

**VOLO
A
VELA** 

AGO. - SET. 1991

N. 207

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE; GRUPPO IV/70



Lenti Rēvo.

Dalla ricerca spaziale un contributo alla protezione oculare.

Le lenti Revo rappresentano la più grande rivoluzione nel campo della protezione solare.

L'elemento innovativo è rappresentato da uno speciale filtro di interferenza ottica, costituito da un numero molto elevato di strati microsottili (4 milionesimi di pollice) di ossidi inorganici duri ed otticamente puri, in grado di creare uno sfasamento nella luce che lo colpisce.

Tale sfasamento provoca da una parte il riflesso dei raggi nocivi e dall'altra facilita il passaggio della luce utile per la percezione delle immagini.

Le lenti Revo creano così una barriera impenetrabile alle radiazioni dannose per gli occhi, i raggi UV, gli IR e la luce azzurra ad onda corta, assicurando nel contempo un più alto valore di trasmittanza: circa il 20%.

Pur garantendo la più totale protezione, consentono quindi all'occhio di operare in condizioni di massimo comfort visivo, senza alterare i colori e migliorando il contrasto.

Le lenti Revo rappresentano quindi un valido contributo alla protezione oculare a tutti i livelli: dai casi più semplici di fotobia, per il raggiungimento di una visione più accurata e confortevole, fino all'utilizzo come ulteriore precauzione per prevenire lo sviluppo di un'eventuale cataratta.

Non a caso la NASA — l'Ente Spaziale Americano — ha adottato la tecnologia delle lenti Revo per garantire agli astronauti le migliori condizioni in termini di protezione e acutezza visiva.

Rēvo[®]

MASSIMA PROTEZIONE COL MASSIMO VALORE DI TRASMITTANZA E CONTRASTO

difa
cooper

Via Milano, 160 - 21042 CARONNO P (VA)

Telefono (02) 9659031 - Telefax (02) 9650382

Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa



P Z L B I E L S K O

43-300 BIELSKO-BIAŁA, ULICA CIESZYŃSKA 325

SZD 51 «JUNIOR»

MONOPOSTO DI CLASSE CLUB
DA SCUOLA E PERFORMANCE.
ECCEZIONALMENTE ROBUSTO
E FACILE DA PILOTARE.

Apertura alare 15 m / Eff. 35



SZD 48 «JANTAR STD. 3»

MONOPOSTO DI CLASSE STANDARD
DA PERFORMANCE.
BUONE PRESTAZIONI
AD UN COSTO CONTENUTO.

Apertura alare 15 m / Eff. 40
A 120 Km/h Kg / 150 ballast



SZD 50 «PUCHACZ»

BIPOSTO PER SCUOLA
ED ACROBAZIA.

Apertura alare 16,67 m / Eff. 30



SZD 55 - MONOPOSTO DA ALTA PERFORMANCE - CLASSE STANDARD

Apertura alare 15 m / Eff. 44 / Kg 200 ballast

DISPONIAMO INOLTRE DI TUTTA LA STRUMENTAZIONE PZL PER ALIANTI
E DI PARACADUTI LEGIONOWO.

A RICHIESTA FORNIAMO CARRELLI PER IL TRASPORTO ALIANTI, APERTI O CHIUSI.

SIAMO IN ATTESA DI CERTIFICAZIONE R.A.I. PER LE RIPARAZIONI E LE MANUTENZIONI SU
ALIANTI A MOTOALIANTI.



Importatore unico per l'Italia:

EUGENIO LANZA DI CASALANZA

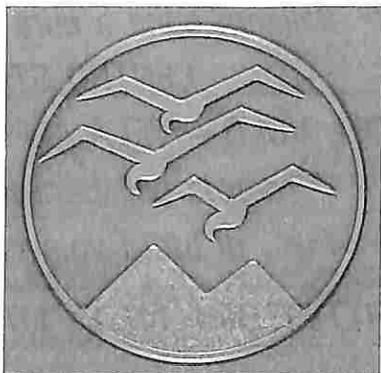
Str. Val S. Martino Inf. 133/7 - 10131 TORINO

Tel. 011/8190587 - Fax 011/8190650

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI E MOTOALIANTI	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE TRASPONDER
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI
SERVIZIO STRUMENTI	:	CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, CALIBRATURA BAROGRAFI PER INSEGNE FAI
SERVIZIO RADIO	:	INSTALLAZIONI E CONTROLLI AL BANCO, RIPARAZIONI BECKER, DITTEL, GENAVE
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	RIMORCHI A DUE ASSI OMOLOGATI A NORME EUROPEE
FORNITO MAGAZZINO	:	STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI
NOVITÀ	:	SISTEMA DI VOLO TESTA ALTA: HUDIS

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Povera e nuda vai... ...meteorologia

Non ci stancheremo mai di insistere perchè si presti più attenzione al problema. Ed in particolare ci rivolgiamo ai «vecchi» perchè hanno vissuto e vivono tuttora la situazione della meteo ad uso volovelistico: siamo a zero.

È senz'altro lodevole la disponibilità di coloro che se ne occupano, ma non si può pretendere da loro quello «specifico» che non possono avere.

Continuiamo a credere che la meteo è il motore del volo a vela (anche adesso che stiamo entrando nell'era dei motoalianti) e paventiamo che trovi spazio l'idea che il vero motore sia il prezzo dell'aliante.

Occorre fare qualcosa perchè si formino — cosa non facile e tanto meno rapida — dei meteo/volovelisti per rendere consapevoli i «nuovi» che è indispensabile un'attenta cognizione della materia.

È ovvio che occorrono anche mezzi ed apparati per essere più informati e rendere anche meno ardui i compiti di chi deve assegnare i temi.



Potrebbe essere un buon argomento per il prossimo Briefing.

RENZO SCAVINO

P.S. - Fermo restando l'impegno dei «vecchi» a mantenere la promessa di scriverne.



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE IN VOLO

Walter Vergani

VIP CLUB & SEGRETERIA INTERNAZIONALE

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

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209
VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

CORRISPONDENTI

FAI-IGC: Smilian Cibic
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI

ITALIA
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000
ESTERO
— ordinario \$ 60,-
UNA COPIA L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

**VOLO
A
VELA** 

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 207 AGOSTO-SETTEMBRE 1991

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 199 Povera e nuda vai... meteorologia
- 207 A TUTTI I VOLOVELISTI ITALIANI
- 208 INFORMATORE TELEMATICO
- 209 *mondiali '91'*
I CAMPIONATI MONDIALI DI UVALDE
L'OPINIONE DI UN PROTAGONISTA
POSTO o NON-POST
- 219 *le competizioni*
COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO '91
RIETI DUE
MONTERODUNI RIETI
NON SEMPRE...
PIÙ FORTUNATA DI COSÌ...
LANDAU, CAMPIONATI EUROPEI CLASSE CLUB
- 230 *il contesto*
LA CONFUSIONE
- 231 *dai campi di volo*
BOLOGNA/MOLINELLA, ROMA/GUIDONIA
CALCINATE, ALZATE
- 241 *la meteo*
METEO E... PROSCIUTTI
- 243 *club novanta*
UNO STAGE A SAINT AUBAN...
TENTARE, PROVARE, SPERIMENTARE
- 250 *l'aerodinamica*
TURBOLATORI A FILO, A NASTRO, A ZIG-ZAG...
- 253 *vip - club*
1° giugno 1991: IL TROFEO «GIOACCHINO v. KALCKREUTH»
VINTO DAL PILOTA AUSTRIACO KARL BRAEUER
- 265 *ultimissime*

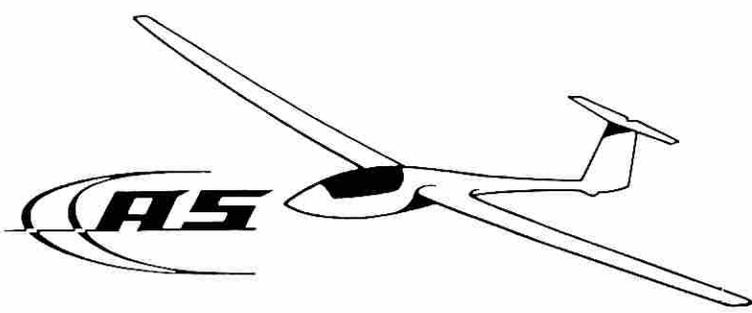
IN COPERTINA: *Mondiali di Uvalde (USA): La cerimonia d'apertura in una bella inquadratura realizzata da Roberto Vanoni.*

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.

“air classic”

	biposto scuola apertura alare 17 mt efficienza max 35 (DFVLR)
 B	monoposto da addestramento scuola e performance, apertura 15 mt efficienza max 34 (DFVLR)
 E	monoposto classe STANDARD apertura 15 mt, peso max 500 Kg efficienza max 43 versione decollo autonomo salita 2,8 m/sec efficienza max 43
 B C	monoposto classe 15 METRI peso max al decollo 525 Kg efficienza max 43 (DFVLR) peso max al decollo 454 Kg efficienza max 43 a 90 Km/h (DFVLR) disponibile versione con prolunghe a 16,6 mt, efficienza max 46 (DFVLR)
 B BE	monoposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60 versione motoalante peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60
 E	biposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 58 versione con motore di sostentamento salita 0,8 m/sec efficienza max 58

Rappresentante esclusivo
 per l'Italia
 Modifica Mecanair
 per PIPER PA 18 180 HP
 Elica quadripala
 Ottimale per traino aliante
 e volo in montagna



Rappresentante esclusivo per l'Italia
 di tutta la gamma:
ALEXANDER SCHLEICHER
 GMBH & C. - Segelflugzeugbau
 D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

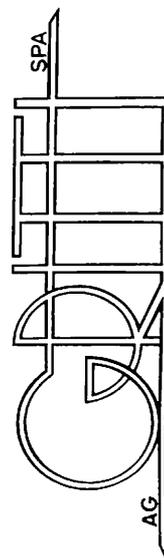
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO/LBA	pending/yes	pending/yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs.	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< \pm 15 ppm	< \pm 15 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm
Sensitivity (m = 30 $^{\circ}$)	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB
Selectivity \pm 8 kHz Selectivity \pm 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μ V ... 0.2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1...1 V	0.1...1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20 $^{\circ}$ C / + 55 / + 71 $^{\circ}$ C	-20 $^{\circ}$ C / + 55 / + 71 $^{\circ}$ C	-20 $^{\circ}$ C / + 60 $^{\circ}$ C	-20 $^{\circ}$ C / + 60 $^{\circ}$ C	-20 $^{\circ}$ C / + 60 $^{\circ}$ C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs.)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

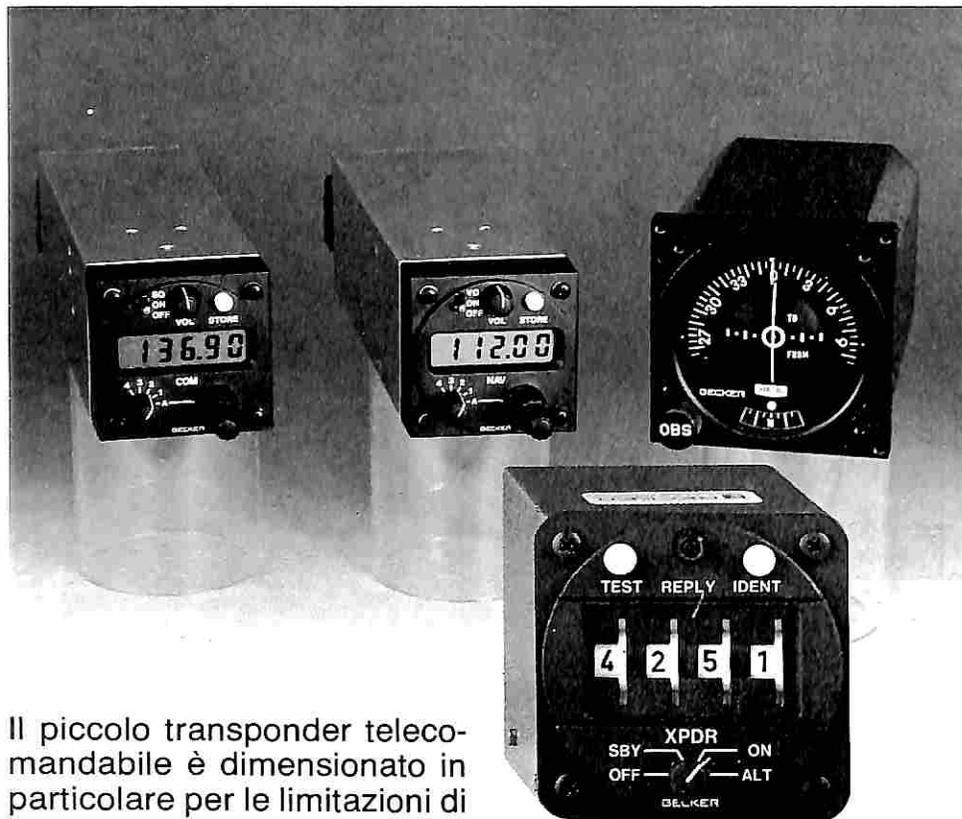
VHF AVIATION RADIO



I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)
il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli aerei e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di aerei — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

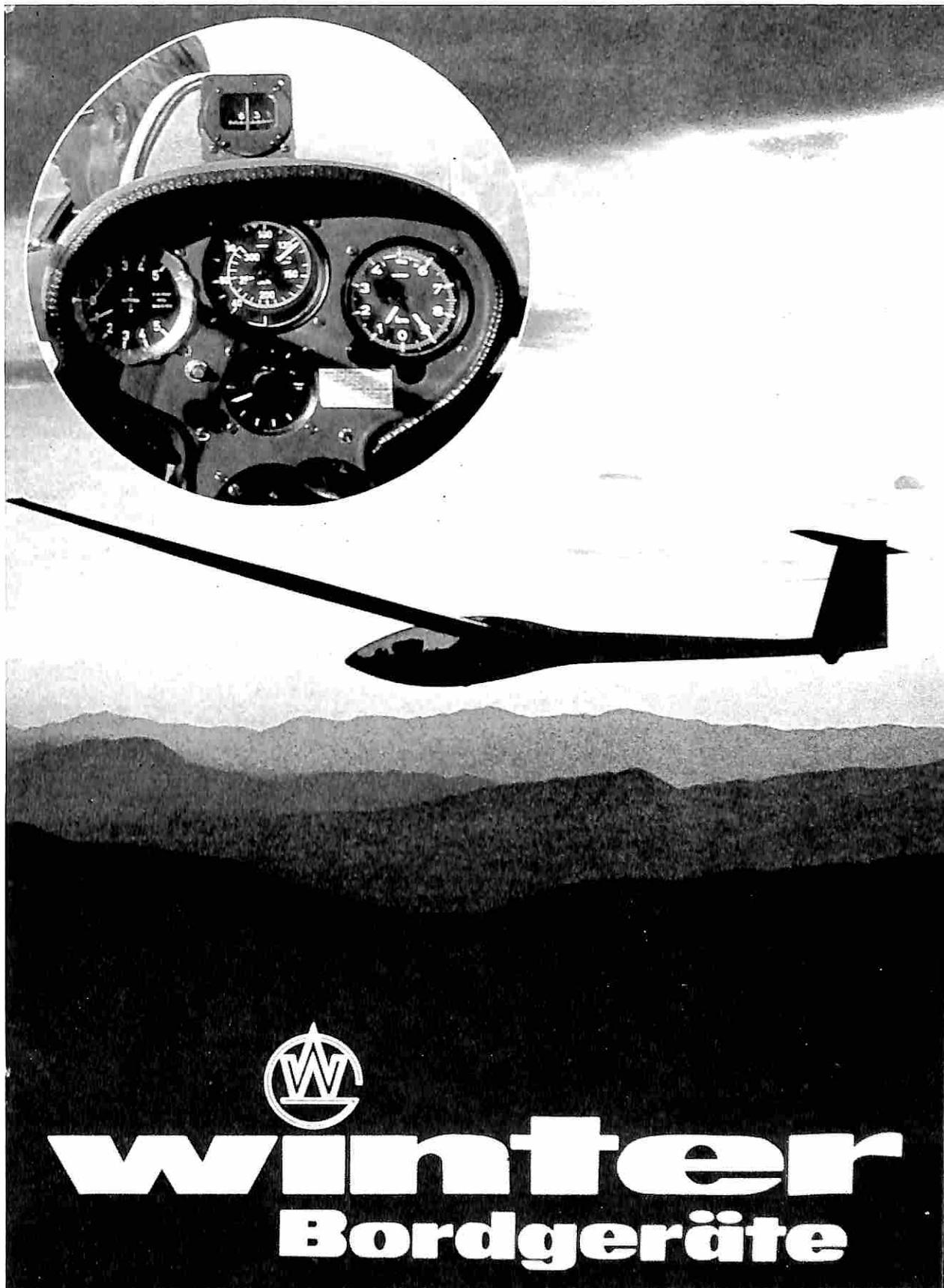
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271

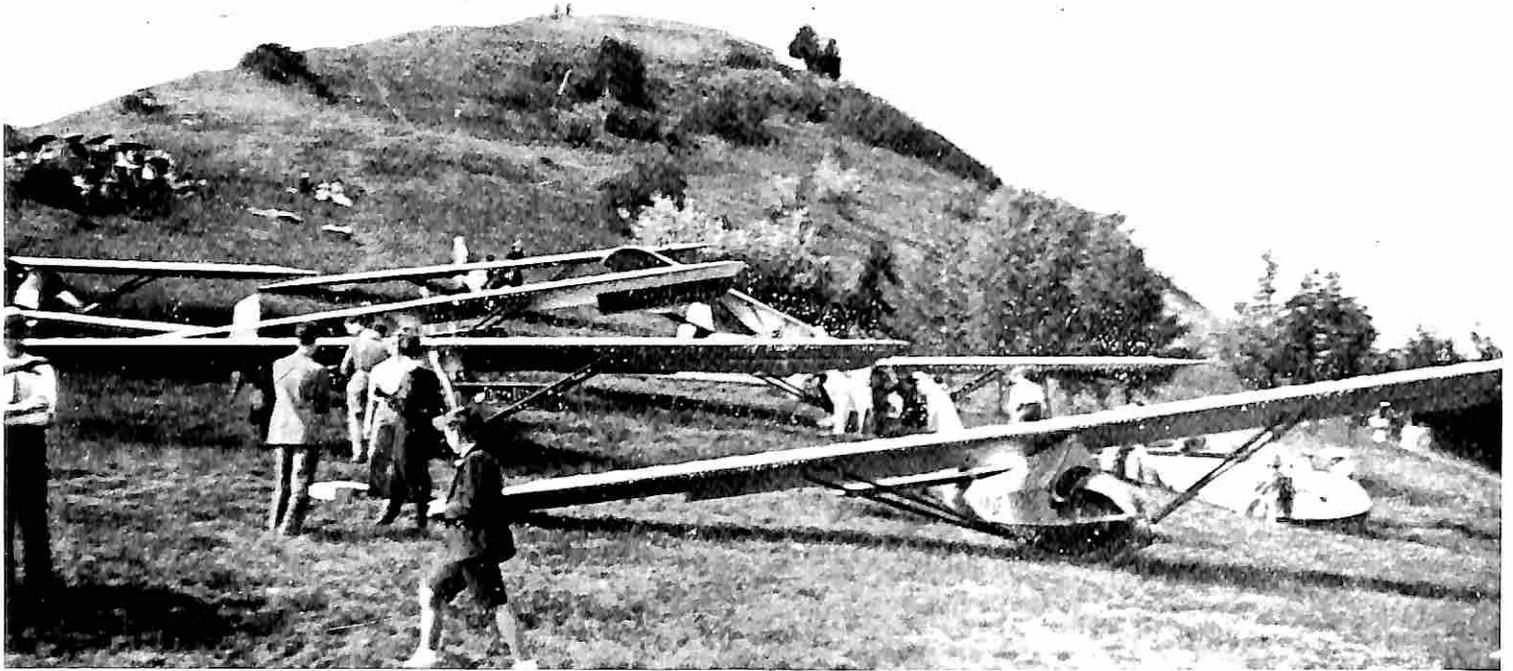
Telefax 1 2217



GLASFASER ITALIANA spa

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

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**

Aeroporto «Paolo Contri» - Telefono (0332) 310073 - Fax (0332) 312722

A TUTTI I VOLOVELISTI ITALIANI

La 35^a edizione del «BRIEFING VOLOVELISTICO NAZIONALE DUE TORRI» si terrà domenica 17 novembre 1991 alle ore 9,30 nella sede sociale dell'Aero Club di Bologna, Aeroporto Borgo Panigale.

In questo tradizionale incontro annuale saranno presenti l'avv. Mario Testa, Presidente dell'Aero Club d'Italia, ed i maggiori esponenti del Volovelismo italiano. Con l'occasione verranno consegnate le insegne sportive conseguite nell'anno in corso ed altri riconoscimenti. Il giorno precedente si riunirà la Commissione di Specialità del Volo a Vela e saranno convocati i Rappresentanti degli Aero Clubs nazionali, i cui lavori saranno illustrati ai convenuti al Briefing.

Domenica 17 la Commissione stessa relazionerà sui seguenti argomenti:

- 1) Relazione Commissione Specialità sull'attività svolta nell'anno in corso.
- 2) Programmi 1992.
- 3) Attività sportiva.
- 4) Varie ed eventuali.

Con la Vostra partecipazione, Vi aspettiamo domenica 17 novembre.

Cordiali saluti.

IL PRESIDENTE
(Dott. G. Verna)

* * * * *

Anche VOLO A VELA invita tutti i volovelisti a partecipare al BRIEFING, perchè occasione d'incontri e conoscenze, ma soprattutto perchè deve tornare ad essere quel valido momento per dibattere i problemi che affliggono la nostra attività.

Abbiamo scritto «dibattere»: discutere, esaminare a fondo, invitando i presenti a vagliare ed esporre il pro e il contro.

Questo è, o meglio era, l'oggetto del «tradizionale incontro».

Poi toccherà alla Commissione il «decidere» e sarà, o dovrebbe essere, meno arduo dopo aver dibattuto.

RENZO SCAVINO

INFORMATORE TELEMATICO

Da alcuni mesi presso la sede della rivista a Calcinate del Pesce è installato un elaboratore elettronico che risponde a chiamate telefoniche di altri computers. Chi dispone di un piccolo elaboratore e di un modem per poterlo collegare alle linee della SIP può comporre il numero telefonico (0332) 268110 del distretto di Varese per accedere all'Informatore Telematico di Volo a Vela.

A fianco della rivista, vorremmo realizzare anche questa testata telematica che offre tempestività nella comunicazione e interattività: ogni utente vi può scrivere (nelle pagine alle quali chiede di essere autorizzato) e il suo messaggio è immediatamente disponibile agli altri.

Nel corso dei primi mesi di sperimentazione abbiamo incontrato diverse difficoltà che hanno messo a dura prova la pazienza degli amici volovelisti che si sono prestati, come utenti-pionieri, a verificare la funzionalità del servizio. La prima difficoltà era di ordine squisitamente tecnico e forse difficile da comprendere da parte di coloro che non fanno uso abituale delle comunicazioni tra computers: la velocità del modem può essere di 300, 1200 o 2400 bauds con 8 bits, nessun controllo di parità. Molti, usando parametri diversi (soprattutto 7 bits) si vedevano continuamente segnalare un messaggio di errore che diceva NO CARRIER.

Ora sanno come provvedere.

La seconda difficoltà purtroppo è irrisolvibile da parte nostra e dobbiamo attendere che la SIP sostituisca i cavi che collegano i telefoni dell'aeroporto di Calcinate alla rete urbana. In attesa di tali opere il segnale risulterà piuttosto disturbato e il dialogo tra gli elaboratori rallentato (per chi dispone di modem a correzione d'errore) o pieno di «sporizia» con conseguente comparsa di scritte indecifrabili.

La terza è legata ai due modems di cui la rivista si è dotata: alle iniziali difficoltà di regolazione si è sommato il disastroso contributo di un temporale che, all'inizio di settembre, li ha messi

entrambi fuori uso, e ora l'unica linea disponibile è servita da un modem provvisorio che ci è stato prestato.

Un'ultima sorgeva a causa della relativa complessità dei comandi che ogni volovelista doveva dare per poter accedere ai dati contenuti nell'Informatore Telematico. A questo proposito segnaliamo:

- l'installazione, già avvenuta, di una nuova versione del programma con scorciatoie che sostituiscono le complesse serie di comandi; nel menù principale dell'I.T. si accede a questa utilità premendo la lettera H;
- la possibilità di evitare la lunga sequenza con la quale ci si deve registrare come utenti del servizio prima di poter accedere ai dati; nel momento in cui l'elaboratore domanda il nominativo dell'utente — si tratta proprio della prima domanda — si scrive «Ospite», e allo stesso modo alla seconda domanda — quale è la parola d'ordine — di nuovo si scrive «Ospite».

Nonostante gli inconvenienti che qui abbiamo segnalato, durante l'estate una ventina di volovelisti ha stabilito collegamenti con l'I.T. I Clubs più rappresentati sono quelli di Valbrembo e di Torino, ma chiamate sono giunte da tutto il Nord Italia ed anche da Friuli, Puglia e Lazio. Essi hanno potuto avere informazioni aggiornatissime sulle prove e le classifiche dei mondiali di Uvalde, tempestivamente immesse nella bacheca «Gare» dell'I.T. Inoltre c'è stato un significativo scambio di suggerimenti e di proposte realizzato tramite la posta elettronica che l'I.T. mette a disposizione degli utenti.

Al sentito ringraziamento per la loro collaborazione vorremmo unire la richiesta affinché continui con noi questa sperimentazione, così da poter giungere, anche grazie a suggerimenti indispensabili come quelli sin'ora fatti pervenire, entro qualche mese alla reale operatività di questo nuovo modo di scambiarsi messaggi tra volovelisti.



I CAMPIONATI MONDIALI DI UVALDE, ovvero Il dispiacere di non vincere un titolo a portata di mano.

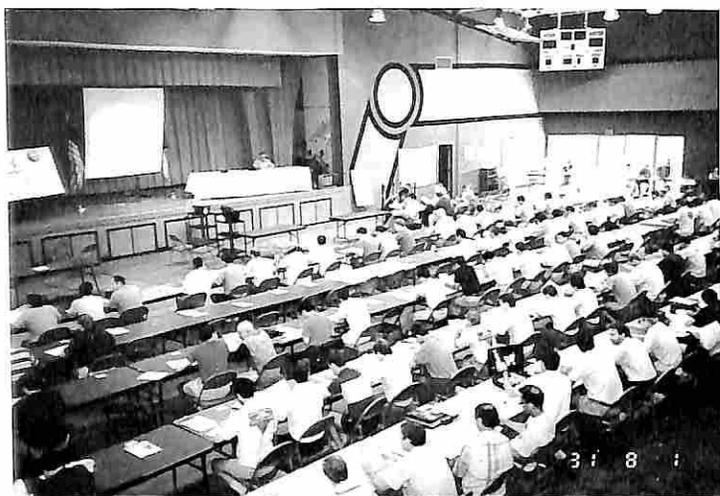
di Smilian CIBIC

Quando a due giornate dalla fine, dopo due vittorie consecutive, Ghiorzo si è portato dal settimo al secondo posto, a soli 13 punti dal primo, ci siamo veramente illusi (sognare costa poco ed è umano), perchè il nostro pilota stava volando benissimo e dai discorsi dei suoi avversari si capiva che lo temevano e lo rispettavano come serissimo candidato al titolo.

Purtroppo le cose sono andate diversamente, ed anche Ghiorzo, come tutti i suoi avversari, ha avuto la sua giornata nera in una prova, il famigerato POST, che evidentemente odiava nel suo intimo più di altri (va detto comunque subito che la stragrande maggioranza dei concorrenti l'avversava). A suo merito ed a prova della sua tempra di combattente il non essersi avvilito e l'aver superato con un'ultima buona prova il campione uscente Gantenbrink, per conquistare un quinto posto sul quale tutti avremmo messo la firma prima delle gare.

Ma vediamo di procedere con ordine.

(Le fotografie sono di Guglielmo Giusti e Carlo Marchetti).



UVALDE

Abbiamo criticato molto lo spostamento dei Mondiali da Minden (Nevada) a Uvalde (sud-ovest del Texas, ai confini col Messico), per il modo in cui esso è stato gestito, per il fatto che è stato deciso dopo che molti piloti avevano speso cifre rilevanti per partecipare ai premondiali di Minden, e per lo spostamento delle date dopo che erano già stati definiti tutti i calendari nazionali per il 1991. Tra l'altro, le nuove date ci disturbavano non poco, perchè interferivano in pieno con la Coppa Internazionale del Mediterraneo.

Dal punto di vista logistico e dell'ospitalità, lo spostamento ha comportato un sicuro miglioramento rispetto ad una Minden inospitale ed indifferente. La cittadina texana di poco più di diecimila abitanti (in prevalenza di antica origine messicana), per la quale i campionati costituivano l'avvenimento del secolo, ha dimostrato una partecipazione, una generosità ed un interesse quasi commoventi che manifestava in tutte le maniere.

Gli «invasori» erano dovunque visti con simpatia, aiutati e coccolati; abbondavano gli inviti da parte di privati, tra i quali molti rancheros, e ogni giorno sul campo erano numerosissimi gli spettatori alle partenze ed agli arrivi, come pure i visitatori del grande tendone, luogo di convegno che ospitava rivendite di cibi e bevande, negozi e stands di ogni genere. Spettacolare e prettamente texana la parata inaugurale lungo il corso, con la sfilata a piedi delle squadre, seguite, su macchine, carri e cavalli, da tutte le miss, da quella del Texas a quella dell'ultimo paesino della zona, da rappresentanze di svariate organizzazioni, da quelle infantili a quelle delle vegliarde, dalle religiose alle commerciali, e così via in un simpatico e gioioso carosello che ben fotografava l'attività e lo spirito della regione. Il tutto seguito da una allegra e coloratissima fiera paesana in piazza.

IL TERRENO DI GARA

Dal punto di vista volovelistico, lo spostamento ha portato la gara su un terreno certamente meno interessante ed impegnativo. Minden, con le sue montagne, le larghe valli, i laghi, era un terreno di gara che, pur concedendo molti (forse troppi) vantaggi a chi conosceva la zona ed i suoi trucchi, specie nei temi POST che si volevano assegnare in buon numero e di cui parleremo in seguito, era adattissima a selezionare il pilota più completo, forte in tutti i tipi di volo, termico, di pendio, d'onda.

Uvalde si trova invece su un terreno relativamente piatto, una brughiera, inospitale e poco atterrabile. Le termiche, solitamente con basi tra i duemila ed i tremila metri, sono normalmente molto forti e ben distribuite, con poco vento: il cielo si presenta come solo un volovelista molto ottimista potrebbe sognare. Ne risulta un volo velocissimo con percentuali bassissime di tempo in termica e lunghissime planate, spesso sotto belle strade di cumuli (per esempio, in una gara della standard, per 200 km dall'ultimo pilone all'atterraggio). Un terreno dunque che si adattava meglio ai velocisti puri. Le difficoltà sono dovute principalmente ai temporali, che non sono mancati (più frequenti a sud-est, con la brezza di mare), alla scelta del periodo migliore della giornata, in vista di una piuttosto brusca fine delle condizioni che in genere partivano relativamente tardi (con un task setting che tendeva a dare ogni giorno i temi più lunghi possibile, i concorrenti non avevano peraltro molto modo di gingillarsi con tatticismi alla partenza), e alle scelte delle rotte.

LE CONDIZIONI

Con queste condizioni, salvo un giorno in cui un grosso temporale interessava il campo e le vicinanze, praticamente tutti i concorrenti ultimavano le prove: la percentuale totale di fuori campo è stata inferiore al 10%, contro quelle abituali per noi del 20-30%. Le singole gare finivano con l'essere poco selettive: le differenze percentuali tra i punteggi e le medie del primo e del decimo classificato sono state grosso modo la metà (4-5%) degli analoghi valori dei mondiali dell'ultimo decennio. Ma bastava un piccolo errore, una scelta sbagliata del percorso o un punto basso, per prendersi delle grosse batoste, alle quali sono andati incontro più o meno tutti i concorrenti, tanto che non si trova, nei mondiali precedenti un andamento così irregolare dei piazzamenti dei migliori. Le cadute ed i recuperi nelle classifiche generali sono stati incredibili, tanti e tanto importanti da risultare alla fine determinanti.

Probabilmente per rendere più selettiva la gara, o per battere primati che non dovrebbero interessare nessuno (per esempio di quante volte il giro della terra è la distanza volata dai concorrenti), gli organizzatori seguivano la piuttosto assurda strada di allungare al

massimo le prove, trasformando il campionato in una gara di resistenza che, in condizioni climatiche pesantissime, ha avuto per conseguenza il crollo fisico di molti concorrenti anche tra i migliori e più preparati. Ci ha particolarmente impressionato una sera all'arrivo uno dei piloti indubbiamente più duri e resistenti, completamente stravolto dalla fatica e dal caldo.

IL REGOLAMENTO

A complicare le cose ed a rendere il risultato più soggetto alla fortuna c'era un regolamento che prevedeva per circa metà delle prove il POST, ovvero il tema di area prescritta a tempo limitato, per il quale, contro la maggioranza dei pareri degli interessati, una debole ICG aveva accettato regole che penalizzavano in maniera assurda gli atterraggi (che dovevano avvenire in campo) dopo il tempo limite. In pratica un concorrente perdeva un paio di chilometri di distanza per ogni minuto volato in meno del tempo stabilito, mentre gliene venivano tolti cinque o sei per ogni minuto in più. Lo scontento derivava dal fatto che si voleva fare largo impiego di questo tipo di tema (in effetti è stato dato in cinque prove su dodici alla standard ed alla 15m, quattro volte alla libera) e perché si voleva farlo in particolare nelle giornate con temporali, quando l'organizzazione non sapeva che temi dare, e quindi con una rilevante influenza del fattore fortuna.

Il tutto faceva dichiarare al quattro volte campione del mondo Ingo Renner (oltre ventimila ore in aliante) che per avere un vero campione del mondo si dovranno aspettare i prossimi mondiali del 1993 in Svezia.

I CONCORRENTI

I concorrenti erano 114 di 25 nazioni. La tabellina che segue ne dà la distribuzione per classe raffrontata con gli stessi dati dei campionati precedenti. Da essa appare consolidata la prevalenza numerica della standard.

		Standard	15 m	Libera	Totale
1983	Hobbs	42	48	19	109
1985	Rieti	37	47	17	101
1987	Benalla	44	43	21	108
1989	Wiener N.	43	40	25	108
1991	Uvalde	46	44	24	114

Il campo era quanto mai agguerrito, con la presenza di 10 tra campioni ed ex-campioni del mondo vincitori di 14 titoli: Renner (1976-1983-1985-1987), Ax (1972-1981), Selen (1978), Schroeder (1981), Oye (1983), Jacobs (1986), Kuittinen (1987) ed i tre campioni in carica Aboulin, Gantenbrink e Lopitiaux. Almeno una decina di concorrenti per classe avevano tutte le carte in regola per puntare alla vittoria. Diverse squadre non avevano risparmiato tempo e mezzi per allenarsi sul posto, in particolare quella francese, come al solito organizzatissima e da diverse settimane sul campo di gara.



Per quanto ci riguarda, in considerazione degli elevati costi della spedizione, abbiamo puntato su una partecipazione qualitativa, di piloti con buone prospettive di piazzamento e di giovani sui quali investire per il futuro. Con il forfait per motivi di lavoro di Monti nella libera ci siamo trovati con la squadra più giovane dei campionati: Galetto e Ghiorzo, ormai veterani e di sicuro affidamento nella 15 metri, Riccardo Brigliadori jr., alla sua seconda esperienza mondiale e reduce da un brillante secondo posto ai Campionati Europei juniores in Svezia, con il debuttante Luciano Avanzini nella standard. Per tre piloti si sono potuti trovare alianti da noleggiare negli USA, mentre Avanzini ha dovuto trasportare il suo: entrambe le soluzioni sono risultate piuttosto onerose.



LA GARA

Ma veniamo alla gara, che potrà essere seguita meglio con l'aiuto delle tabelle 1 e 2.

L'inizio non poteva esserci più favorevole: Ghiorzo, che già si era comportato bene nelle prove di allenamento, vinceva la prima prova, per avanzare una seria candidatura al titolo, con gli altri intorno al decimo posto. Le medie dei vincitori erano elevate, sui 130 km/h, e salivano ancora nelle successive giornate di gara, con tempi accorciati per paura dei temporali. Si delineava in questa fase iniziale un netto predominio dei francesi, che, forti del lungo allenamento e col vantaggio dell'abitudine di volare in coppia, sembravano avviati ai successi dell'edizione precedente. Essi avevano Schroeder ed Aboulin ai primi posti nella standard (con Briigliadori 19.° e Avanzini 24.°), come Prat e Gerbaud nella 15 m (in cui Ghiorzo e Galetto erano rispettivamente 4.° e 10.°), e Lherm e Lopitiaux 3.° e 4.° dietro a Back e Kurstjens.

La quarta prova, in una giornata con quasi 40 gradi, cominciava sfortunatamente con una collisione in volo, purtroppo preannunciata da un eccesso di agonismo di molti concorrenti, in particolare nella standard, nella quale perdeva la vita un giovane pilota finlandese, Ansi Passila. Una toccante cerimonia alla sera ed un giorno di sospensione delle gare non erano sufficienti a far riflettere sull'accaduto ed a far migliorare le cose dal punto di vista della sicurezza. Con la quarta giornata iniziava una serie di tre prove con temi sempre più lunghi, dai 560 ai 769 km, volati dai vincitori a velocità comprese tra i 140 ed i 156 km/h. A metà gara i francesi mantenevano le posizioni che avevano dopo la terza giornata, salvo Schroeder, che si faceva scavalcare dallo svizzero Badum e da Selen, che aveva iniziato la sua brillante scalata. Da rilevare lo show degli svizzeri ai primi tre posti nella



standard nella quinta prova e ancora secondi e terzi nella sesta. Un po' in ombra i nostri, salvo un quarto posto di Ghiorzo nella 6.ª prova. In classifica generale Briigliadori 21.° e Avanzini ancora 24.° nella standard, Ghiorzo ancora 4.° e Galetto 14.° nella 15 m.

La settima prova, con il temporale sul campo nel momento degli arrivi, portava ad atterraggi da brivido per la 15 metri, nella quale i piloti, per il timore di restar fuori e perdere la loro parte dei 500 punti della velocità, rientravano mediamente un'ora prima delle cinque ore e mezzo concesse loro dal POST. Nella standard completavano il tema solo tre concorrenti, con il russo Gapanovitch primo; Selen concludeva il fuori campo rullando in uno stagno, e tirando l'aliante a riva a nuoto. Pur avendo segnalato per radio la posizione, veniva ritrovato solo la mattina dopo. Nella libera erano tutti fuori campo, e Holighaus, secondo con più di duecento punti sul terzo, passava in testa alla classifica e sembrava finalmente avviato a vincere il titolo inseguito per tanti anni.

Per il deterioramento delle condizioni, le distanze e le medie si riducevano notevolmente, sotto ai 120 km/h, nell'ottava prova, in un POST di sole tre ore per tutti che lasciava al loro posto i primi in classifica, ma provocava spostamenti tra gli immediati inseguitori. Dopo una serie di prestazioni alterne, ancora un po' di gloria anche per noi nella nona prova: ottimi Ghiorzo e Briigliadori, dodicesimo e tredicesimo nella standard, su percorsi di circa 500 km e medie ridotte a 120 km/h per il relativo deterioramento delle condizioni. In classifica generale Selen concludeva il suo tenace inseguimento e, superando Aboulin, prendeva il comando nella standard. Ghiorzo guadagnava solo una posizione passando al settimo posto, ma riduceva a metà il distacco dal primo portandosi a soli 99 punti.





Il suo momento magico continuava nella decima prova (intorno ai 600 km per tutti, e medie tra 123 e 130 km/h) con una terza vittoria di giornata che lo portava a soli 13 punti dal primo. Questi era Edwards, un australiano piuttosto sconosciuto che aveva iniziato male, si era ripreso pian piano e da quasi 400 punti di distacco dal primo nella sesta giornata, con due secondi posti dietro a Ghiorzo, raggiungeva il vertice della classifica (a dimostrazione di quanto dicevano all'inizio).

E ancora una buona prova per Galetto, quinto, che lo portava al nono posto.

Ma i sogni e la soddisfazione di vederci complimentati e guardati con ammirazione non duravano molto, e dopo il crollo dei francesi il giorno prima, è stata la nostra volta nel mai abbastanza vituperato POST di cinque ore assegnato alla 15 m nella penultima giornata. Abbiamo già detto dell'avversione di Ghiorzo per questo tipo di gara: questa, combinato con una crescente stanchezza e con il probabile stress derivante dalla posizione in classifica, lo portava ad una prova abulica, a volare sulle zone che gli piacevano di più ma che non erano quelle con le condizioni più forti. Ne venivano fuori la peggiore prestazione del campionato, un 32° posto (con 534 km a 113 km/h contro i 653 km e 136 km/h del vincitore Andersen) a 179 punti dal primo, e un conseguente tonfo al sesto posto in classifica. Galetto, fisicamente più provato del compagno, era 38° e perdeva anche lui tre posti.

Nella libera Holighaus, che nella nona prova aveva visto ridotto il suo vantaggio da poco meno di 185 a soli 33 punti, crollava e precipitava anche lui al sesto posto, sostituito in testa dal regolarissimo polacco Centka. Messosi il cuore in pace (si fa per dire), e considerato che l'immediato inseguitore era abbastanza lontano, Ghiorzo era propenso a prendersi qualche rischio nell'ultima

prova; grazie a Dio di velocità (429 km). Per fortuna non se ne è preso troppo, perchè il campione in carica, Gantenbrink, che lo precedeva di un posto e voleva tentare il tutto per tutto ritardando la partenza, finiva 29° e si faceva scavalcare dal nostro campione, riscattatosi con un ottimo settimo posto nella prova. Sempre più in crisi Galetto, 36°, e non molto meglio Avanzini, 27° e Briigliadori 36°. Si concludeva così, dopo 12 prove, (con percorsi medi di 532, 543 e 578 km e medie delle velocità di 131, 137 e 139 km/h rispettivamente per standard, 15 m e libera) un campionato interessantissimo dal punto di vista agonistico, ma che ha dato luogo a molte critiche e che farà discutere a lungo.

I RISULTATI FINALI

Per quanto riguarda i risultati, nella standard si è avuta la vittoria molto netta di Selen, che riprende il titolo che già aveva conquistato come fanciullo prodigio davanti al nostro Leonardo Briigliadori nel 1978 a Chateauroux. Era certamente uno dei favoriti, e la sua mentalità scientifica lo ha certamente aiutato nelle prove POST, nelle quali peraltro assieme alle tre prove migliori ha avuto anche le due peggiori, a conferma dell'aleatorietà di questo tipo di gara.

Dietro a lui si sono piazzati il polacco Trzeciak, vincitore degli ultimi due europei, e, con un distacco minimo, l'indigeno Mozer. Una delusione per i francesi il quarto posto del campione in carica Aboulin ed il sesto di Schroeder (campione a Paderborn nell'81): entrambi sono andati calando verso la fine, a dimostrazione forse di una saturazione dovuta all'allenamento troppo lungo prima di una gara così dura. Sorprendente invece il quinto posto del bravissimo e regolare svizzero Badum.

Ma non possiamo non citare il russo Gapanovitch, solo





16°, ma vincitore di tre prove, che senza un infortunio fotografico all'inizio si sarebbe classificato al secondo posto.

Abbiamo già detto dell'australiano Edwards, vincitore nella 15 m, e della sua incredibile progressione, il francese Gerbaud era secondo a soli 40 punti, riuscendo a rimediare nell'ultima prova ad una crisi che gli aveva fatto perdere posizioni nelle due prove precedenti. A differenza del connazionale Prat che, primo fino alla nona prova, finiva solo quarto. Al terzo posto un coraggioso miracolato Jacobs, campione a Rieti, appena uscito dal tunnel di una leucemia (con un trapianto del midollo meno di un anno fa).

Finale al fotofinish nella libera, in cui il tedesco Back, che era stato in testa fino a metà gara, mancava di poco (10 punti) il sorpasso di Centka. Terzo e quinto i due francesi Lherm e Lopitiaux, ancora secondo e terzo a due terzi della gara, a conferma del generale calo francese nelle ultime giornate. Di Holighaus abbiamo detto: nessuno avrebbe immaginato che riuscisse a perdere il vantaggio che aveva a tre prove dalla fine, ma è stato vittima anche lui dell'azzardo di Uvalde di cui abbiamo parlato all'inizio.

Hanno deluso gli stakanovisti del volo, francesi in testa, Renner, e qualche altro, battuti da veri dilettanti, quasi piloti del week-end se non della domenica.

Come nazioni, esce certamente male la Francia, con solo un argento ed un bronzo, mentre tutti si aspettavano molto di più. Grande prova per conto della Polonia dai mezzi limitatissimi, con un oro ed un argento, e, oltre all'Australia ed all'Olanda per i due ori, onorevoli anche i risultati degli USA, con due terzi posti, e della Germania, che al secondo posto di Back può aggiungere altri quattro piazzamenti nei primi dieci.

Per quanto riguarda i nostri, nella standard Brigliadori, 23°, Avanzini, 24°, concludevano, dopo una prestazione sostanzialmente positiva, specialmente per il secondo,

nuovo ai mondiali, esattamente al centro della classifica. La loro prestazione poteva essere migliore se avessero potuto volare in coppia, non sono purtroppo caratterialmente compatibili per farlo.

È un po' così anche per Ghiorzo e Galetto, ma il rispetto e la stima reciproca e l'abitudine a gareggiare insieme li porta, se non a volare in coppia alla maniera dei francesi, (che peraltro vengono accuratamente scelti a questi fini e lo fanno per lunghissimi periodi in gara e fuori) almeno a passarsi le informazioni e ad aiutarsi nei limiti del possibile.

Ghiorzo sempre serio e concentrato, in questa gara era in una forma strepitosa, e lo stesso Galetto, che pure lo conosce bene, era sbalordito di come volava; le tre vittorie di giornata (primato che condivide con Wills e Gapanovitch) stanno a dimostrarlo. Se si considerassero le sole sette gare di velocità sarebbe nettamente primo, ma i campionati bisogna vincerli, pur su un terreno non facile ed in condizioni alle quali i nostri piloti non sono molto abituati e che di solito ci hanno creato grandi difficoltà, la squadra si è comportata bene, specialmente se si considerano i distacchi percentuali rispetto ai primi. Tenendo conto delle età dei componenti c'è da sperare bene per il futuro.

GLI ALIANTI

Relativamente poca attenzione è stata dedicata agli alianti durante la gara, a dimostrazione che le prestazioni dei vari tipi sono ormai equivalenti. Comunque ecco la distribuzione dei tipi:

Classe standard		Classe 15 m		Classe libera	
Discus	23	LS 6B	21	Nimbus 3	17
ASW 24	7	Ventus	17	Nimbus 4	4
LS 7	7	ASW 20B	3	ASH 25	2
DG 300	3	ASW 20C	2	ASW 22B	1
SZD 55	3	SZD 56	1		
LS 4	2				
Jantar St.	1				
Totale	46		44		24

Osservando i risultati si vede che nella standard ci sono quattro tipi abbastanza distribuiti nei primi dieci, quattro tipi anche nella 15 metri, ma qui con i quattro LS-6 davanti a tutti. Nella libera l'unico monoposto di Schleicher è davanti a tutta la foltissima schiera dei Nimbus. Va detto però che nei commenti a caldo sui risultati non veniva in generale attribuita grande importanza al tipo di aliante, che non era considerato molto influente sull'esito finale, visto il notevole livellamento delle prestazioni.

L'unica grande novità era costituita dal 15 metri polacco SZD-56, che con i suoi 170 kg pesa un quarto meno degli altri alianti della sua classe. Questo, coi suoi poco

più di 8 mq di superficie alare (allungamento 27,6!), gli consente un carico alare minimo basso pur con un massimo di 50 kg/mq. L'esemplare in gara è finito a metà classifica, niente male per un prototipo alla sua prima uscita.

Una decina di 15 m, Ventus e ASW 20, montavano le winglets sviluppate dal canadese Masak, apprezzate anche dal nostro Gbiorzo che le aveva sul suo Nimbus. La maggiore efficienza alle basse velocità si paga alle alte velocità, ma un sicuro vantaggio sembra una migliore maneggevolezza in termica.

Nella libera il Nimbus 4, che ha consentito a Holighaus di guadagnare un sacco di punti nella giornata in cui nessuno è rientrato, ha pagato nelle altre prove per il suo carico alare troppo basso.

LA SICUREZZA

Molto ci sarebbe da dire sulla sicurezza che, a parte la collisione, ha dato varie preoccupazioni, tali da rendere necessari seri provvedimenti prima del prossimo mondiale. Ci è scappato purtroppo il morto, c'è stata una quasi collisione con un jet militare, e l'atterraggio concluso in uno stagno.

Che i roccoli siano pericolosi non è una novità: dopo Benalla l'IGC ha deciso che non si dovevano avere più di trenta concorrenti per classe e che le classi dovevano volare su percorsi diversi. Sul numero dei concorrenti si è tornati sulle proprie decisioni già per Wiener Neustadt, per pure ragioni di incasso con le quote di iscrizione. Per

quanto riguarda i percorsi separati, nessuno ha impedito a chi era impegnato nei POST di volare sui percorsi delle altre classi.

Un americano ha atterrato precipitosamente dopo essersi preso una sventolata in faccia da un jet militare: temeva di avere danni che in effetti non c'erano. Ma la sera prima dell'inizio delle gare, quando i militari hanno spiegato il tipo di attività nell'area di gara, ci siamo detti che l'unica cosa saggia sarebbe stata di tornarcene a casa, per cui è andata anche bene.

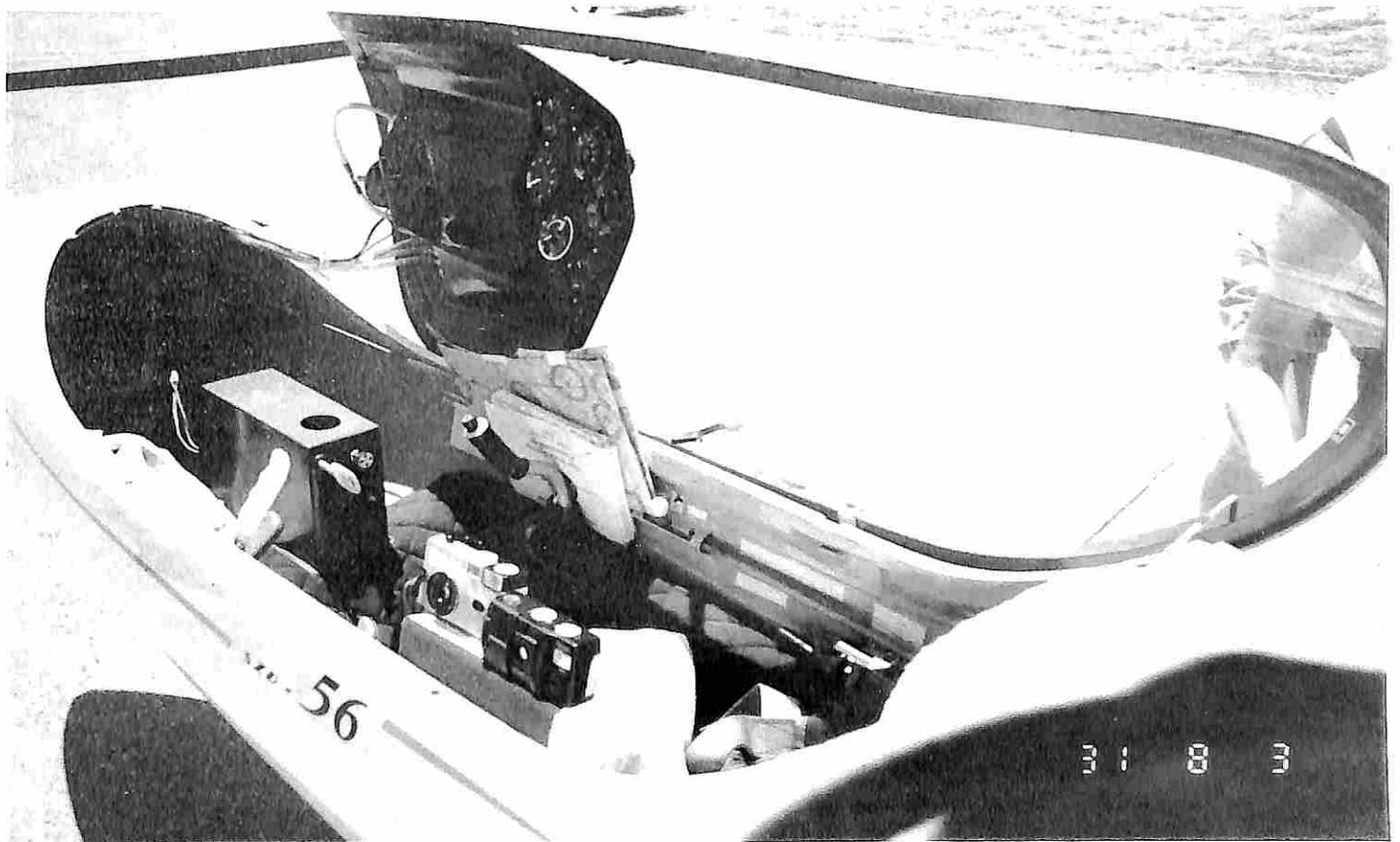
Gli atterraggi da brivido in campo e fuori sono da attribuire al fatto che il POST prevede una fortissima penalizzazione per chi non rientra, visto che perde i punti della velocità, sempre 500 a prescindere dal numero dei rientrati.

Non possiamo concludere senza aggiungere qualcosa sull'organizzazione, il cui comportamento era in stridente contrasto con l'atteggiamento della città, di cui abbiamo parlato all'inizio.

L'ORGANIZZAZIONE

Gli organizzatori si sono attirati una quantità di critiche da un lato per la loro cocciutaggine, dall'altro, specie per quanto riguarda il club locale, che evidentemente considerava il campionato come un affare, per la continua caccia al dollaro, non paghi dei quasi duemila dollari di iscrizione per pilota.

Ma ci sono stati altri motivi di attrito fin dall'inizio,



come la singolare interpretazione, subito abbandonata, della norma riguardante l'aiuto esterno ai piloti, che avrebbe dovuto impedire ai piloti di comunicare tra loro e con la squadra. O come con la norma, rimasta in vigore fino alla fine, che obbligava chi atterrava in diretta a passare il traguardo con la ruota per terra, il che aveva per conseguenza logica dei bei numeri di spiattellamento. Sull'ingordigia di dollari basti il fatto che si è improvvisamente preteso di far pagare 25 cents per pagina i risultati provvisori alla sera, provvedimento rientrato dopo quelle che eufemisticamente definiremmo discussioni piuttosto vivaci.

Per fortuna la gara assorbe tutti e questi inconvenienti passano man mano in seconda linea.

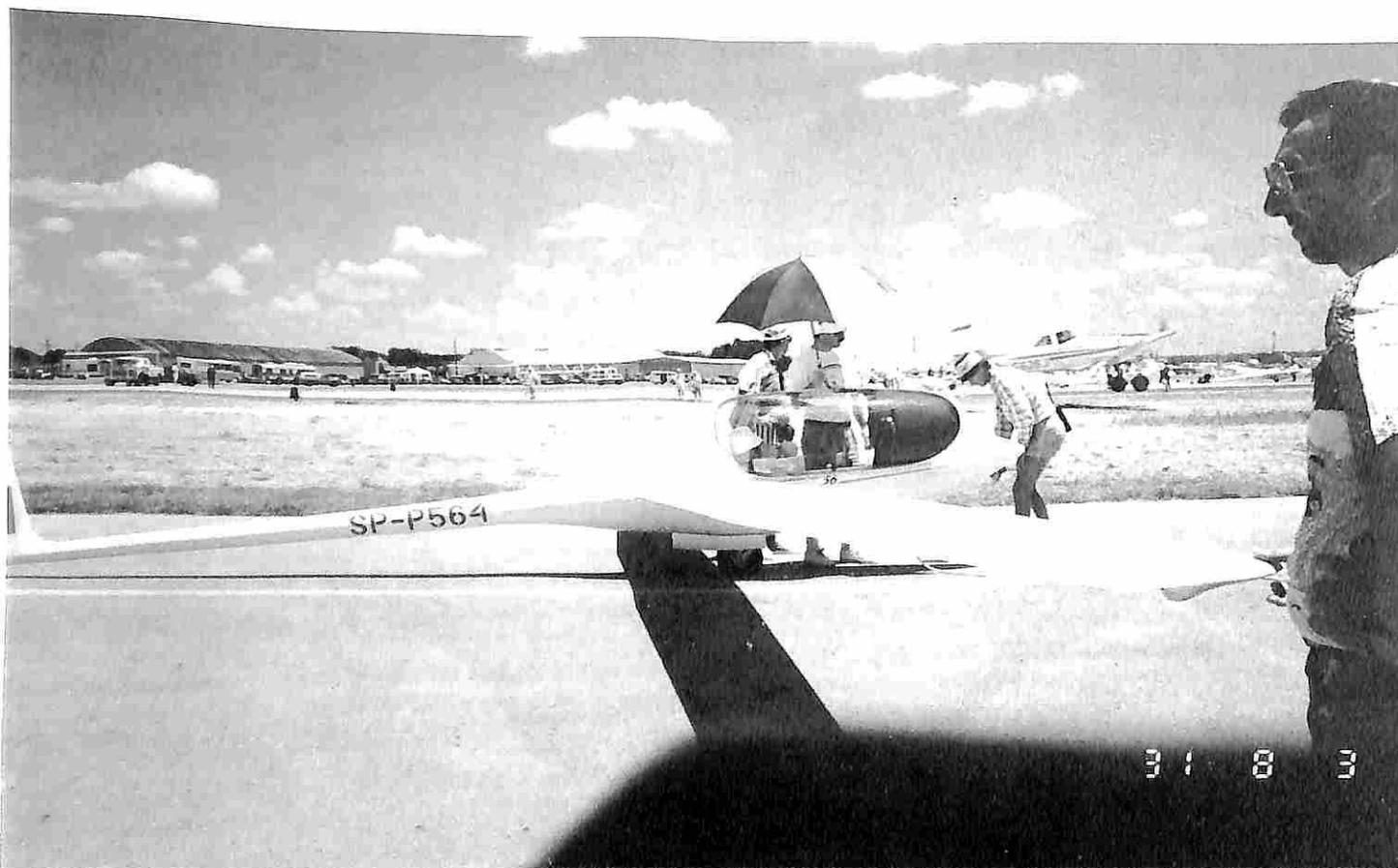
Ma non si può dimenticare ancora l'arretratezza dell'organizzazione per quanto riguarda la tempestività e le modalità di presentazione dei risultati. Non sono riusciti ad attuare cose acquisite dovunque da anni, come la presentazione dei risultati su schermi televisivi piazzati in punti strategici: si avevano solo fogli di carta esposti in bacheche poco illuminate. I risultati definitivi tardavano giorni ad arrivare. Mancava completamente un foglio delle classifiche generali con il dettaglio delle singole prove, anche questo ormai in uso anche nelle gare meno importanti.

Per le esigenze della stampa, settore piuttosto trascurato dagli organizzatori, hanno supplito con efficienza e molto impegno una giornalista locale ed una schiera di volontari.

IL COLLEGE E LA SQUADRA

Si potrebbe andare avanti, ma preferiamo invece citare la magnifica sistemazione nel college adiacente al campo, con stanze spartane ma funzionali, e mensa, piscina, palestre, sale di riunione; e la disponibilità della responsabile degli alloggiamenti e del personale del college, pronti a venire incontro a tutte le necessità. Questo ci ha consentito un soggiorno ed una gestione della squadra come non si era mai visto in precedenza. Lo ricorderemo a lungo nel quadro della più generale magnifica ospitalità di Uvalde.

Ed a proposito della squadra, anche se lo scrivente è parte in causa e spetterebbe ad altri di giudicare, dobbiamo elogiarne in blocco i componenti (oltre ai piloti ed al sottoscritto c'erano gli squadristi Folco Stagi, Paolo Ciotti, Andrea Gritti e Roberto Vanoni, Guglielmo Giusti in funzione di vice caposquadra, Cesare Ruggeri come aiuto e tecnico, Enrico Mioni, che partecipava al congresso OSTIV, per il supporto meteorologico) per la diligenza e l'entusiasmo con cui hanno svolto il loro lavoro e per lo spirito di collaborazione e la serenità che hanno dato un'impronta eccezionale a questa spedizione. Tra due anni il campionato avrà luogo in Svezia: speriamo che i nostri giovani reduci da questo campionato che avranno la fortuna di parteciparvi tengano fede alle promesse scaturite da questa esperienza.



L'OPINIONE DI UN PROTAGONISTA

(Vincitore di tre prove su 12)

I XXII Campionati del Mondo di Volo a Vela non erano certo partiti sotto i migliori auspici. L'Ameriglide '90 a Minden (Nevada) avrebbe dovuto ospitare l'anno successivo questi campionati ed io, come molti altri piloti, avevamo affrontato una spedizione oltre oceano che non è servita molto.

Però, a posteriori, è stato meglio così perchè il territorio di gara a Minden (montagne e deserto) riservava molte più sorprese rispetto a Uvalde (Texas).

Uvalde è piccola cittadina a SW di San Antonio in mezzo a una pianura quasi del tutto omogenea con:

- clima torrido (33°/41°)
- elevata percentuale di umidità
- territorio secco e per lo più a *bush* (particolarmente ostile in caso di fuoricampo).

Dal punto di vista volovelistico una meteorologia facile ed omogenea con:

- cumuli tra 1800/2800 mt QFE spesso organizzati in strade (valori medi di salita 3,5 m/sec) (max 5-6)
- presenza quasi quotidiana della brezza di mare proveniente da SE (Golfo del Messico) con ampi fronti temporaleschi molto temuti nel tardo pomeriggio
- durata voli di ca. 5 ore e partenze nel primo pomeriggio (forti condizioni convettive limitate nel tempo)
- utilizzo (sempre) del max carico alare che poco selezionava i concorrenti, come le classifiche di giornata dimostrano, riducendo più prove a pura tattica (roccoli).

L'incidente, purtroppo mortale, nella classe standard sottolinea la scarsa importanza riservata dagli organizzatori al fattore sicurezza.

La soluzione possibile a tale problema è:

- ridurre il numero dei partecipanti (totali e per classe)
- assegnare temi di gara completamente diversi per ogni classe
- assegnare temi di gara medio/lunghi
- non oltrepassare più di dieci prove valide.

Se la competizione è il confronto tra 2 o più persone su di uno stesso percorso, non credo che almeno a livello internazionale formule del tipo Area Prescritta / Caths Cradle / Partenza simultanea / Post siano applicabili.

Sicuramente formule del genere:

- eliminano il volo tattico a favore di quello strategico
- rendono più probabile la validità di un campionato (di tipo decentrato caratterizzato da meteorologia variabile) tuttavia, se portato a livello internazionale (vedi mondiale),



l'attenzione dei piloti, oltre all'aliante, ricadrebbe su sofisticate e costose stazioni meteorologiche capaci di monitorare in tempo reale l'andamento del tempo durante la prova di gara.

Oggi il volo a vela, se vuole cercare di diventare sport popolare, non deve trasformarsi, in nome della tecnologia, come il mondo della vela.

Non vorrei ora parlare delle singole prove, che lascio alla relazione di Smilian Cibic, ma far riflettere su alcuni aspetti che determinano il successo, a mio avviso, della competizione moderna:

- rafforzamento dell'identità della squadra nazionale (non è la somma di individui)
- volo di coppia (come reciproco inseguimento ravvicinato, per cui:
 - allenamenti collettivi periodici
 - utilizzo di aliante/strumenti uguali)
- necessaria partecipazione ai pre-mondiali
- disponibilità di un'efficace base a terra.

STEFANO GIUORZO

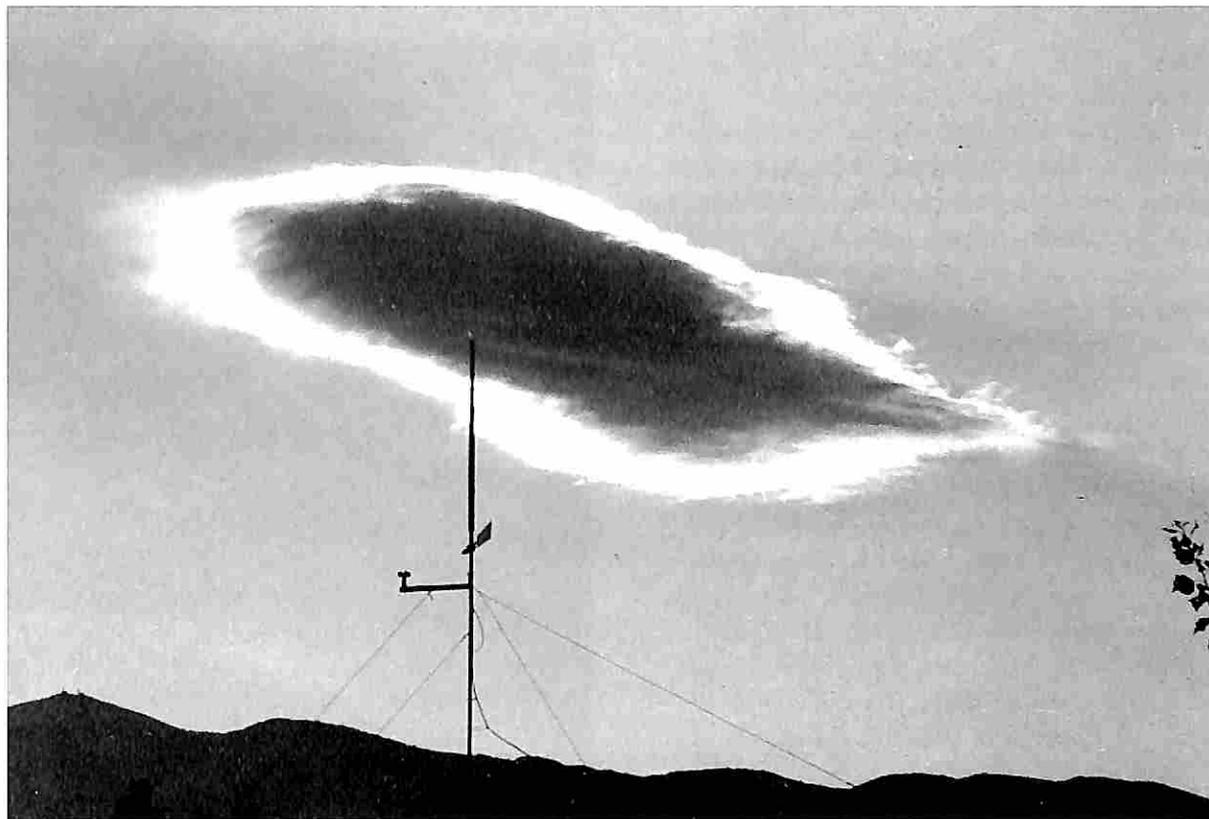
POST o NON-POST questo è il dilemma

Quella che segue è la traduzione di una lettera circolare consegnata a tutti i partecipanti ai Campionati Mondiali di Volo a Vela 1991 svoltisi ad Uvalde, Texas, da parte del pilota Australiano Bruce W. Brockhoff, concorrente durante i suddetti campionati, e che contiene il suo indubbiamente qualificato parere circa i temi POST (Pilot's Option Selected Task), frequentemente assegnati ad Uvalde.

La circolare ci è stata trasmessa da Riccardo Briigliadori Jr, che ha volato ai mondiali in classe standard.

- I temi POST riducono la sicurezza. I piloti che utilizzano i modelli più recenti dei calcolatori Zander, Borglet, MSD, passano del tempo ad inserire dettagli negli stessi, a testa bassa, guardando il cruscotto, e ciò in particolare verso la fine del volo, quando la fatica fisica e mentale si avvicina a raggiungere il livello massimo. Siamo certi che, in realtà, molti incidenti si verifichino nei roccoli piuttosto che in rotta? I temi POST permettono ai vari alianti di arrivare nella stessa termica alla velocità massima e da qualsiasi direzione, senza parlare del traffico che si interseca.
 - I temi di velocità attualmente in uso si sono evoluti e sono stati «limitati» e raffinati per molti anni. I temi POST soffrono dei problemi della dentizione. Il presente sistema di assegnazione del punteggio mira a penalizzare l'eccellenza. I piloti lenti ottengono un numero di punti relativamente elevato, mentre i piloti veloci ottengono un numero di punti in più comparativamente ridotto, per il quale devono accettare un rischio assolutamente sproporzionato.
 - I temi POST rendono necessario disporre della possibilità di raccogliere informazioni e di un'infrastruttura di gestione a terra. Se si hanno soldi e «manodopera» sufficienti, è possibile spargere degli osservatori su tutta l'area coperta dal tema, che trasmettono (via telefono-satellite) ad un centro di raccolta dati in grado a sua volta di elaborare la migliore soluzione per la continuazione del volo. Chi sta competendo allora?
 - Il POST non è «fair», non è sportivo, in quanto dà un vantaggio notevolissimo ai piloti locali che conoscono molto bene la zona e le caratteristiche meteo della stessa.
 - I temi POST sono praticamente impossibili da seguire: non soltanto risultano estremamente confusi per gli spettatori, ma sono anche assai negativi dal punto di vista promozionale. Nessuno ha la più vaga
- idea di chi sia primo o ultimo. Le classifiche arrivano il giorno successivo. Questo per quanto riguarda il coinvolgimento del pubblico nella gara e inoltre, possono davvero gli organizzatori verificare più di 1000 fotografie dei punti di virata al giorno?
 - I temi POST sono soggetti all'alea della sorte, non fanno competere i piloti tra di loro. Data la caratteristica di lotteria che ne deriva tutti i temi dovrebbero essere POST (e chissà quanti piloti parteciperebbero), oppure dovrebbero essere aboliti del tutto per permettere una reale competizione tra i concorrenti. Il POST funziona come la ruota della roulette, mentre l'infrastruttura della stessa è più economica.
 - Il sistema di assegnazione del punteggio differisce troppo tra i temi POST e quelli di velocità. Non dovremmo mischiare i due sistemi. Scegliamo o l'uno o l'altro, ma non mettiamoli insieme. In passato si è scelto di effettuare quattordici giornate di gara per minimizzare il fattore fortuna: ora il POST interferisce con il ben sperimentato sistema dei temi di velocità.
 - POST è meno divertente. A tutti gli esseri umani piace competere - avere un confronto immediato tra noi stessi e i nostri compagni di gara sullo stesso tema, e al termine della giornata.
 - I roccoli possono essere ridotti per le gare di velocità, adottando la regola dei 15 minuti e assegnando molteplici punti di partenza. Tre punti di partenza per classe e il divieto di riutilizzare lo stesso punto di partenza entro un intervallo di 15 minuti.
 - Come dice un pilota quattro volte campione del mondo «dovremmo aspettare sino ai prossimi mondiali per scoprire chi sono i migliori piloti e quali sono i migliori alianti - Speriamo che sia in Svezia».
 - Riassumendo: il POST offre vantaggi ai piloti che dispongono di più soldi e dei migliori equipaggiamenti, che hanno le migliori informazioni e che finiscono nella giusta direzione riuscendo a sfruttare la variabilità della meteo. In quale altro sport al mondo i concorrenti possono andare in una qualunque direzione, ed ancora chiamare quello che stanno facendo una gara?
 - Ci venne promessa l'opportunità di esprimere un voto circa il sistema POST. Tale voto ha indicato che il 75% dei votanti era contrario al POST. In tale sistema credono davvero in pochi, ed è utilizzato in una sola nazione al mondo, a sua volta assai divisa in merito.

Bruce W. Brockhoff - Australia



(foto: Hans Nietlispach).

Coppa Internazionale del Mediterraneo '91

di PIERO P.

Non costituiscono certo un record le otto gare, sui nove giorni disponibili, per la «Libera» e la «15 metri», e tantomeno le sette prove valide per la «Standard», ma son sempre una percentuale rispettabile sul teatro europeo.

Né si rende più propizia la meteorologia aumentando il numero degli addetti. Al mio arrivo, che è poi un rientro in sede, Hans Nietlispach scende dal DG 500 e mi indica i colli circostanti e l'erba del campo: «Molto verde a Rieti va bene per vacanze e non per volo a vela!» Son due settimane che sta lì, con Attilio, Roberto Manzoni, Giorgio Marchisio, Ferro Piludu, ad affiancare Giancarlo Maestri negli stages di luglio: grandi risultati, comunque, seppure in condizioni non favolose.

La sesta CIM comincia dunque il giorno tre, con le assenze degli «americani» Luciano, Riccardino, Stefano e Giorgio più Smilian e Carlo Marchetti, nonché della meteoreatina. Per quest'ultima vengono officiati il Sig. Modena dell'ANAV ed Emilio Gonalba dell'AVAL, oltre al solito stuolo di intenditori. Malgrado le carte ed i messaggi, i diagrammi ed i sondaggi, non si riesce a mandare i centri di pressione al posto giusto e la bassa

sta dove starebbe meglio l'alta e viceversa. Il task-setting è guardingo e prende le cantonate con cautela, invece che con la solita spregiudicatezza. Ne risulta che buona parte dei fuori-campo sono in realtà rientri in aeroporto a tema non concluso. Ciò non toglie che le percentuali di fuori-campo sia alta, rispetto alla media reatina, con un 26% per la «15 metri», un 15% per la «libera» (qui c'erano parecchi motoalianti) ed un 36% per la «standard». Se per quest'ultima si considera anche la prova annullata (un solo rientro), la percentuale raggiunge un catastrofico 44%. Nessun incidente ha turbato lo svolgimento della competizione.

Ottanta i partecipanti così ripartiti: 32 nella standard, 30 nella 15 metri e 18 nella libera. Complessivamente 25 gli stranieri, con qualche ovvia assenza per la concomitanza dei mondiali. Presenti anche tre piloti della Unione Sovietica in interscambio: probabilmente si tratta dell'ultima partecipazione sovietica in sede internazionale, essendo nel frattempo sparita l'Unione. Le classi 15 metri e libera disputano contemporaneamente i rispettivi campionati italiani e completano, come detto, otto prove valide.

LA «LIBERA»

I temi, in gran parte di tipo classico Sud-Nord-Rieti, hanno toccato anche Orvieto un paio di volte e, nella quarta giornata, è stata assegnata un'area prescritta a tempo limitato. Sette tedeschi, un austriaco, tre francesi (oltre a Delylle, ritornati anche Rantet e Fache) e sette italiani rendono valido il campionato. Con percorsi tra i 231 ed i 466 km (media 335 sulle otto prove), la velocità massima è stata di 122 km/h con Delylle nella settima prova.

Tallonato da Roberto Manzoni, parte bene Bob Monti nelle prime due prove, ma atterra fuori dalla recinzione del campo nella terza e paga i seicento punti che lo separeranno da Walter Vergani nella classifica finale. Anche Roberto Presidente casca a Perugia nella quinta prova e perde ogni chance per il primato. Il Walter gestisce accortamente la situazione, non perdendo mai troppo e vincendo anche due prove, tra cui quella di «area prescritta». Si riprende il titolo di Campione Italiano (è il ventesimo?) e passa poi l'aliante al suo secondo, Luca Bonini, che vincerà la «Città di Rieti». Secondo è il tedesco Walter Binder, con un ASH 25 a decollo autonomo, da lui stesso modificato, che, come il Walter, non ha mai concesso errori, pur non vincendo alcuna prova. Lo vedremo probabilmente agli Europei motoalianti e sarà un osso duro.

Alain Delylle, terzo, ha fatto il tonfo nella terza prova, perdendo 700 punti e ne ha vinte tre da campione. Altri due tedeschi, Knauss ed Emmerich (abitué di Rieti, quest'ultimo) precedono Bob, vincitore anche dell'ultima prova, e Roberto, che salgono così sul podio del Campionato Italiano «Libera», per l'en plein dell'AVAL. Anche nella retroguardia non si è mai mollato e ne è uscita una bella gara.

**LA «15 METRI»**

Nello schieramento si contano tre tedeschi e tre austriaci ed il nostro spagnolo Alvaro nonché 24 italiani rappresentanti ben 10 Aeroclub.

Si corrono otto prove di tipo classico con percorsi tra i 250 ed i 350 km (media 305) con situazioni quasi sempre di NE. Come di consueto, si instaurano diverse competizioni per fasce. Al «top», Leonardo ipotoca il titolo italiano fin dall'inizio, ma deve contendere duramente il primato nella «Coppa» ad Alvaro, vincitore di tre giornate. Alla sesta prova, questi è primo con 20 punti di vantaggio, nella settima passa dietro di soli 40 punti e nell'ultima gioca pesante e chiude subito con un

VACANZA IDEALE + SUCCESSO DI VOLO**Con la ALPHA-GLIDING-TOURS a Narromine/Australia.**

Ci troverete un parco d'aliante unico al mondo, per esempio ASH 25 / DG 500 / Nimbus 3 / Ventus C 17,6 / LS 6C 17,5 / LS 7 / ASW 24 / DISCUS B e condizioni ideali.

Per avere ulteriori informazioni scrivete a ALPHA-GLIDING-TOURS GMBH, Im Herzenacker 12, D-6535 Gau-Algesheim.

Fax dall'Italia: 0049 6725 - 2198

fuori-campo a Preturo, che lo fa retrocedere al quinto posto. Leonardo vince con il solito stile, non concedendo mai troppo e conquistando anche due vittorie di tappa. Subito dietro i due stranieri Haeupl e Demmerer (matricole per Rieti) con una vittoria a testa ed a poca distanza da Leonardo.

Thomas Gostner, tenace e combattivo (ha vinto nella giornata più difficile) chiude la quaterna dei piloti senza fuori-campo. Walter Sinn, ha un solo fuori-campo, come Alvaro, e gli è bastato.



Nella fascia dei seimila punti, Stefano Calà si fa strada, sgomitando, e sale sul podio, terzo nel Campionato italiano, davanti a Grabner ed a Luca Urbani, a corto d'allenamento per motivi astronautici. A quota 5500 si attestano cinque piloti intervallati di un soffio, con Federico Lang in crescendo (peccato quella sesta prova), seguito da Bernardo Balestra, Maurizio Secomandi, che supera di un punto Alessandro Villa, e da Emilio Danesy subito dietro.

I due juniores Lorenzo Monti e Giancarlo Grinza hanno volato come i grandi e, senza quello zero nella sesta prova, sarebbero un po' più su.

Giorgio Marchisio ha sofferto, nella sesta prova, i postumi dei precedenti due fuori-campo e si pone appena davanti a Giorgio Paris, che si è battuto sempre bene. Luca Monti ha cominciato egregiamente, secondo il proprio standard, ed ha buttato duemila punti nelle tre ultime giornate, mentre Sergio Servillo si è giocato tutto il primo giorno a Magliano dei Marsi.

Un plauso anche al comportamento delle matricole bolzanine Baumgartner e Plattner ed agli ultimi dignitosi (e necessari) pétali della rosa dei concorrenti.

LA «STANDARD»

Qui Marco Gavazzi tira subito un paio di zampate ed ha perfino il tempo, nella prima giornata, di cincischiare, all'arrivo, per far scadere le due ore e mezzo. Poi fa un ionfo nella terza e deve tornare a remare vigorosamente, vincendo altre due prove e terminando solitario quella annullata. Alla fine, con 5814 punti sui 6668 disponibili, riesce ad averne un centinaio di vantaggio sul granitico Danz, regolare come una pèndola svizzera, e poco di più sul quartetto Bertoncini, Perotti, Meriziola, Taverna. I primi due confermano che «la classe non è acqua»: Stefano ribadisce, dopo Parma, il diritto ai posti alti, mentre Andrea viene iscritto tra i primi violini dell'orchestra nazionale.

Marco Pronzati, ad un soffio dall'affezionato «cliente» austriaco Schuster, si mantiene onorevolmente a quota cinquemila e Roberto Guazzoni, al nono posto, si prende sul russo Panafutin la rivincita di Orel 90.

Nella fascia subito sotto, una mezza dozzina di nomi illustri per meriti sportivi o per lignaggio si accalca nello spazio di una planata. Invero, diversi piloti stanno crescendo e credo, o almeno spero, che tra un po' di tempo si crei l'imbarazzo della scelta per costituire le squadre nazionali.

A mezza via, Hans Nietlipach ed Ugo Paolillo, appaiati fin dall'inizio, terminano quasi affiancati. Poi viene il trio dei quattromila, con Angelo Gritti, more solito, tre volte nella polvere e due volte sull'altare, dietro a Michele Fergnani in determinata risalita e Sandro Montemaggi in costante maturazione. Ed infine il gruppo dei gladiatori di retroguardia: nessuno ha mollato, pur in una competizione tutt'altro che facile. Giampaolo da Parma, che sta proprio in fondo per non aver volato le prime tre prove, ha conquistato un terzo posto.

La Standard è stata la più bastonata ed ha avuto, come detto, solo sette prove valide; con un percorso massimo di 384 chilometri, ha volato mediamente 300 km al giorno con velocità intorno ai 100 km/h (max 118). Molto dignitoso anche il comportamento dei piloti sovietici.

Per il resto, tutto è filato quasi liscio e qualche piccolo inconveniente serve da lezione per il futuro.

Grazie ad Edoardo Prosperini a Luigi Villa, Giancarlo Maestri, Emilio Gonalba, ai nove trainatori capeggiati da Ercole Addario, agli aiutanti, alle ragazze, al personale dell'AeCCVV ed a tutti quelli che dimentico di nominare.

Un ringraziamento particolare a Giampaolo Chiappini, Comandante l'A.M., per la tradizionale riuscitissima serata con cena e danze e per i supporti antincendio e medico. Anche all'ANAV per la presenza dell'ufficiale meteo e per la discreta e costante assistenza.

Da quel che mi raccontano, sembra proprio che non siamo i peggiori, in fatto di organizzazione, purchè non ci mettiamo ad improvvisare cene di chiusura.

Durante la competizione siamo stati onorati delle visite del Presidente dell'AeCI, Mario Testa, dal Presidente della C.S.C. Claudio Albera e da Franco Romagnoli, Direttore generale dell'AeCI. All'incontro con il Presidente Testa, abbiamo contato: un Presidente di Aeroclub nazionale, un Commissario straniero IGC, quattro Presidenti di AeC italiani, due di AeC francesi, un tedesco, un austriaco, due membri della Commissione di Specialità ed un numero imprecisato di ex presidenti e vice-presidenti. Tutti piloti partecipanti alla gara. Mi pare che possiamo ben dire di essere una specialità sportiva a tutti i livelli.

Per chiudere, un riconoscimento alla correttezza ed alla sportività dei piloti: ottanta partiti, ottanta arrivati. Arrivederci alla CIM 92!



VACANZA IDEALE + SUCCESSO DI VOLO

Con la ALPHA-GLIDING-TOURS a Narromine/Australia.

Come servizio supplementare, offriamo addestramento per i voli di distanza da 300, 500, 750, e 1000 Km con istruttori di lingua italiana.

Per avere ulteriori informazioni scrivete a ALPHA-GLIDING-TOURS GMBH, Im Herzenacker 12, D-6535 Gau-Algesheim.

Fax dall'Italia: 0049 6725 - 2198

RIETI DUE

Non è semplice il dire di qualcosa che si vive intensamente, ma dall'esterno. Forse perchè si pensa che certe evidenze siano a tutti note. Ma non è così. Scusatemi quindi se mi ripeterò, non è la prima volta.

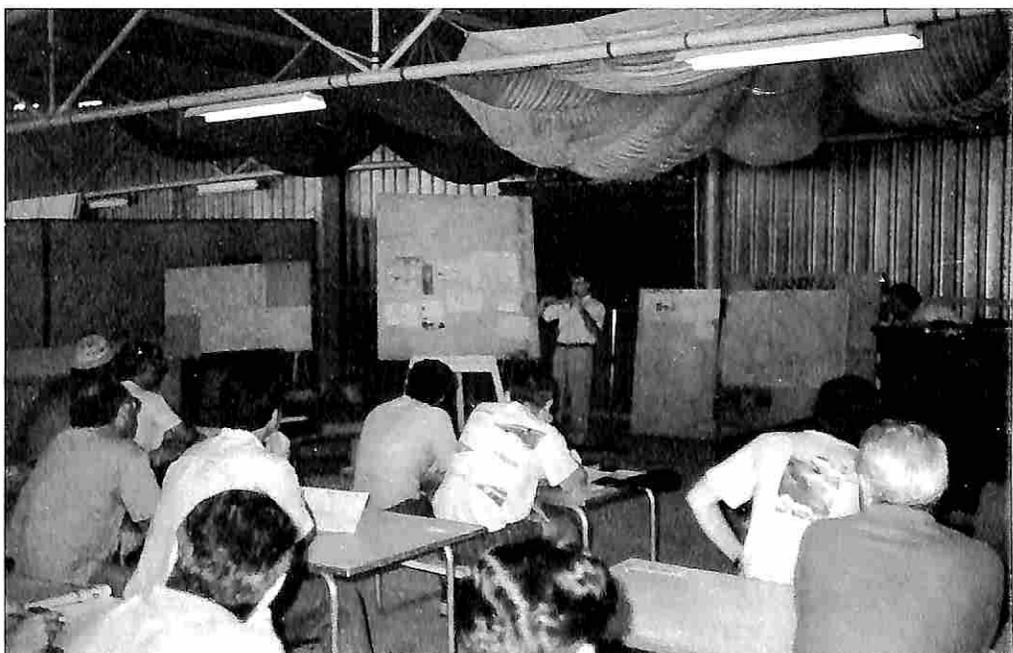
RIETI DUE, pur snobbata da qualcuno, ha una sua specifica funzione che non è certamente inferiore a quella di Rieti Uno chiaramente più internazionale e quindi agonisticamente più spinta.

RIETI DUE ha un respiro meno affannoso, un'atmosfera meno elettrizzante, un agonismo acceso ma non esasperato, ed il tutto rappresenta l'insieme ideale per iniziare l'attività competitiva.

RIETI DUE e più specificamente il Campionato Promozione, dovrebbe godere di più attenzioni in quanto è davvero la più importante e concreta promozione volovelistica dell'anno. E per il «godere di più attenzioni» intendo anche facilitazioni economiche in quanto, anche se non va più di moda, il bilancio della partecipazione è abbastanza pesante.

RIETI DUE, ovviamente, offre anche la possibilità di una interessante ed impegnata vacanza volovelistica: la Coppa Città di Rieti vede un crescendo di partecipanti che, per cento validi motivi, si sentono coinvolti ed appagati dalla partecipazione, che non è soltanto turistica.

RIETI DUE quest'anno ha visto la disputa del Campionato della



classe Club. È un Campionato che richiederebbe, forse, una miglior definizione in quanto non so, e mi scuso, che cosa realmente si vuol intendere per classe «Club» e se da noi esistono gli alianti di questa classe.

Detto questo debbo rilevare che tra i dodici partecipanti figurano nomi con lunga esperienza agonistica e la competizione è risultata senz'altro valida.

In merito all'ultima prova Angelo Gritti mi ha scritto, ed è qui pubblicato, il resoconto del suo volo Monteroduni/Rieti senza una spirale ed a quote inferiori allo standard. L'Angelo scrive anche della favolosa cavalcata fino al termine della Valle Roveto. Io quest'anno l'ho fatta tutta a bassissima quota... in treno! Vi posso confermare che di atterrabile non c'è niente, confido comunque nella capacità di valutare le condizioni del momento e nel buon senso di chi potrà trovarsi in casi analoghi.

RIETI DUE ha visto la partecipazione di una cinquantina di piloti ed io spero che qualcuno di questi, oltre ai tre che già l'hanno fatto, vorrà scrivere qualcosa in proposito sia per raccontare le proprie avventure sia per formulare proposte o critiche.

Una cosa ritengo doverosa fare d'ufficio: ricordare a tutti gli amici concorrenti che per organizzare una competizione occorre qualcuno che diriga «la baracca», in sintesi: qualcuno che lavora perchè qualcun'altro possa divertirsi, o quantomeno cercare di, volando.

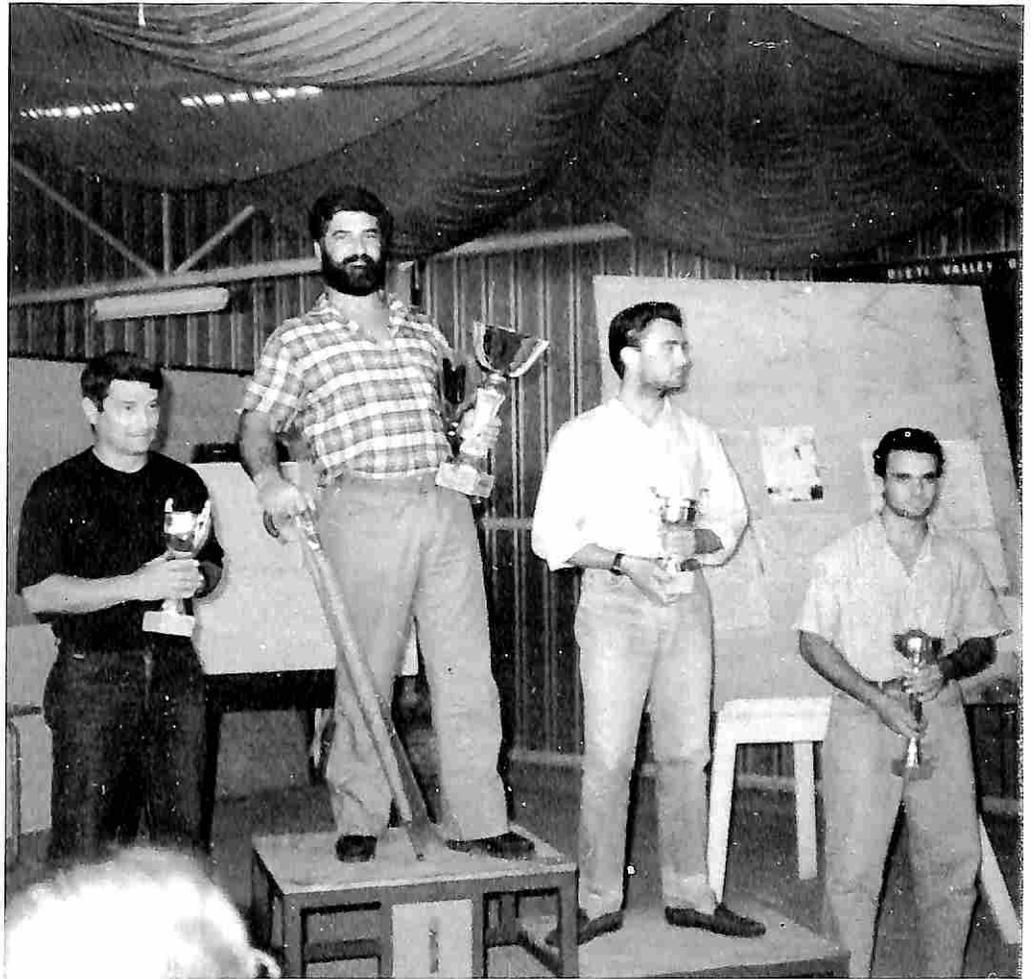
Un altro impegno d'ufficio: la



meteorologia volovelistica non è solo previsione meteo, è qualcosa di molto più complesso, per chi ci crede. Un doveroso e sincero grazie a chi se ne occupa. Occorre però tenere presente che l'argomento è estremamente importante e richiede lunga ed attenta preparazione nonchè impiego di mezzi adeguati.

RIETI DUE è stata anche l'occasione per festeggiare gli OTTANTA anni di Plinio Rovesti. Siamo riusciti ad averlo ospite in aeroporto, con la signora Rosetta e Franco. Un caloroso battimano ha significato l'affetto che tutto il volo a vela italiano, anche i, forse inconsapevoli, giovani, porta all'ormai simbolica sua figura.

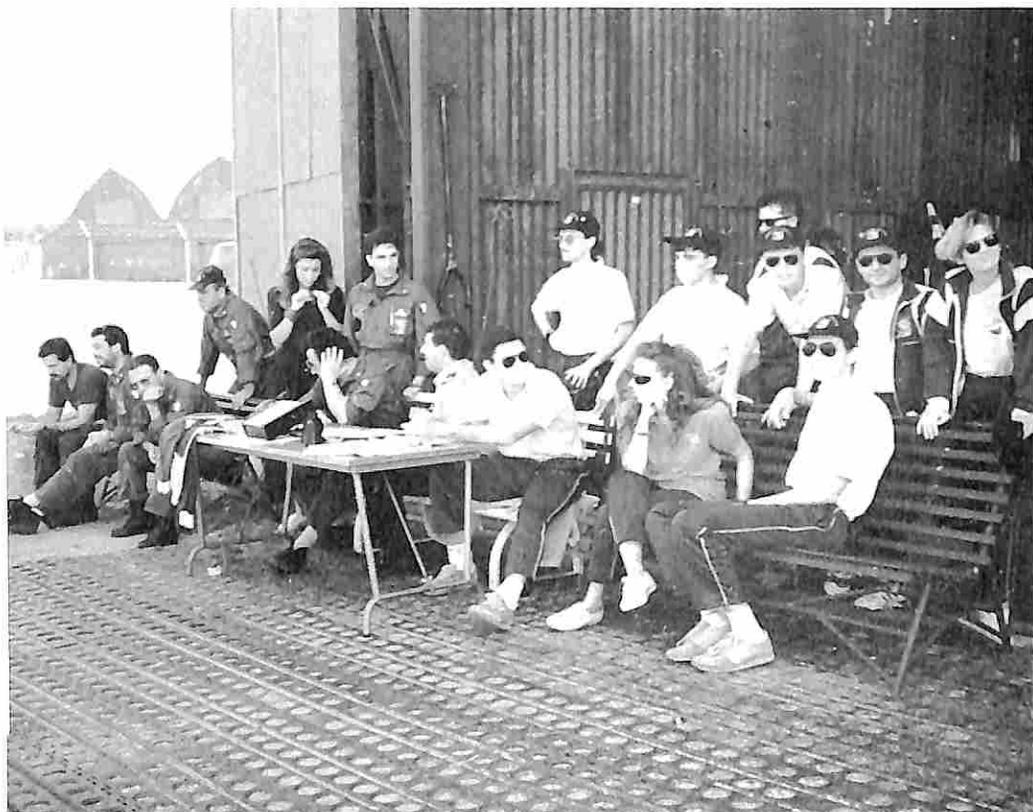
RIETI DUE da qualche anno offre qualcosa che suscita simpatia e... nostalgia. Il Centro Volo a Vela dell'A.M.I. nella seconda metà di agosto inizia la scuola per far conseguire il brevetto di volo a vela ai giovani selezionati dai corsi di Cultura Aeronautica. Ho sentito diverse opinioni circa tali corsi ed in effetti sono rari i volovelisti in attività provenienti da tali corsi. Nulla però è stato fatto per promuovere il loro ingresso nei nostri club. È chiaro che il «gratuito» non esiste più è però altrettanto evidente che c'è spazio per altre iniziative atte a favorire il loro coinvolgimento. Io non scrivo più lettere ai generali ma spero sempre che qualcuno di loro prenda l'iniziativa per rafforzare — considerate anche le nuove tendenze mondiali — il Centro di Volo a Vela dell'A.M.I. e venga varata, o meglio, decolli una futura squadra sportiva dell'A.M.I. che il volo a vela



nazionale accoglierebbe senz'altro con lo stesso lungo applauso di molti anni fà... proprio sul campo di Rieti. Campo che sarebbe quanto mai opportuno tornasse sotto la giurisdizione della stessa A.M.I. Con un caccia in meno quanti sogni volovelistici si potrebbero realizzare!

RIETI DUE permette anche, nel giorno di riposo e per chi vuole, le tradizionali gite turistiche. Obiettivi vicini o lontani, ma tutti di sicuro interesse... anche gastronomico.

Con Paola, Mario, Valeria, Michele e Sergio abbiamo rinnovato il pellegrinaggio in quel di Staffoli, poi il lago del Salto, del Turano, Rocca Sinibalda e la planata su Rieti dai collinini, che consentono di rendersi conto dello sviluppo edilizio in atto da anni nella città sottostante. Credo di essere giunto alla fine dello spazio disponibile, non posso quindi dirvi delle mie scorribande ferroviarie. Voglio però accennare a qualcosa che mi ha piacevolmente sorpreso: rientrando dalla stazione sono



salito in piazza e sono rimasto stupito, la piazza con la sua bella fontana (tornata al suo posto) era invasa da una miriade di luci e di oggetti distribuiti ovunque, era la Mostra-Mercato dell'antiquariato (o pseudo tale). Una intelligente e simpatica iniziativa.

Poi, mentre il Velino cullava l'incipiente sonno, mi domandavo dove esiste un altro centro volovelistico internazionale che, oltre alle eccellenti condizioni meteo, offre un così interessante retroterra culturale e turistico. Buona notte,

P.S.

VACANZA IDEALE + SUCCESSO DI VOLO

Con la ALPHA-GLIDING-TOURS a Narromine/Australia.

Stagione invernale da novembre fino a febbraio 1992.

Utilizzate i prezzi speciali che possiamo offrirvi se prenotate con largo anticipo la vostra vacanza di volo a vela, la vacanza dei vostri sogni.

Per avere ulteriori informazioni scrivete a ALPHA-GLIDING-TOURS GMBH, Im Herzenacker 12, D-6535 Gau-Algesheim.

Fax dall'Italia: 0049 6725 - 2198

MONTERODUNI-RIETI

Km. 150 SENZA UNA «SPIRALE»

Nell'ultima gara del Campionato Italiano Classe Club appena ultimato, il tema era Rieti-Monteroduni-Piediluco-Rieti per totali Km 330.

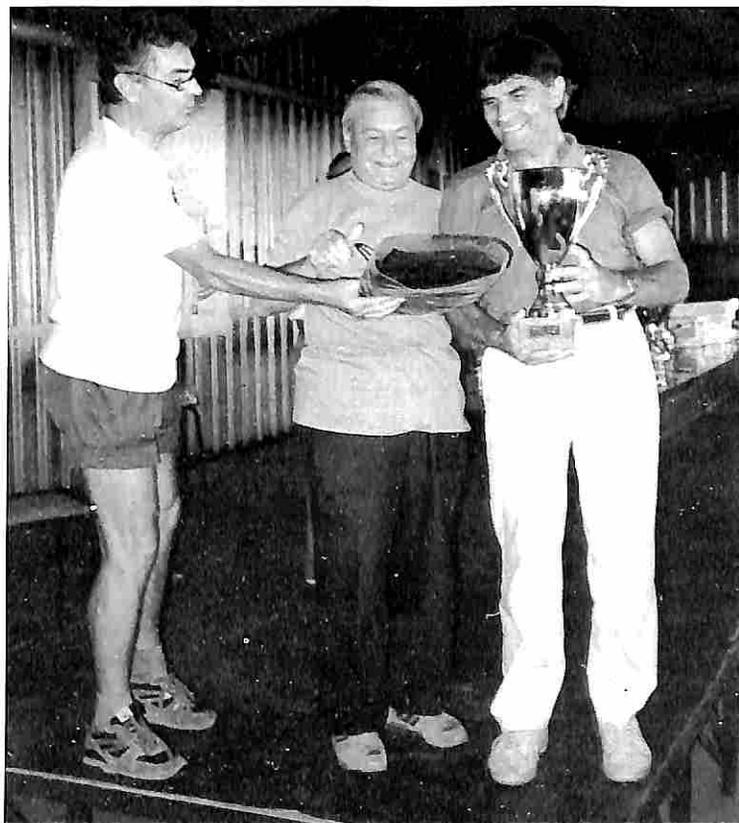
Ora io non so se la devo raccontare, non so che interesse possa rivestire e soprattutto non vorrei che apparisse la solita «grittata», perchè ora pare che a Rieti abbiano coniato anche questo neologismo, il quale contiene un non so che di simpatico ma di censurabile allo stesso tempo, e poi immaginatevi come male suonerebbe se inopinatamente si citasse... postumo!

Paolillo mi diceva, l'ultimo giorno a Rieti: «non lo raccontare, perchè qualcuno potrebbe interpretarlo in modo sbagliato o non applicarlo nelle condizioni giuste e perciò mettersi nei guai». Scavino invece mi ha sollecitato a dirlo.

Il fatto è questo: ritorno da Monteroduni a Rieti appunto senza alcun giro di termica, tutto dritto, ed a quote francamente subliminali. Però ci sono le sue buone giustificazioni.

Intanto un discreto vento da Ovest, poi l'assenza di vere ascendenze sfruttabili in termica ed infine, se bene ci si pensa il favoloso allineamento orografico, ancorchè non sempre a quote ritenute di «lavoro». Si faceva un faticoso 1300 appena oltre il pilone di Monteroduni (collinette ad Ovest) dopo avere corso il rischio di atterrarvi. Con quell'unica salita si accostava il costone della Meta e di qui cominciava la solita favolosa cavalcata (che ormai la fanno tutti!) fino al termine della Valle Roveto alla quota circa di 1000/1200, sottocresta.

Il bello avveniva dopo Capistrello: cielo blu, foschia, nessun cumulo, nessun segnale verso il Velino e le autostrade con una quota di 1000 metri che non permetteva se non il tirare dritto sulla «crestina» lunga che da Capistrello va verso Nord. Volo di pendio sui 900 metri fino al termine di questa lunga e bassa dorsale poi di qui, passando a destra, sull'altra fila di colline ad est di Tagliacozzo che ti portano (quota di lavoro 800 metri) al termine del Lago del Salto. Quivi giunto ad 850 metri la decisione: tagliare secco a destra volando sul lago ed appoggiarsi al costone di quella lunga montagna generalmente conosciuta come «lama di coltello». Senonchè tale costone è stato raggiunto alla quota di 650 metri (all'altezza della superstrada). Voi non immaginate come questo costone a tali quote sia un lungo,



uniforme, ininterrotto zoccolone che porta fino alla fine del Nuria a Città Ducale. Se l'ovest funziona, come ha funzionato, si esce fuori a Città Ducale a 800/900 metri e si è a casa.

Tutto ha funzionato bene, ho vinto la prova, la maggior parte degli altri non è tornata. Qual'è l'insegnamento? (detto veramente senza alcuna presunzione, ma nemmeno che venga considerato semplicemente una «grittata»). Come si scoprì che la Valnerina «ti porta a casa» entrando alle Forche di Cerro la sera a 500/600 metri (ed ora lo fanno tutti) così, forse, si può pensare di colmare quello iato invalicabile che se non hai la quota giusta alle autostrade ti porta a rinunciare di affrontare il Lago del Salto (ancestrale «horror Salti» così come gli antichi, prima della scoperta... del volo a vela avevano l'«horror vacui», che poi in filosofia vuol dire un'altra cosa!) e atterrare a Borgo Colle Fegato (tale si chiama in effetti, per ironia della sorte di coloro che «fegato» non hanno avuto, il paese di Borgorose). Inoltre la zona del Salto non è così orrida ed inatterrabile se «ad ella guardi e se la sua natura bene rimiri» (Dante). Ciao!

ANGELO GRITTI

Non sempre bisogna ricominciare da zero

Il trasferire le esperienze collaudate in anni di attività volovelistica dai grandi piloti ai giovani, mi sembra sia ancor oggi argomento di discussione.

Attraverso queste poche righe mi permetto di raccontarvi la mia esperienza di quest'agosto 1991. Siamo partiti da Calcinate con l'intenzione di iscriverci ad una competizione di interesse internazionale e con piacere abbiamo trovato numerosi partecipanti di risaputa fama mondiale.

La competizione ha preso subito il sapore di una vera gara e Walter Vergani, titolare dei voli, con un impegno costante sin dai primi giorni ha espresso nelle varie prove, a mio modo di vedere, il meglio di sé. Ho subito capito che dovevo fare tesoro di quanto stavo vivendo assimilando giorno per giorno, anche nei più piccoli dettagli, le esperienze che stavamo raccogliendo.

La capacità di Walter di coinvolgermi nella competizione, e la semplicità con la quale trattava gli argomenti, mi ha permesso di arricchire il mio bagaglio di volovelista.

Sono convinto che se altri piloti avessero la possibilità di vivere un'esperienza analoga ne trarrebbero indubbi vantaggi.

Mi permetto di citare un esempio noto: Giancarlo Grinza ha partecipato alla CIM sul Nimbus 3D con Delille, si è iscritto subito dopo alla promozione arrivando secondo, dimostrando così l'importanza di avere direttamente l'esperienza di una gara.

I miei ringraziamenti più sinceri a Walter.

LUCA BONINI

Più fortunata di così...

Bene, devo proprio ammettere che quando sono partita per Rieti, per partecipare all'ultimo stage di luglio, non avrei proprio mai immaginato di poter partecipare come «seconda» ad una competizione di volo a vela, anzi, ero addirittura un poco in rotta con questo sport. Grazie alla pazienza di Giancarlo Maestri e dei suoi «aiutanti» (leggi Wielgus, Nitlispach, Biagi) durante la settimana dello stage ho ritrovato la fiducia persa ed il buon rapporto con il volo: questo risultato era veramente molto importante per me, grazie di cuore a tutti!

Già così ero soddisfatta delle mie vacanze — oltretutto ero riuscita a volare durante la CIM —, quando qualcuno mi ha regalato l'esperienza più bella della mia vita da volovelista: questo qualcuno si chiama Luca Bonini e il regalo era partecipare con lui, con un ASH-25, alla Coppa Città di Rieti.

Qualcuno ora può pensare che la mia dose di fortuna per l'estate era ormai terminata ed invece: ho partecipato alla gara, ero veramente su di un ASH-25 (che ho avuto l'opportunità, di tanto in tanto, di pilotare) e, tanto per gradire, Luca ha vinto la Coppa, meglio di così!

Devo veramente ringraziare Luca perchè mi ha insegnato molto. Durante la gara, infatti, trovava il tempo di spiegarmi e motivarmi le scelte che prendeva, perchè seguiva una strada piuttosto che un'altra, perchè le termiche le cercava da questa o da quella parte. Ho imparato a riconoscere i posti e ad orientarmi seguendo la cartina (beh, non mi riusciva proprio sempre!), a trovare i piloni, insomma a fare tutte quelle cose che quando pilota non riesco proprio a fare con tutta la calma necessaria.

Effettivamente prendere parte ad una gara è una esperienza utilissima per maturare volovelisticamente, e parlando a fine gara con alcuni piloti (con la p maiuscola) è nata l'idea di stimolare chi conta nel volo a vela ad organizzare per l'anno prossimo il Campionato Italiano Biposti. Tentando di utilizzare quelle macchine che normalmente rimangono ferme nei mesi estivi.

La gara potrebbe essere disputata nel secondo periodo di agosto, con la Promozione, dopo la CIM, quando le condizioni sono ancora molto buone. In questo modo altri piloti giovani potrebbero, come me, vivere il sogno di partecipare ad una gara con chi può veramente insegnare qualcosa.

Mi metto a disposizione per raccogliere le eventuali disponibilità a partecipare, quindi invito caldamente tutti coloro che sono interessati a farmelo sapere, scrivendo in Redazione, al fine di promuovere questa iniziativa all'indirizzo competente.

ANNA GANDOLFI

Brava Anna, è una buona proposta che dovresti rilanciare al prossimo Briefing di Bologna per raccogliere pareri in proposito.

R.S.

CAMPIONATI EUROPEI DI CLASSE CLUB LANDAU (Germania)

di ANGELO GRITTI

Si sono svolti in questa bella regione tedesca dal 13 al 27 luglio c.a. Abbiamo partecipato per l'Italia io e l'Eugenio Corbellini, rispettivamente con l'Hornet e con ASW 19. È stata per me la terza esperienza straniera e la terza riprova che non sono tagliato per il volo in pianura. Non ci sono stati problemi di navigazione, come avrei temuto in partenza, anzi direi che finalmente ho avuto quella che si chiama una totale «illuminazione» sul modo di navigare riconoscendo tutto, assolutamente sempre tutto e di ricombinare il punto quando per un breve tratto avevo perso il filo. Questa è certamente stata una soddisfazione. Le dolenti note invece incominciano a farsi sentire (anche per l'Eugenio) quando si tratta di mantenere una congrua velocità, non dico per piazzarsi nelle prime posizioni, ma addirittura per arrivare in campo. Considerate che su dieci prove effettuate abbiamo accumulato, in due, la bellezza di 15 fuoricampo! Era ineluttabile. Partivamo discretamente, mica male il primo lato, poi via il primo gruppo, via il secondo gruppo, indi desolatamente in coda a fare i fanalini. Così finiva la nostra giornata e le ore volabili, a sospirare l'aeroporto ancora troppo lontano ed apprestarsi all'ennesimo fuoricampo.

I temi erano mediamente lunghi per l'eccezionalmente bella stagione tedesca (con una media di 350 chilometri ogni giorno) e certamente al limite delle ore volabili per cui, se non si prendeva il passo giusto, non si arrivava a casa o comunque si arrivava per ultimi.

L'organizzazione è stata perfetta ed i tedeschi estremamente ospitali ed amichevoli. La nostra piccola «équipe» italiana, con a capo il prof. P. Angelo Pietra, bene affiatata, la classifica... meglio non guardarla! (siamo arrivati terz'ultimo e quart'ultimo).

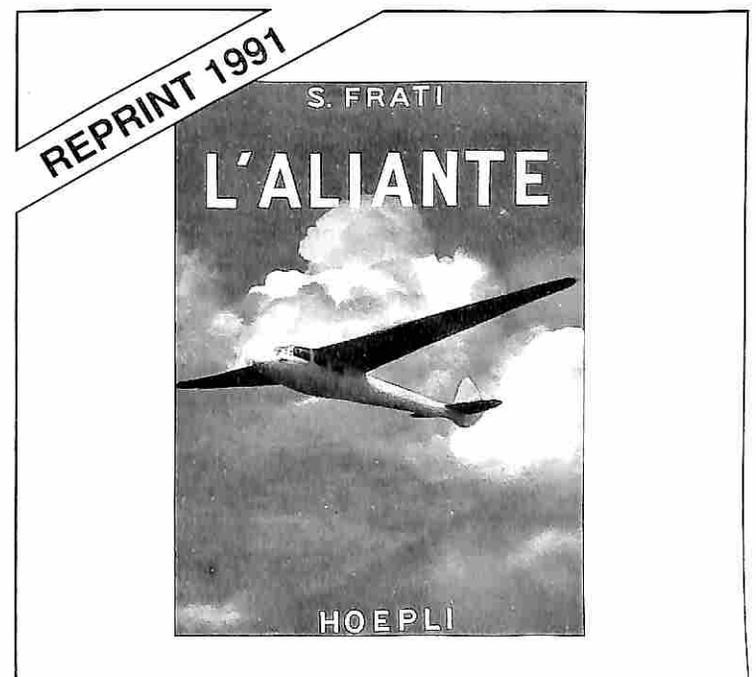
Due aneddoti curiosi. Il primo. L'unico giorno in cui mi sono piazzato bene? (16° posto) ho recuperato facendo un lungo volo di pendio sul bordo occidentale della Foresta Nera (altezza di queste lunghe colline 700 metri) per circa 100 chilometri.

Il secondo. Sono stato miracolato il primo giorno di gara negli ultimi 10 secondi mentre bruciatissimo cercavo un campo atterrabile in mezzo a colline con culture alte. Mi compare alla vista, come un miraggio,

un piccolo aeroporto (non segnato sulla carta, con tanto di pista in duro). Procedo in finale, stimando la pista un po' corta ma atterrabile e d'un tratto escono fuori dei ragazzini che si chinano sulla pista stessa a raccogliere... degli aeromodelli! (Ho saputo poi che in Germania sono frequentissime queste «Flugplatze» in miniatura per aeromodelli). Ho virato secco a sinistra e sono entrato in un arato morbido e umido in cui ho arrestato l'aliante in 12 metri (misurati). Dietro di me giungeva la bella e brava concorrente rumena Fernanda Jurca (istruttrice-capo dell'Aeroclub di Bucarest). Anche lei convinta di trovarsi sotto un vero piccolo aeroporto toccava la pista, si accorgeva della sua brevità (circa 40 metri), rimbalzava e planava definitivamente al di là di una strada, in un campo di granoturco distruggendo l'aliante. Costretta al ritiro, lasciava la competizione con la morte nel cuore poiché al suo ritorno in patria, diceva, sarebbe stata certamente licenziata dal suo incarico.

Per concludere: ha vinto il tedesco Fischer, con un «Libelle Club».

Io preferisco sempre più il volo in montagna, ancorchè turbato da ricorrenti incontri con rapaci.



Mantenere aggiornato il contesto nel quale si succedono gli accadimenti volovelistici è pressochè impossibile, per il contesto, ovviamente.

D'altro canto gli avvenimenti e gli sconvolgimenti sono così sensazionali che loro, i... posteri, non avranno difficoltà ad inquadrarli.

Restiamo quindi nell'ambito che ci è più vicino, dove, nell'immobilismo del fare, non mancano le occasioni del dire e dello scrivere: la tassa sugli aerei privati, compresi gli alianti, un'intera pagina della «GAZZETTA DELLO SPORT» dedicata al volo a vela, un interessante articolo riguardante le visite mediche apparse su «VOLARE» dal quale riportiamo, nel caso fosse sfuggito a qualcuno, il realistico (quindi amaro) redazionale di ottobre.

LA CONFUSIONE

di FRANCESCO GIACULLI

Il Consiglio dei ministri, in una seduta di qualche giorno fa, ha approvato il disegno di legge sulla riforma di Civilavia. È l'ennesimo tentativo di mettere ordine nell'Amministrazione dell'aviazione civile, ma tutti sanno che non ha alcuna speranza di essere approvato nei pochi mesi che mancano alla fine dell'attuale legislatura. Il Parlamento ha i suoi tempi e su questa riforma il Governo, con i guai che si ritrova, non ha alcun interesse ad impegnarsi più di tanto. Dunque, tempo sprecato: il disegno di legge arriverà alle Camere, verrà regolarmente messo da parte, la legislatura finirà, si faranno nuove elezioni e il disegno decadrà. Verrà quindi nominato un nuovo ministro dei trasporti che certamente avrà una sua riforma da proporre e tutto ricomincerà da capo, come avviene da trent'anni.

La riforma poi, così com'è, non convince neppure il ministro. In occasione dell'insediamento del nuovo Direttore Generale di Civilavia, Bernini ha detto che questa non è la migliore riforma possibile, ma la meno peggio e, nel corso del suo iter, può ancora recepire suggerimenti e proposte che certamente la renderanno migliore in base al principio, alquanto discutibile, che tanti cervelli sono meglio di uno solo.

Senza entrare nel dettaglio della proposta ministeriale, mi domando se ci sia qualcuno disposto seriamente a credere che con la creazione di tre direzioni generali (Trasporti aerei, Infrastrutture, Gestioni aeroportuali) possa cambiare veramente qualcosa nell'amministrazione dell'aviazione civile. Civilavia non ha funzionato fin dal primo momento della sua istituzione, non già per la sua struttura (che cosa sono gli attuali Servizi se non le future direzioni generali?) non per gli uomini che l'hanno gestita, ma per gli antichi difetti della nostra burocrazia aggravati dalle continue interferenze politiche e dalle vecchie regole (vedi Codice della Navigazione, vedi regolamento amministrativo dello Stato, eccetera) con le quali è costretta a operare. L'aviazione, più di ogni altro settore, è in costante divenire e ha bisogno di regole aggiornate. Figuriamoci da noi, dove sono an-

cora in vigore leggi degli anni Venti che Civilavia applica con compiacente sadismo. Dunque la riforma, se passasse così com'è, non cambierebbe niente.

Ma c'è di più. Tra poco, nei Paesi della CEE vi sarà un'unica Authority, la JAA, con poteri decisionali e di coordinamento su ogni singola Authority nazionale. E allora?

Nel disegno di legge inviato in Parlamento, due sono le proposte veramente innovative, anche se certo non nuove: la costituzione di un comitato per la sicurezza e il passaggio al Registro Aeronautico Italiano dei compiti di accertamento delle capacità professionali di volo attualmente affidati al Servizio Navigazione.

Avevo ancora i capelli neri quando ho sentito per la prima volta parlare del «Comitato per la sicurezza» e, con l'aria che tira, dubito molto di vederlo al lavoro. Per quanto concerne il passaggio al RAI del Servizio Navigazione, il discorso è più o meno lo stesso.

Io non so se questo passaggio sarà ratificato dal Parlamento e non so nemmeno in base a quale criterio il Parlamento potrà decidere se scorporare l'Ufficio brevetti da Civilavia o no. Ma quello che so è che Civilavia non potrà mai avere personale al massimo della qualificazione per l'impossibilità che ha di retribuirlo adeguatamente. È da trent'anni che ne parliamo.

Al nuovo Direttore Generale di Civilavia facciamo tanti auguri di buon lavoro. Non so se si sia già reso conto in quale pasticciaccio si è andato a cacciare. L'altro giorno non aveva un'aria allegra.

I Direttori generali che ho finora conosciuto (e li ho conosciuti tutti) sono stati alla fine, e spesso senza alcuna colpa, i capri espiatori di tutti i guai del servizio. Il generale Pugliese ha coraggio, competenza e grinta; può dare molto all'Amministrazione dell'aviazione civile. Lui, «speriamo che se la cavi».

A proposito, ma i generali di aviazione non erano tutti da buttare?



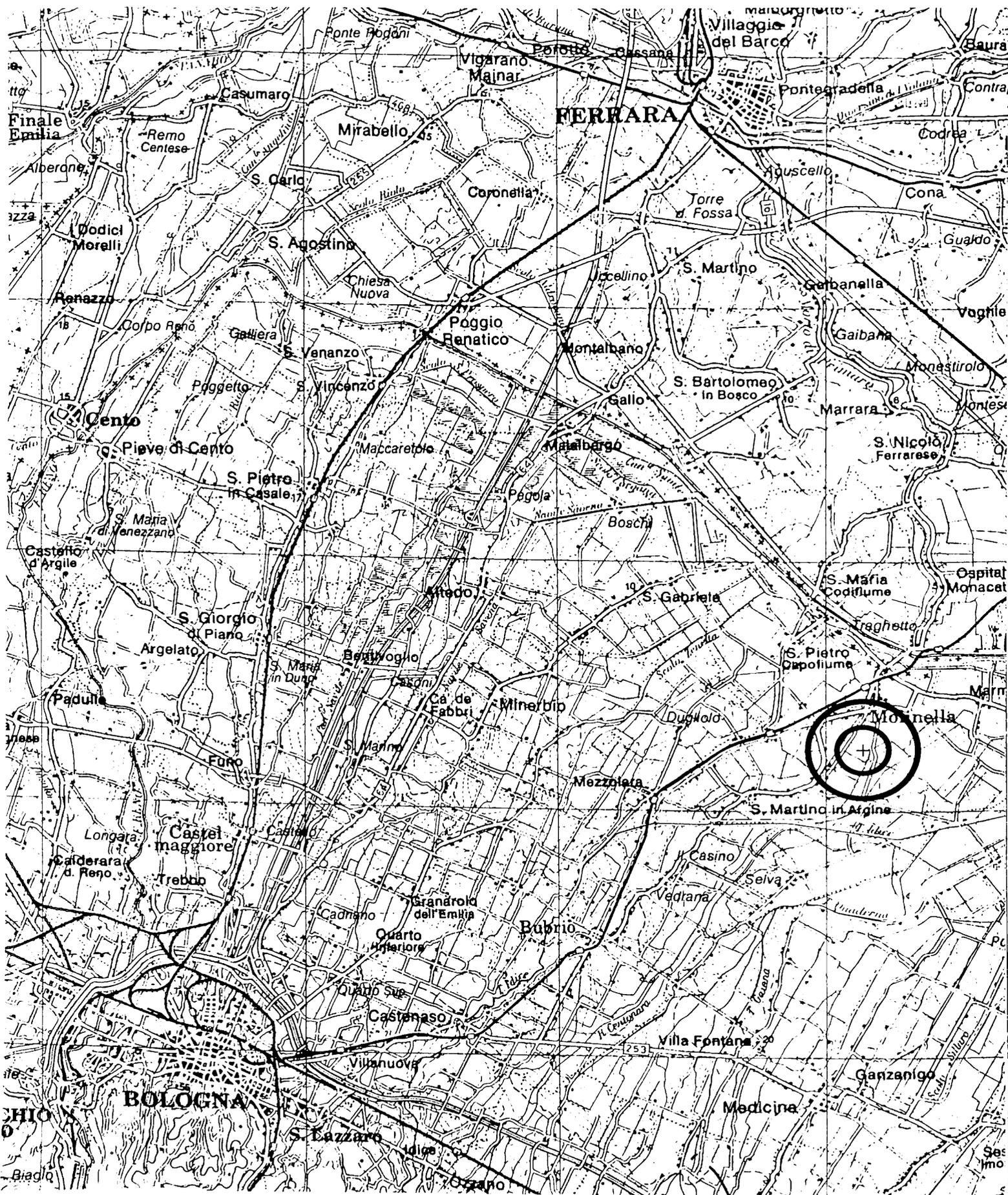
BOLOGNA-MOLINELLA

NUOVA SEDE DEL VOLO A VELA E DELL'AVIAZIONE SPORTIVA BOLOGNESI

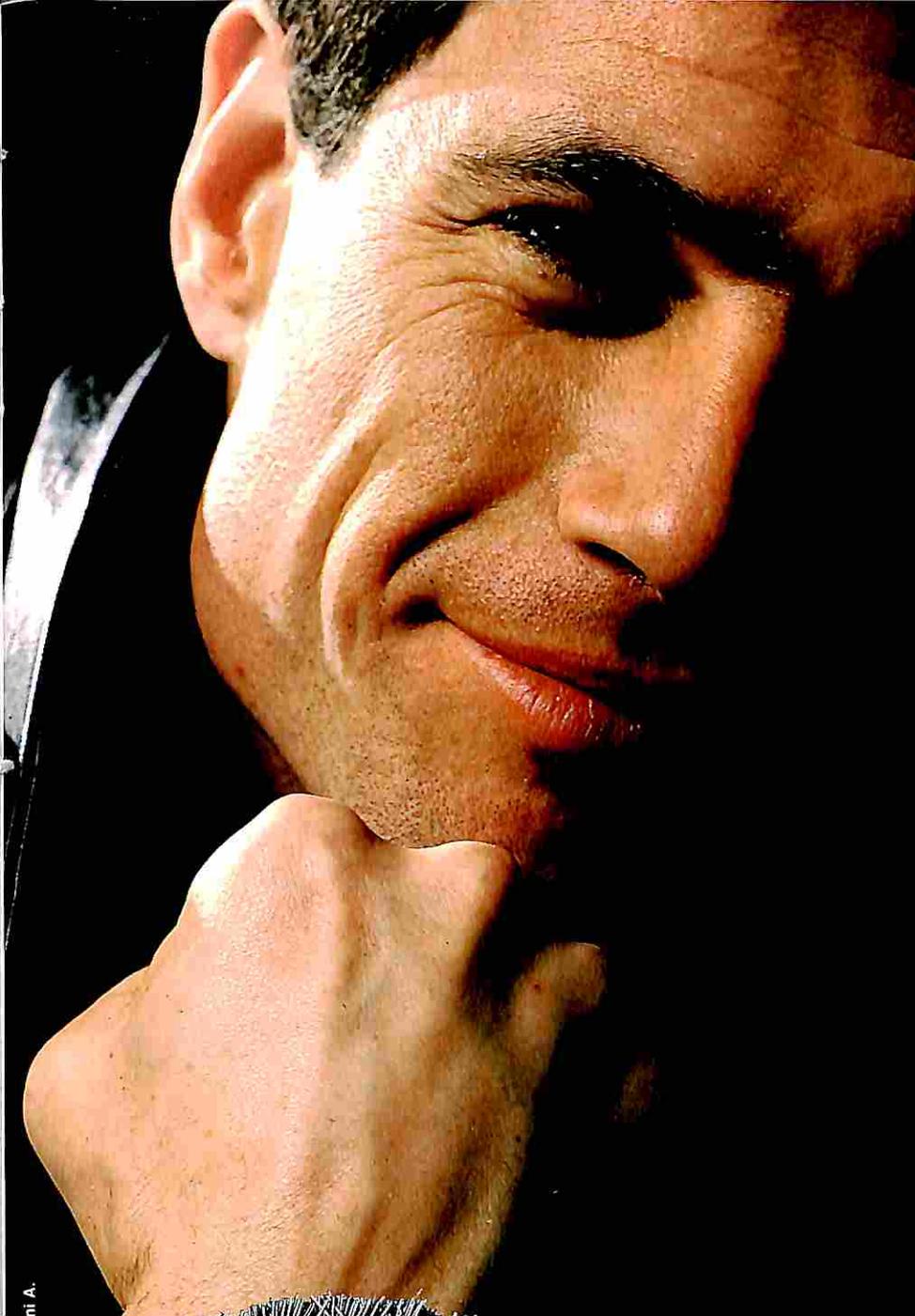
(a cura di ENZO MELA)

L'aviosuperficie di Molinella è frutto della cordiale collaborazione tra l'Aero Club «G. Bortolotti» di Bologna e la Cooperativa Agricola «G. Massarenti» di Molinella, due istituzioni benemerite nelle loro specifiche attività. L'Aero Club non ha certo bisogno di presentazione, dato che nel nostro ambiente è noto a tutti; basterà ricordare che ha compiuto i 70 anni di vita e che si intitola alla memoria di un eroico ufficiale, decorato con tre medaglie d'argento al V.M., il quale sacrificò la sua giovane esistenza sul fronte dell'Isonzo, nel 1917. Ben diversa, ovviamente, è la storia della Cooperativa. Essa porta il nome di Giuseppe Massarenti (Molinella, 1867 - Roma, 1950), uno dei più fervidi animatori, assieme ad Andrea Costa e Camillo Prampolini, del movimento sindacale emiliano alla fine del secolo scorso.

In quei tempi le condizioni del piccolo Comune, sorretto da una economia esclusivamente rurale, erano veramente depresse, in quanto i terreni, ancora soggetti a bonifica idraulica, erano coltivati in maniera estensiva con l'impiego di una moltitudine di braccianti mal pagati e mal trattati. Massarenti fece suoi i problemi di questa povera gente e combattè dure battaglie per elevarne lo stato sociale; prodigandosi senza posa, ottenne qualche miglioramento salariale, fondò nel 1896 una Cooperativa di Consumo, fu eletto Sindaco. Nel 1906 si fece promotore della Cooperativa Agricola, con il proposito di gestire qualche podere in forma associativa, e l'iniziativa ebbe successo, tant'è che alla fine della Grande Guerra, interessava oltre 400 ettari.



(dalla carta in scala 1:200.000 della Regione Emilia-Romagna, Servizio Coordinamento Programmazione Pianificazione, Ufficio Analisi e ricerche territorio e cartografia).



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.



Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY

Foto: G. Burini A.





NOTIZIARIO PER I SOCI DELL'AERO CLUB DI COMO - 10 Aprile 1955 Nr. 4

Idrovolantisti siamo e . . .

idrovolantisti restiamo, un po' per forza e molto per amore.

Abbiamo l'aeroporto in casa. Niente trasferite, niente previsioni.

Una passeggiata lungo la riva del lago ed eccoci all'idroscalo.

Due minuti e siamo già in volo! Se al piacere del volo in sé aggiungiamo l'attrattiva del volo sul nostro lago, nessun paragone può esser fatto. Sono anni e anni che qui si vola, eppure si scopre sempre qualcosa di nuovo, di sorridente, di riposante, per il corpo e per lo spirito.

La configurazione della nostra Provincia ci costringe, in un certo senso, a portare gli « scarponi » e ci lega all'elemento « acqua », nel contempo però ci offre delle possibilità che non sono concesse ai terrestri.

Eppure, . . . eppure un giorno o l'altro bisognerà sollevare il problema del campo terrestre. Gli interessi turistici e commerciali lo renderanno di attualità, le Autorità dovranno risolvere il problema e noi saremo ben felici di poter far visita agli amici terrestri!

Il nuovo Consiglio Direttivo

<i>Presidente Onorario:</i>	Galimberti Comm. Federico
<i>Presidente Effettivo:</i>	Taroni Luigi Maria
<i>Vice Presidente:</i>	Feloy Cesare
<i>Consiglieri:</i>	Cantaluppi Dott. Franco
	Fogliani Pier Luigi
	Montandon Dott. Carlo
	Oriani Ing. Gian Carlo
	Restelli Mario
<i>Cassiere:</i>	Albonico Gino
<i>Segretario:</i>	Scavino Renzo
<i>Per il Volo a Vela:</i>	Mantero Ing. Mario
<i>Per l'Aeromodellismo:</i>	Careano Valeriano
<i>Sindaci:</i>	Orefice Sandro
	Ostinelli Luciano

“IL TERRIBILE VECCHIO,”

come lo ha visto
Giulio Galimberti

Sembra incredibile, ma se si vuol volare bisogna ancora attaccarsi a Lui.

Ci vuole un pò a metterlo in moto, ma quando è avviato non si ferma più.

Beve, tutti lo sanno, ma nessuno meglio di Lui sa perdonare errori e offrire emozioni.

P. S. Quanto sopra si riferisce al velivolo, non al pilota!!!



Gerolamo Gavazzi ha restaurato un aereo d'epoca unico nel suo genere: il biplano Caproni 100, famoso aereo da scuola ed addestramento degli anni trenta, di cui oggi è rimasto il solo esemplare al mondo.

Ha anche composto il libro che — attraverso affascinanti immagini d'epoca e splendide foto a colori — illustra l'interessante storia del CA.100 e del suo restauro, durato sei anni, nonché la straordinaria storia dell'idroscalo di Como, singolare esempio di struttura aeroportuale sull'acqua, sopravvissuta nell'ambito della città e tuttora validamente operante.

*Caro Caproncino,
al vederti nuovamente in quell'
'hangar, dove ti ricoverammo mol-
ti anni fa, mi sono commosso.
Insieme a te sono comparsi alla ri-
balta del tempo andato personag-
gi ed amici e con loro un carosello
di ricordi.*

*Sono cresciuto sullo scivolo che ti
accolse al tuo arrivo, dove solo le
accorte mani di Nello Valzania
seppero condurti. Eri malconcio
ma l'entusiasmo e la passione di
pochi riuscirono a rimetterti in li-
nea e ricominciò... l'avventura.*

*Un'avventura infinita che ancora
una volta ti vede protagonista, per
l'entusiasmo e la passione di po-
chi... o di uno solo!*

*In becco all'aquila! Anche da par-
te di VOLO A VELA,*

tuo RENZO

GEROLAMO GAVAZZI

VECCHIE ALI SUL LAGO

Storia di un Caproni 100 Idro e dell'Idroscalo di Como



EDIZIONI CAPRONCINO

VECCHIE ALI SUL LAGO

di Gerolamo Gavazzi

Volume rilegato, di 80 pagine, copertina in tessuto, sovracoperta a sei colori plastificata, formato 23,5x30 cm.

Il volume propone 50 foto d'epoca in bianco e nero e 70 foto inedite a colori.

Il volume costa 68.000 lire e può essere richiesto a:

Edizioni Caproncino
Via Vincenzo Monti, 6
20123 MILANO
Telefono 02/480.088.88

redatto a cura di Smilian Cibic, Roberto Monti, Luigi Villa, Edoardo Prosperini

**Ae.C.C.V.V. Aero Club Centrale di Volo a Vela
Coppa del Velino 1991
Rieti 06 - 13 Luglio 1991**

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 210	pr.n 2 km: 281	pr.n 3 km: 200	pr.n 4 km: 159	pr.n 5 km: 173	pr.n 6 km: 182									
1	SL	SECOMANDI MAURIZIO	A.V.A.L. Varese	ASW 20	4344	1	1000	2	968	4	572	4	282	1	775	1	747	*	800
2	C	CALA' STEFANO	C.V.V. del Mugello	ASW 20 C	3940	2	832	3	957	2	650	3	323	5	646	9	532	*	726
3	24	SPREAFICO GIOVANNI	AVA	ASW 24	3602	12	601	4	900	7	503	1	400	4	657	8	541	*	663
4	P8	PAOLILLO UGO	VOLOV. TOSCAND	DG 300 STD	3529	9	676	1	1000	11	409	5	277	8	571	5	596	*	650
5	X	BALESTRA BERNARDO	RIETI	LS 3A	3406	4	780	9	542	5	507	10	258	2	669	3	650	*	627
6	B1	BAFFIGO RICCARDO	RIETI	DG 300 STD	3325	3	826	8	562	3	599	7	269	10	450	4	619	*	612
7	KA	BONFATTI UMBERTO	FERRARA	NIMBUS 2	3034	13	594	13	505	9	461	13	220	3	659	6	595		
8	PR	POZZI GIOVANNI	AVM	DISCUS	3013	10	668	16	314	1	664	11	253	13	419	2	695	*	555
9	VF	FONTANA GUIDO	Ae.C. Rieti	LS 6	2698	8	722	14	464	15	219	17	131	7	574	7	588		
10	FB	GIOPPO GAETANO	PREALPI VENETE	DG 200	2693	18	397	5	881	10	460	8	266	9	532	13	157		
11	F	FINOCCHIARO FILIPPO	L'AQUILA	ASTIR II	2405	20	161	6	821	8	494	12	251	14	211	11	467		
12	Q	COSIMI GIUSEPPE	RIETI	VENTUS B	2313	14	578	15	413	14	269	18	110	11	434	10	509	*	426
13	GR	DALLA VECCHIA ATTILIO	PREALPI VENETE	PIK 20D	2312	11	629	9	542	12	400	16	171	12	428	15	142		
14	55	COX FABRIZIO	ROMA	ASW 20	2131	5	769	18	0	13	376	9	261	6	583	15	142	*	392
15	I	MARZOTTO GIANLUIGI	PREALPI VENETE	PICK 20E	2079	7	757	9	542	5	507	6	273	17	0	17	0	*	383
16	HY	MAESTRI GIORGIO	AVM	CIRRUS	1496	17	414	17	296	17	179	15	194	16	97	12	316	*	276
17	101	TOSCHI PIETRO	FERRARA	ASW 15	1405	6	765	18	0	16	182	14	206	15	99	14	153		
18	DG	PASIN VITTORIO	PREALPI VENETE	DG 400	1314	16	547	12	532	18	155	19	80	17	0	17	0	*	242
19	AZ	ALZETTA BATTISTA	PREALPI VENETE	ASW 20 L	1091	19	283	7	808	20	0	20	0	17	0	17	0		
20	S2	MERIGIOLA STEFANO	ROMA	DG 300 STD	1024	15	556	18	0	19	142	2	326	17	0	17	0	*	189
21	L	DANIELI LUCIANO	TORINO	LS 4	0	21	0	18	0	20	0	20	0	17	0	17	0		

* Punteggio per algoritmo

**Ae.C.C.V.V. - Rieti
C.I.M. 91 e Campionato Italiano - Classe Libera
Rieti 3 - 12 Agosto 1991**

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 290	pr.n 2 km: 326	pr.n 3 km: 419	pr.n 4 km: 1000	pr.n 5 km: 466	pr.n 6 km: 231	pr.n 7 km: 258	pr.n 8 km: 330											
1	FA	VERGANI WALTER	I -A.V.A.L. Varese	ASH 25	7224	14	741	6	907	6	921	1	1000	2	967	1	996	7	887	10	805	*	950
		BONINI LUCA			6925	12	748	4	928	8	896	3	914	5	910	4	764	5	901	7	864		
2	WB	BINDER WALTER	D -SEGELFLIEGEN	ASH 25	6925	12	748	4	928	8	896	3	914	5	910	4	764	5	901	7	864		
		EICH HANS DIETER			6811	5	883	1	1000	17	197	5	891	1	980	2	960	1	1000	5	900		
3	41	DELYLLE ALAIN	F -MONTPELLIER	NIMBUS 3 D	6811	5	883	1	1000	17	197	5	891	1	980	2	960	1	1000	5	900		
4	NX	KNAUSS ULRICH	D -AKAFLIEG STUTTGART	ASW 22BE	6777	4	905	13	816	3	977	4	900	3	956	9	717	10	866	14	640		
5	2E	EMMERICH WOLFGANG	D -FSV SINDELFINGEN	VENTUS CT	6707	3	911	11	850	1	1000	13	737	7	847	11	710	12	817	8	835		
6	X3	MONTI ROBERTO	I -A.V.A.L. Varese	ASH 25	6646	1	1000	2	954	14	369	2	947	10	701	6	747	2	928	1	1000	*	874
		MANTICA UMBERTO			6623	2	994	8	887	5	962	8	827	17	338	3	789	3	917	4	909	*	871
7	99	MANZONI ROBERTO	I -A.V.A.L. Varese	NIMBUS 3D	6623	2	994	8	887	5	962	8	827	17	338	3	789	3	917	4	909	*	871
		BRAMBILLA LORENZO			6331	11	762	5	912	12	698	9	800	8	835	10	716	6	899	11	709		
8	DT	FACHE MICHEL	F -CUVE BAILLEAU	VENTUS 16.6	6234	13	744	16	755	10	858	13	737	6	860	13	684	14	764	9	832		
9	SH	HERMANN HORST	D -SINDELFINGEN	VENTUS CT	6184	6	852	9	869	7	898	10	773	15	364	15	626	9	881	3	921		
10	S6I	SCHUMACHER JORG	D -WBLV	ASH 25 E	6184	6	852	9	869	7	898	10	773	15	364	15	626	9	881	3	921		
11	66	KEIM KLAUS	D -FSV SINDELFINGEN	ASH 25	6105	16	64	3	932	4	975	7	859	4	931	7	729	15	750	6	865		
		ORSI GIORGIO			6059	10	793	14	799	2	985	6	877	13	426	12	708	11	823	13	648		
12	KR	RABEDER KARL	A -AUSTRIA	VENTUS M	5573	9	802	15	790	16	256	12	746	9	816	16	577	16	628	2	958		
13	JR	RANTET JAUQUES	F -A.A.V.E.	ASH 25	5394	7	814	10	854	11	775	11	749	11	453	5	751	3	917	17	81	*	709
14	47	COLOMBO ALDO	I -Ae.C. Rieti	NIMBUS 2	4582	15	88	18	420	9	895	16	640	14	404	14	661	13	798	12	676		
15	CK	HAIER KARL	D -SPORTFLIEGER	DG 600 M	4533	8	807	12	840	18	152	15	713	17	338	8	722	8	884	18	77	*	596
16	3B	BALZER MARIO	I -A.V.A. Valbrembo	ASH 25	4533	8	807	12	840	18	152	15	713	17	338	8	722	8	884	18	77	*	596
		BRUSCHI GUIDO			3464	17	0	7	889	15	269	18	576	11	453	17	530	17	602	16	145	*	456
17	72	MAGNI VITTORIO	I -Ae.C. Ferrara	NIMBUS 2	3464	17	0	7	889	15	269	18	576	11	453	17	530	17	602	16	145	*	456
18	AF	PAVESI GIOVANNI	I -A.V.A.L. Varese	ASH 25	3043	17	0	17	541	13	628	17	624	15	364	18	96	18	515	15	275	*	400
		CATTANEO FRANCO																					

* Punteggio per algoritmo

Ae.C.C.V.V - Rieti
C.I.M. 91 e Campionato Italiano - 15 Classe 15 metri
Rieti 3 - 12 Agosto 1991

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 285	pr.n 2 km: 320	pr.n 3 km: 314	pr.n 4 km: 349	pr.n 5 km: 350	pr.n 6 km: 250	pr.n 7 km: 270	pr.n 8 km: 278											
1	LB	BRIGLIADORI LEONARDO	I -A.V.L.	VENTUS	7094	3	930	3	953	1	1000	7	797	2	897	9	718	1	979	6	820	*	950
2	2A	HAEUPL JOSEF	D -WEIDEN	ASW 20	6917	1	1000	17	791	3	953	4	825	12	789	4	828	3	918	8	813		
3	OF	DEMNER HEIMO	A -AUSTRIA	VENTUS B	6760	5	907	5	949	5	904	10	763	6	858	12	700	10	856	5	823		
4	GT	GOSTNER THOMAS	I -Ae.C. Bolzano	VENTUS	6398	17	699	7	930	8	900	6	807	18	639	1	844	21	699	2	880	*	857
5	AJ	DE ORLEANS ALVARO	E -AECVV	ASW 20	6314	20	617	1	1000	13	856	1	1000	1	1000	2	843	3	918	26	80		
6	WS	SINN WALTER	D -FSV BHD TOELZ	LS 6	6272	2	996	4	952	4	917	11	760	9	820	16	140	9	871	7	816		
7	C	CALA' STEFANO	I -C.V.V. del Mugello	ASW 20	6039	16	710	12	852	7	902	29	218	3	868	3	836	6	897	15	756	*	809
8	63	GRABNER VINZENZ	A -UNION WORSCHACH	VENTUS 15	5962	4	916	16	820	5	904	9	784	7	854	21	55	11	829	10	800		
9	BC	URBANI LUCA	I -G.V.A.	ASW 20	5893	6	895	18	777	22	342	15	695	10	818	7	724	8	878	14	764	*	789
10	FM	LANG FEDERICO	I -A.V.A.L. Varese	VENTUS	5450	9	835	23	707	9	884	20	537	19	624	14	250	24	613	1	1000	*	730
11	X	BALESTRA BERNARDO	I -G.V.A.	LS 3	5436	11	821	10	876	14	836	17	674	16	676	22	0	18	746	9	807	*	728
12	SL	SECOMANDI MAURIZIO	I -A.V.A.L. Varese	ASW 20	5401	26	135	25	599	10	876	5	815	5	862	5	804	2	928	19	382	*	723
13	AS	VILLA ALESSANDRO	I -A.V.M. Milano	ASW 20	5400	24	350	11	665	16	801	14	711	28	367	7	724	17	747	4	835	*	723
14	4	DANESY EMILIO	I -Ae.C. Torino	ASW 20	5373	12	806	22	737	17	787	18	647	4	866	18	124	23	653	16	753	*	720
15	B6	MONTI LORENZO	I -A.V.A.L. Varese	ASW 20	5232	14	759	8	911	20	463	12	735	15	697	22	0	7	892	12	775	*	701
16	FL	GRINZA GIANCARLO	I -Ae.C. Torino	ASW 20	5177	10	826	13	845	11	868	23	418	23	446	22	0	5	909	3	865	*	693
17	GM	MARCHISIO GIORGIO	I -Ae.C. Torino	LS 6	4940	7	867	20	749	12	860	21	480	25	444	22	0	19	743	11	797	*	662
18	W	PARIS GIORGIO	I -Ae.C. Trento	ASW 20	4930	8	846	13	845	26	275	22	437	11	809	6	769	22	689	24	260	*	660
19	600	MONTI LUCA	I -A.V.A.L. Varese	DG 600	4709	19	662	6	939	2	987	8	795	8	823	19	121	28	0	19	382	*	631
20	55	SERVILIO SERGIO	I -G.V.A.	ASW 20	4686	25	152	2	958	22	342	13	731	13	722	11	703	12	818	24	260	*	628
21	S6	SCHNEEWEIS PETER	A -AUSTRIA	VENTUS B	4637	18	685	24	691	30	127	3	845	21	495	14	250	15	772	13	772		
22	CL	PLATTNER CHRISTIAN	I -Ae.C. Bolzano	DG 600	4051	15	758	30	446	27	232	19	553	23	446	10	711	25	523	19	382	*	542
23	E22	PASSARELLI GIROLAMO	I -Ae.C. Voghera	VENTUS	3794	28	99	19	758	19	736	23	418	25	444	17	125	14	794	18	420	*	508
24	AB	BEZZI ANTONIO	I -Ae.C. Torino	LS 6	3589	12	806	15	843	15	821	26	417	14	702	22	0	28	0	27	0	*	481
25	C1	BAUMGARTNER ALOIS	I -Ae.C. Bolzano	ASW 20	3347	29	67	26	575	29	167	23	418	20	605	13	420	26	436	17	659	*	448
26	M7	SCHANZ MANFRED	D -MUTTEN	VENTUS	3311	21	483	21	744	18	763	2	877	25	444	22	0	28	0	27	0		
26	Q	MAZZI GIOVANNI	I -Ae.C. Rieti	VENTUS	3311	22	458	29	527	27	232	16	682	17	651	22	0	16	761	27	0	*	443
28	WM	GIACOBBE DINO	I -Ae.C. Voghera	VENTUS	3198	23	410	28	548	22	342	28	296	22	449	20	116	20	741	23	296	*	428
29	VF	FONTANA VITTORIO	I -A.V.A. Valbrembo	LS 6	2617	26	135	9	894	21	358	27	315	29	97	22	0	12	818	27	0	*	350
30	VE	BORELLINI GIUSEPPE	I -A.V.A.L. Varese	DG 200	1751	30	0	27	562	22	342	30	0	30	82	22	0	27	383	19	382	*	234

Ae.C.C.V.V - Rieti
Coppa Internazionale del Mediterraneo 1991 - Classe Standard
Rieti 3 - 12 Agosto 1991

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 285	pr.n 2 km: 254	pr.n 3 km: 330	pr.n 4 km: 303	pr.n 5 km: 384	pr.n 6 km: 286	pr.n 7 km: 249												
1	IX	GAVAZZI MARCO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS	5814	1	1000	1	828	25	234	5	942	1	1000	1	1000	2	810			*	950
2	BT	DANZ WERNER	CH-CHURFIRSTEN	DG 300	5727	12	734	5	728	2	955	4	944	2	976	18	655	5	735				
3	RB	BERTONCINI LUIGI	I -A.V.L.	DISCUS A	5561	11	736	21	602	3	942	3	951	10	701	2	916	7	713			*	909
4	RN	PEROTTI NINO	I -Ae.C. Valle Aosta	ASW 24	5473	12	734	26	527	12	808	2	984	5	921	11	775	6	724			*	894
5	Y3	MERIZIOLA STEFANO	I -C.V.V. del Mugello	LS 4	5430	5	799	9	692	8	878	8	916	10	701	6	831	12	613			*	887
6	I	TAVERNA ANDREA	I -C.V.V. del Mugello	LS 4	5194	12	734	12	680	7	897	18	794	10	701	10	780	13	608			*	849
7	O9	SCHUSTER GEORG	A -OSTERREICH	ASW 24	5085	4	833	7	701	13	785	10	883	10	701	27	541	9	641				
8	65	PRONZATI MARCO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS B	5069	2	902	31	445	6	912	7	939	28	508	9	781	16	582			*	828
9	IB	GUAZZONI ROBERTO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS A	4982	12	734	20	621	14	740	9	884	6	796	7	794	25	413			*	814
10	C5	PANAFUTIN VLADIMIR	SU-OREL	LS 4	4783	10	740	27	525	17	671	14	816	6	796	15	692	18	543				
11	2I	ALBERTAZZI ALBERTO	I -A.V.L.	DISCUS B	4693	28	156	16	645	10	870	5	942	10	701	14	723	8	656			*	767
12	P7	COLOMBO VITTORIO	I -A.V.A.L. Varese	DG 300	4633	12	734	13	676	20	475	1	1000	10	701	20	634	25	413			*	757
13	24	SPREAFICO GIOVANNI	I -A.V.A. Valbrembo	ASW 24	4630	12	734	19	625	9	871	20	759	30	441	17	662	20	538			*	757
14	SG	STOGNER GREGOR	A -ASKOE LINZ	LS 7	4619	3	868	3	731	15	686	29	272	23	676	4	845	19	541				
15	B1	AMETTA MASSIMO	I -Ae.C. Roma	DG 300	4599	26	158	11	681	5	916	16	805	26	645	8	791	14	603			*	751
16	3C	COSTA CORRADO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS	4530	8	764	2	736	25	234	11	882	10	701	5	838	28	375			*	740
17	C6	SILLAJOE MATTI	SU-TALLINN	LS 4	4497	9	755	23	545	18	602	23	673	23	676	23	619	10	627				
18	AX	NIETLISPACH HANS	CH-SWISS/BERN	DISCUS	4353	12	734	4	730	19	565	28	275	9	751	3	879	23	419				
19	P9	PAOLILLO UGO	I -VOLOV. TOSCANO	DG 300	4337	12	734	17	640	20	475	19	784	10	701	29	384	11	619			*	709
20	12	HIRNER RUDOLF	A -OSTEREICH	DG 300	4164	12	734	18	637	16	678	27	283	10	701	26	587	17	544				
21	40	FERGNANI MICHELE	I -Ae.C. Ferrara	DISCUS A	4145	6	797	24	541	29	117	15	807	22	681	24	615	15	587			*	677
22	44	GRITTI ANGELO	I -A.V.A. Valbrembo	ASW 24	4097	31	120	28	488	1	975	13	850	26	645	31	154	1	865			*	669
23	SM	MONTENAGGI SANDRO	I -C.V.V. del Mugello	DG 300	4089	26	158	25	534	4	921	24	379	4	926	20	634	21	537			*	668
24	S2	MERIGIOLA STEFANO	I -Ae.C. Roma	DG 300	3934	12	734	8	696	31	93	12	861	10	701	19	649	31	200			*	643
25	P5	BUDINI GATTAI ANTONELLO	I -G.V.A.	DG 300	3888	7	788	30	478	27	177	21	713	8	793	22	621	29	318			*	635
26	61	RIGHINI ALBERTO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS BT	3732	24	406	6	707	27	177	22	684	21	683	16	670	27	405			*	610
27	K	COLOMBO STEFANO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS B	3514	12	734	10	687	30	97	30	255	31	247	13	738	3	756			*	574
28	P8	BIAGI MARCO	I -A.V.L.	DG 300	3362	23	600	15	649	23	387	32	0	31	247	12	739	4	740			*	549
29	C7	DESJATOV MICHAIL	SU-ROVNO	LS 4	3311	25	276	29	485	11	852	17	796	29	483	32	0	23	419				
30	S	LOVISCEK GIORGIO	I -A.V.A. Valbrembo	DG 300	3042	30	145	14	653	22	392	25	347	23	676	25	605	30	224			*	497
31	PR	RIVA ADALBERTO	I -A.V.L.	DISCUS	2553	29	147	22	559	24	367	31	190	10	701	28	529	32	60			*	417
32	GB	BOZZETTI GIAMPAOLO	I -Ae.C. Parma	DISCUS	2149	32	0	32	0	32	0	26	335	3	947	30	355	22	512			*	351

* Punteggio per algoritmo

Ae.C.C.V.V - Rieti
Campionato Italiano Classe Club 1991
 Rieti 15 - 24 Agosto 1991

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7	pr.n 8											
					km: 184	km: 319	km: 341	km: 305	km: 257	km: 280	km: 372	km: 328											
1	S	GRITTI ANGELO	I -A.V.A. Valbrembo	DG 300	7314	2	768	2	999	4	872	1	990	1	1000	8	713	2	972	1	1000	*	900
2	C7	SECOMANDI MAURIZIO	I -A.V.A.L. Varese	LS 4	6746	1	806	4	978	3	885	2	807	5	838	1	1000	5	879	5	553	*	830
3	C6	PEROTTI GIOVANNI	I -Ae.C. AOSTA	LS 4	6208	4	688	5	945	2	923	5	771	6	771	6	788	1	1000	7	322	*	764
4	P8	URBANI LUCA	I -G.V.A.	DG 300	6088	7	605	1	1000	6	330	6	756	9	622	2	957	4	900	2	918	*	749
5	P7	MONTI ROBERTO	I -A.V.A.L. Varese	DG 300	5961	3	702	7	449	5	424	4	762	3	937	4	831	3	942	3	894	*	734
6	C5	PAOLILLO UGO	I -VOLOV. TOSCANO	LS 4	5379	6	634	3	992	8	0	3	795	4	881	3	842	6	875	6	360	*	662
7	BM	BELLORA MARIO	I -NELLO VALZANIA	DG 300	4483	10	422	7	449	1	936	8	584	8	640	11	512	8	618	7	322	*	552
8	S2	MERIGIOLA STEFANO	I -Ae.C. Roma	DG 300	3794	11	302	10	276	7	227	7	678	2	955	5	796	10	238	7	322	*	467
9	Z	POLETTI FRANCO	I -A.V.M. Milano	TWIN ACRO	3485	8	550	11	181	8	0	11	468	11	251	7	725	7	744	4	566	*	429
10	B1	BAFFIGO RICCARDO	I -Ae.C. Rieti	DG 300	3125	5	667	6	526	8	0	10	515	7	762	10	627	12	28	11	0	*	385
11	IC	CASTAGNO GIUSEPPE	I -Ae.C. Torino	ASW 19	2944	9	424	9	395	8	0	9	526	10	582	9	642	11	216	10	159	*	362
12	P1	BIENTINESI CARLO	I -Ae.C. Rieti	DG 300	819	12	230	12	0	8	0	12	0	12	0	12	0	9	589	11	0	*	101

* Punteggio per algoritmo

Ae. C.C.V.V. - RIETI
Campionato Italiano Promozione 1991
 Rieti 15 - 24 Agosto 1991

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7	pr.n 8											
					km: 210	km: 259	km: 265	km: 254	km: 231	km: 259	km: 305	km: 253											
1	P5	GIOPPO GAETANO	I -PREALPI VENETE	DG 300	6897	7	818	4	955	2	719	1	985	11	819	8	815	1	1000	3	786	*	850
2	25	BRAVI FRANCESCO	I -A.V.A. Valbrembo	KESTREL 17	6777	17	566	3	976	1	750	2	948	2	967	4	878	4	810	1	882	*	835
3	47	COLOMBO DAVIDE	I -Ae.C. Rieti	NIMBUS 2	6622	2	934	2	995	5	660	8	744	12	749	1	995	3	854	5	691	*	816
4	SO	STEFANUTTI OSCAR	I -A.V.A.L. Varese	DG 400	6363	1	979	7	847	7	275	6	853	5	884	5	877	2	883	4	765	*	784
5	VF	FONTANA GUIDO	I -Ae.C. Rieti	LS 6	5659	12	743	1	1000	7	275	4	912	3	935	2	934	9	671	12	189		
6	DS	SQUARCIAFICO VITTORIO	I -VOGHERA	HORNET	5339	6	819	6	862	10	201	5	909	1	1000	7	817	10	639	15	92		
7	P6	FINOCCHIARO FILIPPO	I -Ae.C. L'AQUILA	DG 300	5113	10	759	16	264	3	714	3	922	7	868	10	721	15	411	8	454		
8	BP	GANDOLFI GIUSEPPE	I -A.V.A.L. Varese	DG 300	4823	19	0	8	807	13	0	7	788	9	848	6	834	5	753	2	793		
9	EB	PESSINA FABIO	I -A.V.L.	H 301 LIBELLE	4677	3	860	18	239	4	669	12	533	8	852	9	804	11	633	17	87		
10	007	CASSETTI DAVIDE	I -A.V.L.	VENTUS A	4526	14	679	5	942	13	0	16	152	4	911	3	879	6	752	11	211		
11	P4	FOGLIA ANTONIO	I -A.V.A.L. Varese	DG 300	4486	9	786	9	749	12	41	9	738	6	878	14	323	8	679	10	292		
12	PM	MISLEY PATRIZIO	I -NOVI LIGURE	DG 300	3961	19	0	10	655	6	653	17	133	15	709	12	676	12	520	6	615		
13	C3	GALLI PIERO	I -Ae.C. Rieti	ASW 20	3560	8	789	12	496	13	0	11	672	10	843	16	133	13	471	14	156		
14	GT	TRONCONI GIANLUCA	I -A.V.A.L. Varese	DG 200	3290	5	845	13	476	13	0	18	128	13	744	11	688	16	228	13	181		
15	600	ZANICHELLI CLAUDIO	I -Ae.C. PARMA	DG 600/17M	3258	11	756	15	459	9	270	13	232	16	674	15	255	17	220	9	392		
16	7	BAFFI PAOLO	I -PREALPI VENETE	DG 300	3096	19	0	16	264	13	0	10	679	13	744	13	630	7	689	16	90		
17	HY	LONGARETTI PIETRO	I -A.V.M. Milano	CIRRUS	2415	15	640	20	0	10	201	14	155	17	334	17	0	13	471	7	614		
18	14	FANFANI FRANCESCO	I -Ae.C. Rieti	CIRRUS STD	1384	4	850	11	534	13	0	19	0	18	0	17	0	18	0	18	0		
19	88	PROSPERINI MARCO	I -A.V.L.	DG 200	1358	13	727	13	476	13	0	14	155	18	0	17	0	18	0	18	0		
20	PP	HARRASSER PAOLA	I -A.V.A.L. Varese	DG 300	692	16	636	19	56	13	0	19	0	18	0	17	0	18	0	18	0		
21	ET	ZULIANI FRANCO	I -A.V.A.L. Varese	DISCUS	38	18	38	20	0	13	0	19	0	18	0	17	0	18	0	18	0		

* I piloti Gioppo G., Bravi F., Colombo D., Stefanutti O. sono promossi alla Categoria Nazionale.

Ae.C.C.V.V - Rieti
Coppa Citta' di Rieti 1991
 Rieti 15 - 24 Agosto 1991

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7	pr.n 8											
					km: 200	km: 334	km: 350	km: 347	km: 305	km: 289	km: 405	km: 321											
1	FA	BONINI LUCA	I -A.V.A.L. Varese	ASH 25	6386	1	759	3	956	1	536	4	815	7	738	6	752	4	879	2	951		
2	VV	GANDOLFI ANNA MARIA	I -A.V.A.L. Varese	ASW 22/22	5964	3	729	11	358	6	0	1	1000	1	1000	2	877	1	1000	1	1000	*	747
3	GM	VERGANI WALTER	I -Ae.C. Torino	LS 6	5658	9	470	1	1000	4	246	2	966	4	805	1	1000	8	232	3	939	*	709
4	66	MARCHISIO GIORGIO	I -Ae.C. Rieti	ASH 25	5503	4	629	2	965	5	218	6	769	2	943	3	824	2	952	11	203	*	689
5	55	COLOMBO ALDO	ORSI	I -Ae.C. Roma	4853	5	589	4	700	6	0	7	766	6	760	4	803	5	392	5	843	*	608
6	FL	DI VECCHIO GOLIARDO	I -Ae.C. Torino	ASW 20	4151	8	494	6	640	6	0	5	805	9	711	8	704	5	392	7	405	*	520
7	24	NEDIALKOV COSTANTINO	I -A.V.A. Valbrembo	ASW 24	3919	6	518	5	692	6	0	9	361	5	788	5	799	9	217	6	544	*	491
8	AF	GRINZA CARLO	I -A.V.A.L. Varese	ASH 25	3713	2	742	9	449	2	523	12	150	11	126	10	649	10	185	4	889	*	465
9	Q	STEFANUTTI SERGIO	I -Ae.C. Rieti	VENTUS 15M	3477	11	425	7	613	6	0	11	228	3	851	7	710	7	384	9	266	*	436
10	4	COSIMI GIUSEPPE	I -Ae.C. Torino	ASW 20	3467	7	502	8	594	6	0	3	822	8	730	9	689	12	130	12	0	*	434
11	SC	DANESY EMILIO	I -Ae.C. Rieti	DG 400	3201	13	114	10	413	3	479	8	443	12	0	12	572	3	937	10	243		
12	DL	RICCITELLI MAURIZIO	I -Ae.C. Torino	LS 3A	2049	10	437	12	28	6	0	10	318	10	212	11	605	11	178	8	271	*	257
13	L	NUCCIO PATRIZIO	I -Ae.C. Torino	LS 4	122	14	0	13	0	6	0	13	0	12	0	13	122	13	0	12	0		
14	AN	DANIELI LUCIANO	I -A.V.A.L. Varese	JANUS C	116	12	116	13	0	6	0	13	0	12	0	14	0	13	0	12	0		
		ROSSI ERCOLE																					
		PRADA PIETRO																					

* Punteggio per algoritmo

A.V.A.L. AeroClub Volovelistico Alta Lombardia - Varese
IV Campionato Italiano di Distanza 1991 - classe Alianti

pos. concorrente club n. voli
data km. volati/detr./validi tema/punti km. tipo aliante / F.C. punti

1	Gostner Thomas	Ae.C. Bolzano	2	3089 *	950
	230591 877.6 0.0 877.6	triangolo dichiarato	2.00 VENTUS A	1.10	1596
	190591 820.9 0.0 820.9	triangolo dichiarato	2.00 VENTUS A	1.10	1493
1	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	2	3089 *	950
	230591 877.6 0.0 877.6	triangolo dichiarato	2.00 LS 6	1.10	1596
	190591 820.9 0.0 820.9	triangolo dichiarato	2.00 LS 6	1.10	1493
1	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	2	2682 *	825
	190591 778.0 0.0 778.0	triangolo dichiarato	2.00 ASW 24	1.06	1468
	200591 643.6 0.0 643.6	triangolo dichiarato	2.00 ASW 24	1.06	1214
4	Monti Roberto	A.V.A.L. Varese	2	2376 *	731
	190591 751.1 0.0 751.1	Triangolo dichiarato non completato	2.00 ASH 25	1.24	1211.
	070491 722.0 0.0 722.0	triangolo dichiarato	2.00 ASH 25	1.24	1165
5	Villa Alessandro	A.V.M. Milano	2	2333 *	717
	190591 712.5 0.0 712.5	triangolo dichiarato	2.00 ASW 20	1.08	1319
	070491 547.7 0.0 547.7	triangolo dichiarato	2.00 ASW 20	1.06	1014
6	Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	2	2159 *	664
	070491 572.9 0.0 572.9	triangolo dichiarato	2.00 JANUS B 18 m.	1.04	1102
	300691 549.8 0.0 549.8	Triangolo dichiarato non completato	2.00 DG 300	1.04	1057
7	Kaetlinger Erich	Ae.C. Bolzano	2	2137 *	657
	010691 645.5 0.0 645.5	triangolo dichiarato	2.00 VENTUS B	1.10	1174
	070491 529.4 0.0 529.4	triangolo dichiarato	2.00 VENTUS A	1.10	963
8	Corbellini Eugenio	A.V.L.	2	2119 *	652
	190591 618.7 12.0 606.7	Triangolo dichiarato non completato	2.00 LS 6	1.10	1103
	070491 558.8 0.0 558.8	triangolo dichiarato	2.00 LS 6	1.10	1016
9	Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo	2	2092 *	643
	190591 593.5 0.0 593.5	Triangolo dichiarato non completato	2.00 DG 300	1.04	1141
	230591 494.7 0.0 494.7	Triangolo dichiarato non completato	2.00 DG 300	1.04	951
10	Montemaggi Sandro	Ae.C. Mugello	2	2046 *	629
	250591 587.1 0.0 587.1	triangolo dichiarato	2.00 DG 300	1.04	1129
	300791 476.9 0.0 476.9	triangolo dichiarato	2.00 DG 300	1.04	917

A.V.A.L. AeroClub Volovelistico Alta Lombardia - Varese
IV Campionato Italiano di Distanza 1991 - classe Motoalianti

pos. concorrente club n. voli
data km. volati/detr./validi tema/punti km. tipo aliante / F.C. punti

1	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	2	3008 *	800
	240591 1029.5 0.0 1029.5	triangolo dichiarato	2.00 VENTUS 17.6 m.	1.14	1806
	010791 609.2 0.0 609.2	Distanza Libera > 300 km.	2.25 VENTUS 17.6 m.	1.14	1302
2	Scaglioni Giovanni	A.V.A. Valbrembo	2	1761 *	468
	290591 541.4 28.5 512.9	A.R. dichiarata non completata	2.00 Discus BT	1.06	968
	070491 420.1 0.0 420.1	triangolo dichiarato	2.00 Discus BT	1.06	793
3	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	2	1152 *	306
	300691 547.8 0.0 547.8	Tre punti dichiarati > 300 km.	1.75 NIMBUS 3 D	1.24	773
	210791 235.1 0.0 235.1	Triangolo dichiarato non completato	2.00 NIMBUS 3 D	1.24	379

* Punteggio per algoritmo

22. i CAMPIONATI MONDIALI - Uvalde, Texas 1991

Classe 15 metri

pos.	concorrente	nazione	aliante	punti
1	B. Edwards	AUS	LS 6 B	11041
2	G. Gerbaud	F	LS 6 C	11001
3	D. Jacobs	USA	LS 6 B	10950
4	R. Prat	F	LS 6 C	10939
5	S. Ghiorzo	I	Ventus C	10919
17	G. Galetto	I	LS 6	10241

Classe Standard

pos.	concorrente	nazione	aliante	punti
1	B. Selen	NL	Discus	11216
2	J. Trzeczjak	PL	SZD 55 1	11040
3	E. Mozer	USA	Discus A	11034
4	J. Aboulin	F	ASW 24	11018
5	T. Badum	CH	ASW 24	10995
23	R. Brigliaadori	I	Discus	10259
24	L. Avanzini	I	Discus	10221

CAMPIONATI EUROPEI JUNIORES - Classe Standard - Alleberg (S)

pos.	concorrente	nazione	aliante	punti
1	T. Rubaj	P	S2D55	5835
2	R. Brigliaadori	I	Discus	5634
3	S. Jones	GB	Discus	5403
19	S. Colombo	I	Discus	4483
27	L. Monti	I	DG 300	3558

CAMPIONATO EUROPEO CLASSE CLUB - Landau (D)

pos.	concorrente	nazione	aliante	punti
1	R. Fischer	D	H205	5727,52
2	J. Henry	F	Pegase A	5656,99
3	J. Kuzar	CS	ASW 19B	5603,90
27	A. Gritti	I	Hornet C	3176,56
28	E. Corbellini	I	ASW 19	3108,00

* Punteggio per algoritmo

22.mi CAMPIONATI

a cura di S. CIBIC

prova/data		1° 28 07	2° 29 07	3° 30 07
15 METRI	tema	468 2	post h 3 5	432 8
	partiti	44	44	44
	arrivati	43	34	44
	vincitore	GHIORZO	PRAT, F	WILLS, GB
	velocità	128 7	147 7	142
	distanza	—	520 7	—
LIBERA	tema	502 9	post h 3 5	476 4
	partiti	24	24	24
	arrivati	23	21	24
	vincitore	RENNER/KURSTJESNS	BACK, D	GIMMEY, USA
	velocità	126 8	156 4	141 4
	distanza	—	522	—
STANDARD	tema	post h 4	431	post h 3 5
	partiti	46	46	46
	arrivati	45	45	46
	vincitore	MOZER, USA	PYBUS, AUS	SCHROEDER, F
	velocità	135 5	138 5	142 9
	distanza	548 6	—	479 7

(da SOARING 9/91)

15 Meter Class

Contest Number	Pilot	Country	Sulplano	Day 1 - 28 July				Day 2 - 29 July				Day 3 - 30 July		
				Assigned Course Spd Task		Pilot Selected Course Speed Task		Assigned Course Speed Task		Speed (kph)	Daily Score	Cum Score		
				Speed (kph)	Daily Score	Speed (kph)	Distanza (km)	Daily Score	Cum Score				Speed (kph)	Daily Score
1	YL Edwards, Brad	Australia	LS-6B	p116 1	800 (32)	136 5	437 6	892 (13)	1692 (18)	137 9	942 (20)	2634 (13)		
2	EI Gerbaud, Gilbert	France	LS-6C	124 2	932 (10)	151 8	493 3	999 (2)	1931 (3)	141 9	998 (3)	2929 (2)		
3	DJ Jacobs, Doug	USA	LS-6B	126 0	960 (5)	146 1	510 1	996 (3)	1956 (1)	135 0	901 (26)	2857 (3)		
4	EJ Prat, Robert	France	LS-6C	124 2	932 (10)	147 7	520 7	1000 (1)	1932 (2)	141 9	998 (2)	2930 (1)		
5	OF Ghiorzo, Stefano	Italy	Ventus C	128 7	1000 (1)	137 1	482 4	930 (6)	1930 (4)	136 5	923 (22)	2853 (4)		
6	YY Gantenbrink, Bruno	Germany	Ventus C	126 2	962 (4)	129 4	497 8	782 (31)	1744 (14)	139 3	961 (9)	2705 (9)		
7	PD Kuusisto, Simo	Finland	Ventus C	120 6	877 (18)	138 7	451 4	913 (9)	1790 (8)	139 6	966 (7)	2756 (8)		
8	1 Wills, Justin	United Kingdom	LS-6	120 2	871 (19)	128 7	411 8	840 (17)	1711 (17)	142 0	1000 (1)	2711 (8)		
9	R1 Andersen, Jan	Denmark	Ventus	124 3	934 (8)	135 7	529 0	805 (29)	1739 (15)	125 6	768 (40)	2507 (24)		
10	ISM Goudriaan, Laurens Jan	Individual Entry	ASW-20B	110 8	729 (39)	138 9	469 0	931 (5)	1660 (23)	138 3	948 (16)	2608 (17)		
11	CJ Hagnander, Torbjorn	Sweden	LS-6B	118 3	843 (27)	105 8	408 3	636 (33)	1479 (32)	139 4	963 (8)	2442 (29)		
12	JJ Julin, Jari	Finland	LS-6B	119 6	862 (22)	138 3	451 4	912 (10)	1774 (9)	138 9	955 (12)	2729 (7)		
13	9A Obermayer, Hans	Germany	LS-6C	123 6	923 (12)	landout	478 2	474 (35)	1397 (35)	136 9	928 (21)	2325 (35)		
14	BB Bulukin, Birger	Norway	LS-6	106 7	666 (41)	131 1	426 6	863 (16)	1529 (29)	p139 0	950 (14)	2479 (27)		
15	IYY Hajek, Hermann	Germany	Ventus C	125 1	946 (7)	landout	478 2	474 (35)	1420 (34)	139 1	959 (10)	2379 (32)		
16	31 Garton, Christopher	United Kingdom	LS-6C	118 5	845 (25)	123 2	415 3	825 (23)	1670 (21)	138 4	948 (16)	2618 (16)		
17	KO Galetto, Giorgio	Italy	LS-6	123 0	914 (13)	133 2	448 5	892 (13)	1806 (6)	133 8	884 (31)	2690 (10)		
18	29 Striedieck, Karl	USA	ASW-20B	118 7	849 (23)	129 6	481 5	820 (25)	1669 (22)	139 1	959 (10)	2628 (15)		
19	321 Wells, Martyn	United Kingdom	LS-6C	118 3	843 (27)	137 5	470 9	928 (7)	1771 (10)	135 6	910 (23)	2681 (12)		
20	EU Rubaj, Tomasz	Poland	Ventus	112 2	750 (35)	141 1	471 4	941 (4)	1691 (19)	129 5	824 (38)	2515 (22)		
21	P4 Pozniak, Mariusz	Poland	SZD-56	113 1	763 (33)	131 7	440 2	879 (15)	1642 (24)	138 0	944 (19)	2586 (20)		
22	66 Ax, Goran	Sweden	LS-6B	126 5	967 (3)	134 5	463 3	911 (12)	1878 (5)	139 8	969 (6)	2847 (5)		
23	E8 Jurado, Alfonso	Individual Entry	Ventus C	p127 4	970 (2)	122 1	421 1	828 (21)	1798 (7)	134 2	890 (29)	2688 (11)		
24	UZ Stephens, Lindsey	New Zealand	LS-6B	111 2	734 (37)	123 3	438 2	826 (22)	1560 (26)	135 4	907 (24)	2467 (28)		
25	78 Stouffs, Patrick	Belgium	LS-6A	119 6	863 (21)	p103 7	418 7	581 (34)	1444 (33)	138 4	949 (15)	2393 (31)		
26	KM Masak, Peter	Canada	Ventus A	115 8	805 (30)	127 8	463 6	834 (19)	1639 (25)	132 2	862 (33)	2501 (25)		
27	HDM Jansen, David Graham	Australia	LS-6B	124 3	933 (9)	123 7	408 0	820 (25)	1753 (13)	123 7	742 (42)	2495 (26)		
28	VC Cerny, Pavol	Czechoslovakia	Ventus B	125 3	949 (6)	landout	416 0	412 (39)	1361 (36)	140 4	978 (5)	2339 (34)		
29	CT Vermeer, Sikko	Netherlands	Ventus B	121 2	886 (17)	landout	431 2	427 (38)	1313 (37)	138 1	945 (18)	2258 (37)		
30	BH Kristiansen, Svein Erik	Norway	LS-6A	111 1	733 (38)	121 3	407 0	811 (27)	1544 (28)	141 7	996 (4)	2540 (21)		
31	3B Halasi, Gabor	Hungary	ASW-20B	118 6	847 (24)	136 6	460 0	915 (8)	1762 (11)	131 0	845 (37)	2607 (19)		
32	JD Anderson, Graham	Individual Entry	Ventus A	124 3	907 (14)	landout	404 9	401 (40)	1308 (39)	135 1	903 (25)	2211 (38)		
33	FM Sahlborg, Juhani	Finland	Ventus A	119 9	866 (20)	125 4	391 4	809 (28)	1675 (20)	138 8	955 (12)	2630 (14)		
34	RB Driessen, Patrick	New Zealand	ASW-20C	122 3	904 (15)	p124 6	434 0	824 (24)	1728 (16)	126 7	784 (39)	2512 (23)		
35	4 Ichikawa, Hirokazu	Japan	LS-6A	111 9	745 (36)	114 6	408 4	765 (32)	1510 (31)	134 2	890 (29)	2400 (30)		
36	X1 Bennett, Kevin	Canada	Ventus B	112 8	759 (34)	119 8	428 7	796 (30)	1555 (27)	125 3	765 (41)	2320 (36)		
37	MS Brockhoff, Bruce	Australia	LS-6B	121 7	894 (16)	landout	296 0	293 (42)	1187 (40)	133 1	874 (32)	2061 (41)		
38	BL Kassai, Bela	Hungary	ASW-20XV	118 4	844 (26)	135 9	460 0	912 (10)	1756 (12)	131 5	852 (36)	2608 (17)		
39	51 Wienberg, Ib	Denmark	Ventus C	118 1	840 (29)	landout	474 3	470 (37)	1310 (38)	134 5	895 (28)	2205 (39)		
40	AHA Endrenud, Jan Olav	Norway	Ventus B	107 5	679 (40)	126 6	417 9	839 (18)	1518 (30)	131 8	856 (35)	2374 (33)		
41	YB Pare, Daniel M	Netherlands	Ventus A	462 1	344 (44)	125 2	416 5	833 (20)	1177 (41)	134 7	897 (27)	2074 (40)		
42	KC Pözl, Herbert	Canada	LS-6B	115 8	805 (30)	landout	375 7	372 (41)	1177 (41)	131 9	858 (34)	2035 (42)		
43	HI Inamori, Hideaki	Japan	LS-6B	98 2	308 (42)	landout	267 5	265 (43)	803 (43)	111 5	571 (43)	1374 (43)		
44	WB Kun, Michel	Mexico	Ventus	97 0	519 (43)	landout	180 7	179 (44)	698 (44)	99 1	395 (44)	1093 (44)		

(U.S.A.) 28 Luglio - 10 Agosto 1991

9° 07.08	10° 08.08	11° 09.08	12° 10.08
531.1 44 41 GHIORZO 120.1 —	586.3 44 37 GHIORZO 122.6 —	post h. 5 43 43 ANDERSEN, DK 136.4 652.9	428.8 43 43 WILLS, GB 137.4 —
post h. 5.5 24 24 LHERM, F 128.3 699.1	612.3 24 23 CENTKA, PL 130.4 —	579.2 24 21 LAUR, D 120.8 —	487.9 24 24 BACK, D 146.9
499.6 44 41 GAPANOVITCH, SU 119.8 —	post h. 5 44 44 GAPANOVITCH, SU 126.2 615.7	507.9 44 39 TRZECACK, PL 115.4 —	422 44 44 FISCHER, D 128.4 —

Day 9 - 7 August Assigned Course Speed Task 531.1 km			Day 10 - 8 August Assigned Course Speed Task 586.3 km			Day 11 - 9 August Pilot Selected Course Speed Task 5 hrs				Day 12 - 10 August Assigned Course Speed Task 428.8 km		
Speed (kph)	Daily Score	Cum Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum Score
119.9	997 (2)	8192 (6)	122.5	939 (2)	9191 (1)	127.2	621.2	942 (5)	10133 (1)	131.1	908 (9)	11041 1
114.1	907 (9)	8270 (2)	111.1	842 (12)	9112 (6)	127.3	593.7	921 (7)	10033 (5)	135.2	968 (2)	11001 2
115.2	924 (6)	8264 (3)	112.2	856 (10)	9120 (4)	126.7	626.2	944 (4)	10064 (2)	129.6	886 (14)	10950 3
113.6	899 (14)	8277 (1)	110.9	839 (14)	9116 (5)	127.2	593.7	921 (7)	10037 (4)	130.7	902 (12)	10939 4
120.1	1000 (1)	8178 (7)	122.5	1000 (1)	9178 (2)	112.5	533.8	821 (32)	9999 (6)	131.9	920 (7)	10919 5
113.7	901 (13)	8206 (5)	118.9	950 (3)	9156 (3)	119.6	582.6	884 (13)	10040 (3)	121.6	769 (29)	10809 6
114.8	917 (8)	8176 (8)	94.9	620 (34)	8796 (7)	128.0	637.6	958 (2)	9754 (7)	129.0	878 (15)	10632 7
115.3	924 (6)	8250 (4)	*566.4	424 (39)	8674 (12)	125.2	612.6	928 (6)	9602 (11)	137.4	1000 (1)	10602 8
109.8	840 (23)	7766 (15)	111.0	840 (13)	8606 (15)	136.4	652.9	1000 (1)	9606 (10)	132.9	934 (6)	10540 9
116.2	939 (5)	7867 (11)	116.0	909 (5)	8776 (8)	124.2	588.5	906 (9)	9682 (8)	122.5	782 (28)	10464 10
110.8	855 (20)	7706 (18)	112.1	856 (10)	8562 (16)	119.0	541.6	851 (23)	9413 (15)	133.6	945 (4)	10358 11
113.5	896 (15)	8070 (9)	94.9	620 (34)	8690 (11)	128.1	637.6	958 (2)	9648 (9)	117.2	706 (35)	10354 12
114.1	882 (17)	7704 (19)	117.8	933 (4)	8637 (13)	106.8	530.3	798 (36)	9435 (14)	129.0	878 (15)	10313 13
114.2	907 (9)	7717 (17)	110.6	836 (15)	8553 (17)	116.9	606.3	837 (26)	9390 (16)	131.1	908 (9)	10298 14
119.8	995 (3)	7779 (14)	105.6	766 (28)	8545 (18)	112.9	556.1	840 (24)	9385 (17)	130.4	898 (13)	10283 15
108.4	817 (25)	7992 (10)	102.0	717 (31)	8709 (10)	108.3	523.8	798 (36)	9507 (13)	121.0	762 (30)	10269 16
119.7	993 (4)	7842 (12)	116.0	909 (5)	8751 (9)	109.1	511.8	792 (38)	9543 (12)	116.7	698 (36)	10241 17
111.4	864 (19)	7558 (21)	109.5	820 (18)	8378 (21)	123.2	628.5	901 (11)	9279 (19)	134.5	958 (3)	10237 18
106.9	795 (27)	7829 (13)	107.1	787 (24)	8616 (14)	99.0	496.2	740 (40)	9356 (18)	127.5	855 (21)	10211 19
96.7	637 (39)	7718 (16)	99.1	677 (33)	8395 (19)	119.8	580.7	884 (13)	9279 (19)	125.9	833 (24)	10112 20
99.5	680 (37)	7547 (22)	106.0	772 (26)	8319 (22)	119.7	580.7	883 (15)	9202 (22)	130.9	905 (11)	10107 21
110.1	844 (21)	7619 (20)	106.3	776 (25)	8395 (19)	115.9	564.9	857 (19)	9252 (21)	122.6	784 (27)	10036 22
112.8	887 (16)	7374 (26)	114.8	893 (7)	8267 (24)	121.7	599.7	905 (10)	9172 (23)	123.0	790 (26)	9962 23
102.9	732 (33)	7384 (24)	102.6	725 (30)	8109 (27)	115.5	541.1	838 (25)	8947 (28)	133.6	945 (4)	9892 24
108.7	822 (24)	7371 (27)	109.4	818 (20)	8189 (26)	114.8	524.5	822 (31)	9011 (29)	128.3	867 (18)	9878 25
93.3	583 (41)	7455 (23)	110.0	827 (17)	8282 (23)	112.9	527.4	818 (34)	9100 (24)	121.0	761 (31)	9861 26
113.9	903 (12)	7293 (28)	p108.9	801 (21)	8094 (28)	112.1	572.1	820 (33)	8914 (29)	131.4	913 (8)	9827 27
114.0	905 (11)	7262 (31)	107.7	795 (23)	8057 (29)	122.4	580.7	893 (12)	8950 (27)	128.5	870 (17)	9820 28
111.6	868 (18)	7381 (25)	109.5	819 (19)	8200 (25)	116.4	558.9	855 (20)	9055 (25)	112.2	633 (38)	9688 29
108.3	816 (26)	7279 (30)	p95.1	611 (36)	7890 (31)	111.6	561.3	830 (28)	8720 (31)	126.8	846 (22)	9566 30
103.0	734 (32)	7174 (32)	110.4	833 (16)	8007 (30)	117.0	554.0	853 (21)	8860 (30)	111.1	617 (39)	9477 31
106.0	780 (29)	7031 (34)	107.7	768 (27)	7799 (32)	110.5	517.0	801 (35)	8600 (32)	127.7	859 (20)	9459 32
491.2	350 (42)	6978 (35)	101.5	710 (32)	7688 (34)	111.5	546.3	827 (29)	8515 (35)	128.3	867 (18)	9382 33
110.1	844 (21)	6950 (36)	104.9	757 (29)	7707 (33)	114.9	535.9	832 (27)	8539 (34)	118.4	724 (33)	9263 34
101.9	718 (35)	7286 (29)	*508.6	381 (41)	7667 (35)	117.4	582.2	876 (16)	8543 (33)	102.2	488 (43)	9031 35
106.5	788 (28)	6785 (38)	108.1	801 (21)	7586 (36)	97.1	414.9	674 (43)	8260 (36)	118.2	720 (34)	8980 36
101.8	715 (36)	6335 (42)	112.4	860 (9)	7195 (39)	125.3	543.6	875 (17)	8070 (38)	123.5	797 (25)	8867 37
p104.0	726 (34)	7094 (33)	*369.3	277 (42)	7371 (37)	116.8	554.0	852 (22)	8223 (37)	109.7	596 (41)	8819 38
105.4	771 (30)	6607 (39)	*586.3	439 (38)	7046 (40)	117.2	562.8	860 (18)	7906 (40)	126.1	836 (23)	8742 39
*439.6	314 (43)	6411 (41)	113.8	879 (8)	7290 (38)	97.7	484.7	729 (41)	8019 (39)	114.1	660 (37)	8679 40
97.8	653 (38)	6881 (37)	*206.0	154 (43)	7035 (41)	105.2	511.4	777 (39)	7812 (41)	120.1	749 (32)	8561 41
*439.7	314 (43)	6507 (40)	*528.3	396 (40)	6903 (42)	DNC	0.0	0 (44)	6903 (42)	DNC	0 (44)	6903 42
103.8	746 (31)	4911 (43)	90.0	553 (37)	5464 (43)	102.2	461.1	728 (42)	6192 (43)	103.8	511 (42)	6703 43
95.4	615 (40)	4799 (44)	*143.2	107 (44)	4906 (44)	115.1	523.2	823 (30)	5729 (44)	110.0	601 (40)	6330 44

1991 WORLD SOARING CHAMPIONSHIPS SCORESHEET (continued)

Open Class				Day 1 - 28 July Assigned Course Speed Task 502.9 km				Day 2 - 29 July Pilot Selected Course Speed Task 3.5 hrs				Day 3 - 30 July Assigned Course Speed Task 476.4 km			
Contest Number	Pilot	Country	Sailplane	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score
1	AC Centka, Janusz	Poland	ASW-22B	124.1	959	(6)		138.3	452.2	875 (15)	1834 (7)	138.8	963	(7)	2797 (8)
2	71 Back, Holger	Germany	Nimbus 3	122.9	941	(10)		156.4	522.0	1000 (1)	1941 (2)	139.8	977	(5)	2918 (1)
3	GG Lherm, Gerard	France	Nimbus 4	124.4	964	(5)		152.6	522.4	988 (2)	1952 (1)	137.3	941	(13)	2893 (3)
4	XX Holighaus, Klaus	Germany	Nimbus 4	120.0	896	(12)		144.2	527.1	894 (10)	1790 (10)	140.5	988	(3)	2778 (9)
5	LB Lopitiaux, Jean-Claude	France	Nimbus 4	123.7	952	(8)		151.6	522.4	985 (3)	1937 (3)	137.0	937	(14)	2874 (4)
6	GJ Renner, Ingo	Australia	Nimbus 3	126.8	1000	(1)		133.8	444.8	854 (19)	1854 (6)	138.6	961	(8)	2815 (6)
7	7V Gimney, Ray	USA	Nimbus 3	119.2	884	(14)		145.5	488.9	934 (5)	1818 (9)	141.4	1000	(1)	2818 (5)
8	FC Kurstjens, Gerard	Netherlands	Nimbus 3	126.8	1000	(1)		140.6	483.4	913 (9)	1913 (4)	140.8	991	(2)	2904 (2)
9	JB Buchanan, E. John	Australia	Nimbus 3	117.6	860	(16)		141.4	483.4	915 (8)	1775 (12)	137.9	951	(10)	2726 (12)
10	LOT Wujczak, Stanislaw	Poland	ASH-25	123.8	954	(7)		138.2	452.2	875 (15)	1829 (8)	134.7	906	(20)	2735 (10)
11	SL Lynsky, Raymond William	New Zealand	Nimbus 3	124.9	971	(4)		141.9	494.4	927 (6)	1898 (5)	135.3	914	(18)	2812 (7)
12	48 Horvath, Laszlo	Hungary	Nimbus 3	119.2	885	(13)		142.4	445.8	882 (14)	1767 (13)	136.0	924	(17)	2691 (13)
13	IB Pettersson, Ake	Sweden	Nimbus 3D	118.2	870	(15)		144.8	474.1	917 (7)	1787 (11)	137.6	946	(11)	2733 (11)
14	XL Laur, Eberhard	Germany	Nimbus 4T	123.2	945	(9)		landout	532.1	500 (21)	1445 (22)	133.9	894	(22)	2339 (22)
15	SS Forssten, Jarmo	Finland	Nimbus 3	116.8	849	(17)		134.0	459.4	868 (17)	1717 (15)	139.3	970	(6)	2687 (15)
16	13 May, Robin	United Kingdom	ASH-25	109.1	732	(21)		137.0	467.4	886 (13)	1618 (17)	124.4	760	(23)	2378 (20)
17	GB Bourgard, Paul	Belgium	Nimbus 3	113.5	798	(18)		143.7	496.9	935 (4)	1733 (14)	138.4	957	(9)	2690 (14)
18	JOY Knauff, Thomas	USA	Nimbus 3	126.2	991	(3)		landout	475.5	455 (22)	1446 (21)	136.1	925	(16)	2371 (21)
19	HA Haggemuller, Reinhard	Austria	Nimbus 3D	107.7	710	(22)		139.8	464.8	892 (11)	1602 (19)	134.8	905	(20)	2508 (19)
20	IK Blatter, Federico	Switzerland	Nimbus 3T	111.3	765	(20)		130.0	449.3	846 (20)	1611 (18)	140.1	927	(5)	2593 (16)
21	EN Aboulin, Laurent	France	Nimbus 3D	120.9	911	(11)		landout	376.3	360 (24)	1271 (23)	136.3	928	(15)	2199 (23)
22	73 Binder, Hans	Switzerland	Nimbus 3T	106.2	688	(23)		138.0	489.2	890 (12)	1578 (20)	137.3	942	(12)	2520 (18)
23	7L Delore, Terry	New Zealand	Nimbus 3D	112.7	786	(19)		131.7	458.8	861 (18)	1647 (16)	135.0	910	(19)	2557 (17)
24	G3 Sada Salinas, Roberto	Mexico	Nimbus 3D	*p271.9	195	(24)		96.4	468.8	386 (23)	581 (24)	118.7	679	(24)	1260 (24)

Standard Class				Day 1 - 28 July Pilot Selected Crs Spd Task 4 hrs				Day 2 - 29 July Assigned Course Speed Task 431.0 km				Day 3 - 30 July Pilot Selected Course Speed Task 3.5 hrs			
Contest Number	Pilot	Country	Sailplane	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score
1	3R Selen, Baer	Netherlands	Discus	126.9	499.6	943 (2)		131.8	908 (12)	1851 (5)	125.0	422.4	877 (28)	2728 (10)	
2	T Trzeciak, Janusz	Poland	SZD-55-1	124.2	530.0	855 (23)		134.9	950 (6)	1805 (10)	134.3	452.3	941 (14)	2746 (7)	
3	12 Mozer, Eric	USA	Discus A	135.5	548.6	1000 (1)		127.7	851 (21)	1651 (5)	132.2	469.0	929 (17)	2780 (6)	
4	SJ Aboulin, Jacques	France	ASW-24	126.5	494.3	937 (4)		136.8	976 (2)	1913 (2)	142.8	479.7	999 (2)	2912 (2)	
5	CH Badum, Thomas	Switzerland	ASW-24	123.1	487.8	918 (9)		130.0	882 (18)	1800 (11)	135.4	489.6	929 (17)	2729 (9)	
6	SM Schroeder, Marc	France	ASW-24	128.1	494.3	943 (2)		136.8	976 (2)	1919 (1)	142.9	479.7	1000 (1)	2919 (1)	
7	EP Fischer, Peter	Germany	Discus B	117.7	483.9	851 (25)		130.5	890 (16)	1741 (18)	137.3	459.2	959 (11)	2700 (14)	
8	OL Oye, Stig	Denmark	Discus B	115.7	473.3	843 (27)		132.7	920 (10)	1763 (14)	135.7	466.0	961 (9)	2724 (12)	
9	80 Davis, Andrew	United Kingdom	Discus	108.0	425.8	804 (35)		135.8	962 (5)	1766 (13)	138.2	459.4	962 (8)	2728 (10)	
10	SP Triebel, Claus	Germany	LS-7	110.2	466.4	768 (40)		130.8	893 (15)	1661 (29)	137.9	459.2	961 (9)	2622 (22)	
11	II Kepka, Franciszek	Poland	SZD-55	114.0	461.1	843 (27)		127.5	847 (23)	1690 (23)	134.3	452.3	941 (14)	2631 (21)	
12	5E Ottosson, Curt-Olle	Sweden	ASW-24	126.2	479.3	922 (7)		132.0	910 (11)	1832 (8)	140.0	499.2	978 (4)	2810 (4)	
13	XJA Pybus, Andy	Australia	Discus A	115.9	454.8	850 (21)		138.5	1000 (1)	1860 (4)	130.7	461.6	923 (19)	2783 (5)	
14	2XX Hansson, Urban	Sweden	Discus A	126.0	479.3	921 (8)		133.0	924 (9)	1845 (7)	139.4	499.2	968 (6)	2813 (3)	
14	ZL Hammerle, Heinz	Austria	LS-7	123.8	457.1	892 (13)		123.8	797 (31)	1689 (24)	13.6	459.4	964 (7)	2653 (18)	
16	WGH Gapanovitch, Igor	USSR	Discus	116.9	452.1	861 (20)		131.0	896 (14)	1757 (15)	93.0	421.9	458 (46)	2215 (41)	
17	949 Watt, David	United Kingdom	ASW-24	120.4	466.4	889 (14)		124.8	811 (26)	1700 (22)	136.7	459.4	957 (12)	2657 (16)	
18	IQ Sorri, Juha	Finland	Discus A	127.1	486.8	932 (5)		125.8	824 (24)	1756 (16)	133.2	473.7	933 (16)	2689 (15)	
19	BE Obrist, Basil	Switzerland	LS-7	115.4	466.6	853 (24)		124.9	811 (26)	1664 (28)	134.4	426.2	914 (20)	2578 (25)	
20	FV Bloch, Norm	Australia	Discus	116.5	454.8	862 (19)		129.4	875 (19)	1737 (19)	125.7	445.2	885 (27)	2622 (22)	
21	GS Dederá, Milos	Czechoslovakia	Discus B	117.3	514.0	781 (39)		133.1	925 (8)	1706 (21)	110.3	378.4	780 (40)	2486 (32)	
22	MK Kuitinen, Markku	Finland	Discus A	121.6	458.5	885 (17)		130.3	887 (17)	1772 (12)	136.6	473.7	971 (5)	2743 (8)	
23	KG Bigniladri, Riccardo	Italy	Discus	123.4	481.9	913 (10)		136.8	976 (2)	1889 (3)	p110.7	372.1	750 (44)	2639 (19)	
24	3A Avanzini, Luciano	Italy	Discus	122.8	481.9	911 (11)		124.1	801 (30)	1712 (20)	124.4	416.9	870 (32)	2582 (24)	
25	TS Leutenegger, Simon	Switzerland	DG-300	118.9	466.6	882 (18)		128.6	863 (20)	1745 (17)	126.1	447.0	888 (26)	2633 (20)	
26	EM Hansen, Kristian	Denmark	Discus B	125.3	504.2	932 (5)		119.9	743 (36)	1675 (25)	125.8	407.9	865 (33)	2540 (28)	
27	30 Byrd, John	USA	Discus B	108.4	425.2	804 (35)		124.9	812 (25)	1616 (31)	128.7	430.9	899 (23)	2515 (29)	
28	FW Falkensammer, Wolfgang	Austria	LS-7	122.6	457.1	887 (16)		123.0	785 (33)	1672 (26)	127.4	438.2	902 (22)	2574 (26)	
29	39 Goudriaan, Oscar	Individual Entry	LS-4A	110.6	426.3	814 (31)		123.8	797 (31)	1611 (32)	125.7	433.0	891 (24)	2502 (30)	
30	CP Van Dyk, Tony	New Zealand	Discus B	95.2	382.9	708 (42)		131.1	898 (13)	1606 (33)	122.9	433.0	871 (31)	2477 (33)	
31	IR Reimers, Jan	Norway	LS-7	114.1	416.9	818 (30)		118.0	717 (40)	1535 (38)	107.6	369.0	761 (42)	2296 (39)	
32	TS Silvanovich, Alexander	USSR	ASW-24	110.5	452.1	805 (33)		120.8	755 (35)	1560 (36)	119.4	413.3	849 (37)	2409 (36)	
33	Y5 Dyson, Bruce	USA	Discus B	119.5	469.9	888 (15)		133.6	932 (7)	1820 (9)	129.2	421.1	891 (24)	2711 (13)	
34	CD Davison, Christopher	Monaco	LS-7	106.6	411.5	785 (38)		124.3	803 (29)	1588 (34)	128.6	434.7	903 (21)	2491 (31)	
35	38 Bradley, Richard	Individual Entry	Discus B	106.7	454.1	737 (41)		124.7	808 (28)	1545 (37)	123.2	424.1	873 (30)	2418 (35)	
36	DG Webb, David	Canada	DG-300	109.1	439.2	811 (32)		113.9	660 (41)	1471 (40)	120.7	421.9	862 (34)	2333 (38)	
37	JS Stieber, Joerg	Canada	LS-4	110.3	418.0	805 (33)		121.4	764 (34)	1569 (35)	125.0	421.5	877 (28)	2446 (34)	
38	1M Horie, Nobuyuki	Japan	Discus B	114.6	473.7	823 (29)		127.5	848 (22)	1671 (27)	138.1	479.7	983 (3)	2654 (17)	
39	8M Banwick, Johannes	Germany	DG-300	102.4	445.3	688 (43)		119.0	730 (38)	1418 (41)	119.6	419.0	854 (35)	2272 (40)	
40	IN Aske, Ole John	Norway	LS-7	landout	382.3	356 (46)		110.6	614 (43)	970 (46)	108.7	390.0	753 (43)	1723 (46)	
41	A1 Hollestelle, Ed	Canada	Discus B	115.3	454.7	858 (22)		92.0	362 (45)	1220 (44)	117.3	407.2	835 (38)	2055 (43)	
42	KS Shritliff, Errol	New Zealand	ASW-24	106.8	417.5	791 (37)		119.9	742 (37)	1533 (39)	122.6	406.4	852 (36)	2385 (37)	
43	XN Stevens, Maxwell	New Zealand	Discus B	113.6	456.5	847 (26)		372.9	313 (46)	1160 (45)	118.3	381.6	812 (39)	1972 (45)	
44	V1 Katinszky, Sándor	Hungary	Jantar	94.3	400.5	654 (44)		112.3	637 (42)	1291 (42)	109.7	387.1	776 (41)	2067 (42)	
45	AW Passila, Anssi	Finland	SZD-55-1	121.3	478.0	902 (12)		118.1	718 (39)	1620 (30)	132.8	458.0	942 (13)	2562 (27)	
46	AK Kodama, Atsushi	Japan	Discus	88.9	339.2	651 (45)		108.1	580 (44)	1231 (43)	105.5	361.1	745 (45)	1976 (44)	

p - penalty m - midair DNC - did not compete () - daily/cum. standings.
 * - km, distance flown instead of speed (kph), as a result of having failed to complete the course.

Day 4 - 31 July Assigned Course Speed Task 634.3 km				Day 5 - 2 August Pilot Selected Course Speed Task 5 hrs				Day 6 - 3 August Assigned Course Speed Task 679.1 km				Day 7 - 4 August Assigned Course Speed Task 632.8 km				Day 8 - 6 August Pilot Selected Course Speed Task			
Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score		Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	3 hrs Daily Score	Cum. Score		
150.1	953 (5)	3750 (6)		147.7	717.4	945 (8)	4695 (7)	149	939 (11)	5634 (9)	*427.4	681 (3)	6315 (6)	113.0	331.2	954 (5)	7269 (5)		
150.1	954 (4)	3872 (1)		150.3	738.0	967 (7)	4839 (1)	148.9	937 (12)	5776 (1)	*361.8	576 (19)	6352 (4)	113.6	315.5	934 (6)	7286 (4)		
149.4	945 (7)	3838 (2)		148.4	735.8	960 (7)	4798 (3)	148.9	937 (12)	5735 (3)	*364.9	581 (7)	6316 (5)	117.1	337.9	981 (2)	7297 (2)		
151.0	965 (3)	3743 (7)		146.1	732.6	945 (8)	4688 (8)	152.1	979 (3)	5667 (6)	*574.0	914 (2)	6581 (1)	107.1	321.1	915 (7)	7496 (1)		
149.3	944 (8)	3818 (4)		151.7	738.8	972 (2)	4790 (4)	148.7	934 (14)	5724 (4)	*364.9	581 (7)	6305 (7)	117.5	337.9	983 (1)	7288 (3)		
147.1	915 (15)	3730 (8)		153.1	729.9	971 (3)	4701 (6)	150.0	951 (8)	5652 (7)	*398.9	635 (5)	6287 (9)	110.5	289.6	884 (11)	7171 (8)		
151.4	970 (2)	3788 (5)		146.2	706.4	933 (10)	4721 (5)	152.7	986 (2)	5707 (5)	*364.9	581 (7)	6288 (8)	118.5	369.5	965 (4)	7253 (6)		
148.6	934 (11)	3788 (2)		148.5	742.1	964 (6)	4802 (2)	p151.6	963 (5)	5755 (2)	*386.1	615 (6)	6380 (3)	106.3	289.4	866 (12)	7246 (7)		
153.6	1000 (1)	3726 (9)		142.2	700.3	916 (12)	4642 (9)	153.7	1000 (1)	5642 (8)	*364.9	581 (7)	6223 (10)	105.6	289.4	863 (13)	7086 (10)		
p149.3	919 (14)	3654 (10)		136.7	670.9	880 (20)	4534 (11)	148.2	929 (15)	5463 (10)	*427.4	681 (3)	6144 (11)	104.5	292.5	863 (13)	7007 (11)		
139.6	817 (22)	3629 (11)		140.8	701.9	913 (13)	4542 (10)	140.9	834 (20)	5376 (12)	*364.9	581 (7)	5957 (12)	101.2	315.4	823 (18)	6780 (13)		
147.0	914 (16)	3605 (12)		133.6	665.4	866 (21)	4471 (12)	151.0	965 (4)	5436 (11)	*627.8	1000 (1)	6436 (2)	93.7	301.6	731 (23)	7167 (9)		
139.4	814 (23)	3547 (14)		137.3	672.3	882 (19)	4429 (14)	147.9	925 (16)	5354 (13)	*313.8	500 (24)	5854 (16)	108.9	316.3	915 (7)	6769 (14)		
148.0	927 (13)	3266 (22)		150.4	738.2	968 (4)	4234 (20)	143.3	865 (18)	5099 (21)	*339.8	541 (21)	5640 (21)	99.6	305.3	828 (16)	6468 (21)		
145.3	892 (17)	3579 (13)		138.7	668.7	885 (18)	4464 (13)	142.5	854 (19)	5318 (16)	*364.9	581 (7)	5899 (14)	106.6	315.7	905 (9)	6804 (12)		
147.8	935 (10)	3313 (21)		139.2	683.9	896 (14)	4209 (22)	147.7	921 (17)	5130 (19)	*364.9	581 (7)	5711 (19)	106.4	315.7	904 (10)	6615 (19)		
141.8	846 (21)	3536 (15)		136.2	650.1	864 (22)	4400 (15)	149.7	948 (9)	5348 (14)	*319.1	508 (23)	5856 (15)	104.0	289.4	856 (15)	6712 (15)		
150.0	953 (5)	3324 (20)		154.6	766.9	1000 (1)	4324 (19)	149.1	940 (10)	5264 (18)	*344.0	548 (20)	5812 (18)	97.3	299.6	805 (19)	6617 (18)		
143.4	866 (19)	3374 (19)		134.2	637.5	850 (23)	4224 (21)	136.9	781 (22)	5005 (22)	*364.9	581 (7)	5586 (22)	114.6	335	967 (3)	6533 (20)		
144.7	883 (18)	3476 (17)		139.6	675.9	892 (16)	4368 (17)	150.4	957 (7)	5325 (15)	*364.9	581 (7)	5906 (13)	90.9	265.7	767 (22)	6673 (18)		
142.5	855 (20)	3054 (23)		142.2	702.2	918 (11)	3972 (23)	138.6	803 (21)	4775 (23)	*364.9	581 (7)	5252 (23)	97.5	295.2	824 (17)	6180 (23)		
148.6	934 (11)	3454 (18)		138.9	697.9	896 (14)	4350 (18)	150.9	963 (5)	5313 (17)	*338.7	540 (22)	5853 (17)	104.7	342.2	801 (20)	6654 (17)		
148.8	937 (9)	3494 (16)		138.7	674.6	888 (17)	4382 (16)	132.0	718 (23)	5100 (20)	*364.9	581 (7)	5661 (20)	99.5	321.7	772 (21)	6453 (22)		
134.3	749 (24)	2009 (24)		125.0	628.1	807 (24)	2816 (24)	126.0	639 (24)	3455 (24)	*364.9	581 (7)	4036 (24)	landout	260.8	375 (24)	4411 (24)		

Day 4 - 31 July Assigned Course Speed Task 560.4 km				Day 5 - 2 August Assigned Course Speed Task 601.3 km				Day 6 - 3 August Pilot Selected Course Speed Task 5 hrs				Day 7 - 4 August Assigned Course Speed Task 580.9 km				Day 8 - 6 August Pilot Selected Course Speed Task			
Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score		Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score		Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	3 hrs Daily Score	Cum. Score	
140.3	967 (7)	3695 (6)		142.1	956 (5)	4651 (4)		143.9	732.9	1000 (1)	5651 (3)	117.4	996 (3)	6647 (2)	85.6	245.8	704 (23)	7351 (2)	
134.6	892 (22)	3638 (11)		139.2	919 (12)	4557 (8)		132.5	657.8	940 (6)	5497 (8)	*564.9	928 (11)	6425 (7)	107.0	322.2	896 (2)	7321 (3)	
137.7	934 (13)	3714 (4)		132.4	829 (32)	4543 (10)		132.9	642.8	931 (10)	5474 (10)	*557.6	916 (18)	6390 (9)	102.2	314.1	833 (7)	7223 (7)	
136.7	920 (16)	3832 (2)		143.3	973 (4)	4805 (1)		132.6	643.2	930 (12)	5735 (1)	*557.2	916 (18)	6651 (1)	91.7	244.7	771 (13)	7422 (1)	
140.1	964 (9)	3693 (7)		145.4	1000 (1)	4693 (3)		136.1	667.0	959 (2)	5652 (2)	*571.8	939 (7)	6591 (3)	83.9	275.3	695 (28)	7286 (6)	
137.1	925 (15)	3844 (1)		134.5	857 (25)	4701 (2)		133.1	643.2	932 (8)	5633 (4)	*557.2	916 (18)	6549 (4)	91.8	275.3	771 (13)	7320 (4)	
140.9	975 (6)	3675 (8)		141.0	943 (7)	4618 (6)		128.1	633.2	907 (20)	5525 (6)	*547.0	899 (30)	6424 (8)	p88.3	268.1	722 (19)	7146 (11)	
136.1	912 (17)	3636 (12)		138.1	904 (16)	4540 (11)		130.0	641.8	920 (15)	5460 (12)	*555.6	913 (25)	6373 (10)	101.8	299.1	847 (5)	7220 (8)	
130.7	842 (30)	3570 (17)		141.1	944 (6)	4514 (12)		128.0	632.2	954 (4)	5468 (11)	*529.0	869 (38)	6337 (13)	92.9	262.8	759 (15)	7096 (15)	
141.9	988 (3)	3610 (13)		131.2	814 (34)	4424 (21)		131.3	669.1	913 (18)	5337 (20)	*574.6	944 (5)	6281 (18)	95.5	269.6	779 (12)	7060 (13)	
134.3	888 (23)	3519 (24)		135.3	867 (23)	4386 (23)		129.2	625.1	905 (22)	5291 (23)	*564.9	928 (11)	6219 (22)	107.2	322.2	899 (1)	7118 (13)	
125.3	771 (40)	3581 (15)		136.0	876 (21)	4457 (20)		132.0	620.8	912 (19)	5369 (17)	120.1	999 (2)	6368 (11)	95.0	277.5	788 (11)	7156 (10)	
132.7	867 (26)	3650 (9)		139.3	920 (11)	4570 (7)		135.3	645.6	941 (5)	5511 (7)	*571.8	939 (7)	6450 (6)	105.1	300.3	808 (9)	7123 (12)	
129.5	826 (32)	3639 (10)		138.1	905 (14)	4544 (9)		133.5	640.9	931 (10)	5475 (9)	*536.1	881 (34)	6334 (14)	88.3	245.8	697 (28)	6983 (19)	
134.1	886 (24)	3539 (20)		140.0	929 (10)	4468 (15)		133.5	651.4	939 (7)	5407 (14)	*552.6	908 (27)	6315 (16)	86.6	266.0	697 (28)	7041 (16)	
142.3	994 (2)	3209 (35)		133.2	840 (28)	4049 (33)		135.4	701.0	922 (13)	4971 (31)	*120.9	1000 (1)	5971 (29)	86.0	262.0	672 (32)	6462 (38)	
132.8	870 (25)	3527 (23)		140.4	934 (9)	4461 (19)		131.1	633.2	860 (32)	5321 (22)	*557.2	916 (18)	6297 (21)	87.1	256.6	725 (18)	6559 (31)	
132.5	865 (27)	3554 (19)		140.8	940 (8)	4494 (14)		127.2	639.4	900 (25)	5394 (16)	*542.9	892 (31)	6286 (17)	84.0	245.8	697 (28)	6983 (19)	
135.6	906 (19)	3484 (26)		144.1	984 (2)	4468 (15)		135.7	667.0	958 (3)	5426 (13)	*552.6	908 (27)	6334 (14)	86.6	266.0	697 (28)	7041 (16)	
140.3	967 (7)	3589 (14)		136.0	877 (20)	4466 (17)		131.4	652.5	932 (8)	5398 (15)	*561.2	922 (16)	6320 (15)	83.0	250.3	693 (29)	7013 (18)	
128.0	807 (35)	3293 (31)		138.0	903 (17)	4196 (29)		131.0	635.6	919 (16)	5115 (27)	*564.9	928 (11)	6043 (25)	96.5	292.5	801 (10)	6844 (23)	
141.8	987 (4)	3730 (3)		139.0	916 (13)	4646 (5)		127.3	632.8	904 (23)	5550 (5)	*573.0	942 (6)	6492 (5)	86.1	266.1	696 (27)	7188 (9)	
138.0	938 (12)	3577 (16)		p133.9	839 (29)	4416 (22)		129.7	624.1	906 (21)	5322 (21)	*564.9	928 (11)	6250 (20)	84.8	222.3	668 (33)	6918 (22)	
138.7	947 (11)	3529 (22)		132.6	831 (30)	4360 (24)		130.5	643.2	922 (13)	5282 (24)	*532.2	874 (37)	6156 (23)	75.8	230.0	628 (37)	6784 (25)	
135.1	899 (20)	3532 (21)		143.8	979 (3)	4511 (13)		127.7	668.9	856 (34)	5367 (18)	p350.3	566 (44)	5933 (30)	87.4	250.7	718 (20)	6651 (29)	
131.9	857 (29)	3397 (29)		138.2	905 (14)	4302 (25)		130.6	636.2	918 (17)	5220 (25)	*536.1	881 (34)	6101 (24)	84.9	247.2	586 (43)	6687 (27)	
141.4	982 (5)	3497 (25)		124.7	728 (38)	4225 (27)		126.9	626.8	898 (26)	5123 (26)	*557.6	916 (18)	6039 (26)	p85.9	263.0	672 (32)	6462 (38)	
134.7	894 (21)	3468 (27)		109.5	529 (42)	3997 (35)		128.6	666.0	875 (29)	4872 (34)	*558.6	918 (17)	5790 (33)	84.9	243.5	698 (25)	6737 (26)	
129.1	821 (33)	3323 (30)		136.4	882 (19)	4205 (28)		125.6	612.8	883 (28)	5088 (29)	*564.9	928 (11)	6016 (27)	88.7	294.7	708 (21)	6321 (36)	
139.6	958 (10)	3435 (28)		120.1	669 (41)	4104 (31)		120.4	602.8	855 (36)	4959 (32)	*532.2	875 (36)	5834 (32)	87.1	256.6	725 (18)	6559 (31)	
119.7	698 (42)	2994 (40)		131.7	820 (33)	3814 (39)		117.0	591.5	821 (41)	4635 (38)	*557.6	916 (18)	5551 (37)	105.1	312.7	880 (3)	6431 (36)	
132.0	859 (28)	3268 (32)		137.0	890 (18)	4158 (30)		127.7	606.9	887 (27)	5045 (30)	*349.4	574 (43)	5619 (36)	91.9	294.7	708 (21)	6321 (36)	
142.8	1000 (1)	3711 (5)		126.7	754 (36)	4465 (18)		127.7	642.8	901 (24)	5366 (19)	*553.4	909 (26)	6275 (19)	88.7	264.2	745 (17)	7020 (17)	
116.6	657 (43)	3148 (37)		122.3	697 (39)	3845 (37)		111.0	593.6	725 (43)	4570 (40)	*522.9	859 (40)	5429 (40)	78.0	226.3	645 (36)	6070 (41)	
130.2	834 (31)	3252 (33)		132.4	830 (31)	4082 (32)		122.6	584.3	852 (37)	4934 (33)	*557.6	916 (18)	5850 (31)	79.7	236.2	666 (34)	6516 (35)	
125.4	772 (39)	3105 (38)		135.2	866 (24)	3971 (36)		120.6	589.4	849 (38)	4820 (36)	*552.6	908 (27)	5728 (35)	79.7	236.2	666 (34)	6516 (35)	
125.8	777 (38)	3223 (34)		*95.3	58 (44)	4241 (26)		120											

Day 9 - 7 August Pilot Selected Course Speed Task 5.5 hrs				Day 10 - 8 August Assigned Course Speed Task 612.3 km			Day 11 - 9 August Assigned Course Speed Task 579.2 km			Day 12 - 10 August Assigned Course Speed Task 487.9 km		
Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score
127.2	667.7	973 (6)	8242 (5)	130.4	1000 (1)	9242 (2)	119.8	986 (3)	10228 (1)	138.3	883 (7)	11111 1
128.2	682.6	988 (3)	8274 (4)	118.6	828 (17)	9102 (7)	120.7	999 (2)	10101 (3)	146.9	1000 (1)	11101 2
128.3	699.1	1000 (1)	8297 (2)	124.8	918 (8)	9215 (3)	113.2	890 (11)	10105 (2)	138.2	882 (8)	10987 3
128.1	680.6	986 (4)	8482 (1)	116.3	793 (18)	9275 (1)	106.6	795 (18)	10070 (6)	139.1	895 (4)	10965 4
128.1	699.1	999 (2)	8287 (3)	124.7	917 (10)	9204 (4)	111.7	868 (12)	10072 (5)	138.5	887 (5)	10959 5
126.7	686.1	985 (5)	8156 (8)	129.3	984 (2)	9140 (5)	117.5	952 (7)	10092 (4)	135.6	846 (13)	10938 6
122.3	633.1	929 (14)	8182 (7)	125.7	932 (5)	9114 (6)	116.9	943 (8)	10057 (7)	138.1	880 (9)	10937 7
124.1	672.4	965 (7)	8211 (6)	113.5	753 (21)	8964 (9)	119.4	981 (4)	9945 (8)	138.4	884 (6)	10829 8
122.6	676.5	957 (9)	8043 (9)	126.2	938 (4)	8981 (8)	110.5	851 (13)	9832 (9)	137.9	878 (10)	10710 9
122.2	641.5	935 (13)	7942 (11)	124.9	919 (7)	8861 (11)	116.0	931 (9)	9792 (10)	135.5	845 (14)	10637 10
119.7	655.7	936 (12)	7716 (13)	124.9	920 (6)	8636 (13)	118.2	963 (5)	9599 (11)	142.8	944 (3)	10543 11
108.4	563.4	825 (24)	7992 (10)	123.3	896 (14)	8888 (10)	100.8	710 (21)	9598 (12)	135.2	841 (15)	10439 12
123.1	686.7	946 (10)	7715 (14)	120.8	860 (16)	8575 (14)	115.6	925 (10)	9500 (13)	137.3	869 (11)	10369 13
122.8	674.5	961 (8)	7429 (20)	124.8	918 (8)	8347 (19)	120.8	1000 (1)	9347 (16)	144.7	971 (2)	10318 14
120.0	659.1	939 (11)	7743 (12)	124.0	906 (13)	8649 (12)	109.3	834 (15)	9483 (14)	129.8	767 (20)	10250 15
113.9	622.0	889 (17)	7504 (19)	124.4	912 (11)	8416 (17)	118.2	963 (5)	9379 (15)	134.1	827 (17)	10206 16
116.6	661.8	877 (19)	7589 (15)	124.3	911 (12)	8500 (15)	103.7	753 (19)	9253 (17)	137.1	867 (12)	10120 17
122.0	600.5	905 (16)	7522 (18)	128.4	971 (3)	8493 (16)	103.1	744 (20)	9237 (18)	130.5	777 (19)	10014 18
113.3	603.8	874 (20)	7427 (21)	113.4	750 (22)	8177 (20)	109.1	831 (16)	9008 (19)	126.3	720 (24)	9728 19
111.9	618.2	872 (21)	7545 (16)	121.5	870 (15)	8415 (18)	*546.5	393 (22)	8808 (20)	126.8	727 (23)	9535 20
p111.4	602.3	840 (23)	7020 (23)	114.4	765 (20)	7785 (23)	110.1	845 (14)	8630 (21)	134.8	835 (16)	9465 21
113.4	618.5	885 (18)	7539 (17)	*494.4	292 (24)	7831 (22)	106.9	798 (17)	8629 (22)	132.3	802 (18)	9431 22
116.2	640.3	908 (15)	7361 (22)	115.9	788 (19)	8149 (21)	*471.9	339 (23)	8488 (23)	129.3	761 (22)	9249 23
111.3	600.4	863 (22)	5274 (24)	110.6	709 (23)	5983 (24)	*430.9	310 (24)	6293 (24)	129.4	762 (21)	7055 24

Day 9 - 7 August Assigned Course Speed Task 499.6 km			Day 10 - 8 August Pilot Selected Course Speed Task 5 hrs			Day 11 - 9 August Assigned Course Speed Task 507.9 km			Day 12 - 10 August Assigned Course Speed Task 422.0 km			
Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Distance (km)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score	Speed (kph)	Daily Score	Cum. Score
119.7	999 (2)	8350 (1)	117.7	580.8	938 (2)	9288 (1)	113.3	967 (2)	10255 (1)	121.8	897 (12)	11040 2
117.1	960 (5)	8281 (3)	107.9	534.8	862 (29)	9143 (3)	115.4	1000 (1)	10143 (3)	128.1	995 (2)	11034 3
116.2	946 (11)	8169 (8)	119.5	570.4	937 (4)	9106 (6)	111.0	933 (11)	10039 (6)	118.4	844 (20)	10108 4
113.8	910 (16)	8332 (2)	111.1	548.9	886 (19)	9218 (2)	112.5	956 (5)	10174 (2)	123.9	930 (7)	10995 5
113.9	912 (15)	8198 (6)	114.2	555.8	904 (16)	9102 (7)	113.0	963 (3)	10065 (4)	118.4	844 (20)	10904 6
113.7	910 (16)	8230 (4)	110.0	548.9	881 (21)	9111 (4)	112.1	949 (7)	10060 (5)	128.4	1000 (1)	10881 7
110.8	866 (24)	8012 (12)	115.3	553.5	906 (13)	8918 (11)	113.0	963 (3)	9881 (8)	122.9	915 (9)	10861 8
114.4	920 (14)	8140 (9)	114.3	560.3	908 (12)	9048 (8)	108.8	898 (19)	9946 (7)	128.0	994 (3)	10847 9
116.5	950 (10)	8046 (11)	117.6	627.2	868 (25)	8914 (13)	111.5	939 (8)	9853 (10)	123.1	918 (8)	10755 10
116.6	952 (9)	8012 (12)	115.2	553.5	906 (13)	8918 (11)	110.2	919 (15)	9837 (13)	121.7	895 (13)	10743 11
116.6	953 (8)	8071 (10)	107.8	534.2	861 (30)	8932 (10)	110.0	916 (16)	9848 (12)	p122.5	883 (16)	10733 12
109.4	845 (28)	8001 (14)	114.5	565.5	913 (9)	8914 (13)	111.3	936 (9)	9850 (11)	114.4	782 (32)	10660 13
112.0	884 (22)	8201 (5)	99.2	487.5	789 (39)	8990 (9)	108.1	888 (22)	9878 (9)	124.5	939 (6)	10633 14
110.8	867 (23)	7828 (21)	113.7	565.5	910 (11)	8738 (20)	112.6	956 (5)	9694 (19)	121.1	886 (15)	10633 14
108.4	832 (30)	7955 (15)	112.8	555.8	898 (17)	8853 (15)	108.5	894 (20)	9747 (14)	121.5	893 (14)	10621 16
119.8	1000 (1)	7798 (22)	126.2	615.7	1000 (1)	8798 (17)	110.9	930 (13)	9728 (16)	127.3	893 (4)	10587 17
112.8	896 (21)	7834 (19)	110.2	524.5	863 (28)	8697 (22)	109.4	907 (18)	9604 (20)	117.9	836 (22)	10576 18
117.8	970 (4)	7953 (16)	112.1	531.8	876 (23)	8829 (16)	109.6	911 (17)	9740 (15)	120.6	878 (17)	10542 19
108.5	833 (29)	7874 (17)	114.4	555.8	905 (15)	8779 (18)	107.9	885 (23)	9664 (19)	117.8	835 (23)	10508 20
107.5	818 (34)	7831 (20)	117.3	554.8	915 (8)	8746 (19)	110.7	927 (14)	9673 (18)	117.3	827 (24)	10337 21
110.5	863 (25)	7707 (24)	110.3	560.4	868 (25)	8575 (23)	111.2	935 (10)	9510 (21)	113.3	764 (35)	10264 22
119.6	997 (3)	8185 (7)	116.9	591.8	924 (7)	9109 (5)	*545.3	391 (41)	9500 (23)	112.6	753 (36)	10259 23
114.6	923 (13)	7841 (18)	112.1	547.2	888 (18)	8729 (21)	100.9	777 (39)	9506 (22)	116.3	811 (27)	10224 24
115.3	933 (12)	7717 (23)	102.5	505.0	816 (37)	8533 (24)	107.4	877 (29)	9410 (24)	120.4	876 (18)	10164 25
107.6	819 (33)	7470 (28)	117.7	577.1	935 (6)	8405 (26)	107.8	883 (25)	9288 (26)	120.8	857 (19)	10159 26
106.3	801 (35)	7488 (27)	118.3	575.1	936 (5)	8424 (25)	107.5	878 (27)	9302 (25)	116.0	807 (29)	10064 27
98.0	678 (39)	7415 (29)	116.8	552.2	911 (10)	8326 (28)	110.9	931 (12)	9257 (27)	122.1	902 (10)	10011 28
112.8	897 (20)	7359 (30)	109.8	530.3	866 (27)	8225 (30)	107.9	884 (25)	9109 (30)	116.2	810 (28)	9992 29
109.5	847 (27)	7513 (26)	106.2	542.0	831 (34)	8344 (27)	104.9	838 (31)	9182 (28)	109.9	713 (39)	9858 30
116.8	955 (7)	7514 (25)	95.3	489.5	740 (40)	8254 (29)	108.3	891 (21)	9145 (29)	115.1	793 (31)	9828 31
113.0	899 (19)	7330 (31)	110.6	541.2	878 (22)	8208 (31)	104.2	827 (32)	9035 (31)	116.6	816 (26)	9799 32
116.9	957 (6)	7284 (32)	p109.2	530.8	854 (32)	8138 (32)	105.3	845 (30)	8983 (32)	121.9	900 (11)	9736 33
*0.0	0 (44)	7020 (34)	119.3	572.8	938 (2)	7958 (33)	107.5	878 (27)	8836 (33)	114.3	781 (33)	9396 34
110.5	863 (25)	6937 (37)	111.3	542.4	882 (20)	7819 (36)	102.1	796 (36)	8615 (35)	115.6	801 (30)	9370 35
*439.8	360 (40)	6876 (38)	109.2	537.8	869 (24)	7745 (38)	104.0	824 (33)	8569 (36)	104.3	624 (41)	9353 36
113.5	907 (18)	7242 (33)	88.4	443.4	706 (42)	7948 (34)	p104.3	781 (38)	8729 (34)	113.6	770 (34)	9142 37
105.1	783 (36)	6711 (39)	p106.6	535.9	839 (33)	7550 (39)	p104.5	822 (34)	8372 (37)	116.6	817 (25)	9035 38
*114.1	93 (43)	6703 (40)	79.9	386.4	630 (44)	7333 (41)	108.0	885 (23)	8218 (38)	110.2	717 (38)	8898 39
105.1	782 (37)	7001 (35)	103.1	514.2	826 (35)	7827 (35)	*493.7	354 (44)	8181 (40)	104.4	626 (40)	8828 40
107.7	821 (32)	6532 (41)	107.6	541.2	857 (31)	7389 (40)	103.2	813 (35)	8202 (39)	104.0	620 (42)	8773 41
107.9	824 (31)	6862 (36)	107.5	491.9	825 (36)	7787 (37)	*511.2	366 (43)	8153 (41)	103.7	615 (43)	8536 42
*234.9	192 (41)	6392 (42)	99.7	530.8	738 (41)	7130 (43)	101.8	791 (37)	7921 (42)	112.2	748 (37)	8279 43
*234.9	192 (41)	6333 (43)	101.4	492.4	802 (38)	7135 (42)	*552.3	396 (40)	7531 (43)	99.5	550 (44)	7077 44
99.3	697 (38)	5498 (44)	94.9	527.7	662 (43)	6160 (44)	*512.9	367 (42)	6527 (44)	DNC	0 (45)	2562 45
DNC	0 (44)	2562 (45)	DNC	0 (45)	2562 (45)	DNC	0 (45)	2562 (45)	DNC	0 (45)	1976 (46)	DNC
DNC	0 (44)	1976 (46)	DNC	0 (45)	1976 (46)	DNC	0 (45)	1976 (46)	DNC	0 (45)	1976 (46)	DNC



Il design elegante, il materiale robusto ed infrangibile, la praticità nello smontaggio per una facile pulizia sono le caratteristiche che rendono il sedile VEGA un progetto evoluto, valido per ogni tipo di ceramica.

Le design élégant, la matière résistante et incassable, le démontage facile pour un nettoyage efficace, ces sont les caractéristiques de l'abattant VEGA qui font une réalisation moderne qui s'adapte à toute céramique.

VEGA®

Das elegante Design, das robuste und schlagfeste Material und nicht zuletzt das einfache Abmontieren, das ein schnelles und gründliches Reinigung ermöglicht, sind die wichtigsten Merkmale des neuen WC-Deckels VEGA, der fuer jede Keramik geeignet ist.

Elegant design, strong and unbreakable material, practical disassembly, easy to be cleaned: all these are the features that make VEGA a progressive project, fit for every kind of sanitary ceramic models.

PLASTICA
ilma

Il fascismo avversò la fiorente impresa, ne confiscò i beni e non risparmiò a Massarenti ogni sorta di persecuzioni. Dopo il 1945 la Cooperativa tornò a formarsi, ma dovette ricominciare da zero, chiamando a raccolta vecchi e nuovi Soci, secondo la migliore tradizione. Mentre ciò avveniva sul piano sindacale e politico, prendeva corpo anche un progetto di rinnovamento tecnico, che con molta lungimiranza evitò di frazionare la superficie recuperata in unità fondiari di scarsa dimensione, preferendo invece sistemazioni basate su appezzamenti estesi ed aperti, dove le grandi macchine potessero lavorare senza perditempi. Le esigenze della meccanica agraria coincidono talvolta con quelle dell'aviazione, per cui l'idea di sfruttare il mare d'erba ai fini del volo venne da sé. O meglio, venne a confermare un interesse locale per l'aeronautica che si era manifestato già negli anni Venti per merito dei molinellesi Paolo ed Efrem Nobili, maestri nell'arte di costruire modelli volanti. Il loro insegnamento andò a beneficio di intere generazioni di costruttori.

Per festeggiare il 1° Maggio, la Cooperativa pensò ben presto di organizzare anche gare di aeromodelli e ricorse all'Aero Club onde ottenere spettacolari lanci di paracadutisti. L'esperimento, tentato dapprima in via occasionale, ebbe buona accoglienza e finì per diventare consuetudine, arricchendosi ogni anno di interventi sempre più impegnativi. Mancava però un atterraggio e per colmare tale lacuna si provvide per la prima volta verso il 1960, quando l'aliante «Passero» pilotato da Luigi Baviera e trainato, schivando i piovaschi, dal sottoscritto, prese terra (o meglio fango) su di una striscia allestita alla meglio. Intanto il traffico di linea sul territorio nazionale andava crescendo ed era inevitabile che, prima o poi, l'aeroporto di Bologna ne fosse coinvolto. Dopo il 1972 le restrizioni cominciarono anche per Borgo Panigale ed i primi a soffrirne furono i volovelisti, i paracadutisti e gli aeromodellisti, che dovettero migrare verso altri lidi ed affrontare molti disagi. Per fortuna la Legge n. 518 del 2 aprile 1968, istitutiva delle aviosuperfici, fece intravedere una possibile soluzione alle diverse e gravi difficoltà. L'Aero Club stabilì con la «Massarenti» un contratto d'affitto valido dall'1 luglio 1980 al 31 dicembre 2010 e contenente l'intesa di realizzare una pista d'atterraggio ad uso turistico. Si dette pertanto inizio agli indispensabili lavori con criteri di stretta economia; in questa fase fu a dir poco prezioso l'aiuto di Beppino Bitelli, titolare di una nota industria, il quale dimostrò la sua generosa amicizia per gli aviatori mettendo gratuitamente a disposizione le macchine per movimento terra da lui costruite.

Sull'area così ottenuta presero stabile dimora gli aeromodellisti, seguiti dai piloti in possesso di abilitazione e dai parà. L'inaugurazione ufficiale ebbe luogo il 4 luglio 1982 con l'immane manifestazione-avioraduno e dopo di allora il programma delle opere ebbe lento ma regolare svolgimento, fino a pervenire alla situazione attuale. La quale si presenta così, se vogliamo considerare sia gli utenti come i proprietari del bene in parola.

L'Aero Club «G. Bortolotti», negli ultimi dieci anni, ha ricavato soddisfazione e prestigio dalla Scuola per il Brevetto di 3° grado (pilota commerciale) e l'abilitazione IFR. All'uopo, ha rinnovato integralmente la propria sede di Borgo Panigale, dotandola di aule e di adeguati sussidi didattici. Contemporaneamente, ha cercato di difendere l'attività a motore sportiva e turistica, il volo a vela, l'aeromodellismo, il paracadutismo e, ultimo nato, il volo libero: tutte faccende che richiedono una certa libertà di movimento, vale a dire uno spazio fuori dal CTR di Bologna.

Dal canto suo, la Cooperativa «Massarenti» è giunta a controllare circa 2400 ettari ed a contare 1.141 Soci. Non è più soltanto un'azienda agricola, ma un complesso organismo che svolge anche compiti civici, come il mantenimento di una biblioteca, di un circolo culturale e di una emittente radio privata.

Esistono dunque le premesse per fare dell'attuale aviosuperficie un centro bene attrezzato ed efficiente, in grado di soddisfare crescente richiesta per il volo da diporto, nei suoi svariati aspetti; poichè, nella combinazione operativa, entra anche la Regione Emilia-Romagna, dalla quale dipende la Base Meteorologica di S. Pietro Capofiume, situata a soli 4 Km in linea d'aria dalla superficie in argomento. Tale Base è gestita dall'ERSA (Ente Regionale di Sviluppo Agricolo) ed è sorta sia per agevolare la difesa fitosanitaria, sia per studiare la genesi della grandine. Essa dispone di apparecchi scientifici e strumenti modernissimi con i quali può indagare sui fenomeni che avvengono fino ai limiti della troposfera, analizzando i dati raccolti per tracciare i diagrammi termodinamici quotidiani.

La collaborazione prestata dall'importante complesso è sempre stata pronta ed esauriente, nello spirito di una cordiale disponibilità. Se ne è avuta una prova in occasione delle gare di Volo a Vela disputate a Reggio Emilia (20-28 giugno 1987) ed a Vigatto, provincia di Parma (2-9 giugno 1991). I bollettini della Base si sono rivelati esatti ed utili al fine di prevedere le condizioni di veleggiamento e, con esse, i temi da

assegnare ai concorrenti nel corso delle competizioni. Sarebbe veramente interessante un'integrazione non più sporadica ma permanente tra la Base Meteorologica e l'Aviosuperficie, integrazione che porterebbe alla verifica degli elementi teorici o calcolati con i sondaggi svolti da aerei a motore ed anche da alianti. Per cui è auspicabile e di reciproco interesse che, nell'immediato futuro, i rapporti tra i due Enti possano intensificarsi.

Ed ora qualche dato tecnico.

Coordinate geografiche:

44°35'34'' latitudine Nord

11°39'20'' longitudine Est

Ubicazione:

Provincia di Bologna, Comune di Molinella, località Barattino, Via Madonna Bottarda 4. Il centro di Molinella trovasi a 2 Nm per 30°. L'aeroporto di Borgo Panigale a 17 Nm per 255°. La Valle di Comacchio (riva Ovest) dista 19 Nm. Il litorale adriatico dista 27 Nm.

Altitudine:

m 12 s.l.m.

Classificazione:

ANPS (Aviosuperficie non in pendenza munita di segnaletica).

Fondo:

naturale erboso, su terreno a grana media, discretamente permeabile. Rivestimento vegetale appositamente costituito con semina di essenze a bassa taglia e resistenti al calpestamento. Carico massimo per ruota singola (SIWL) Kg 600.

Pista:

m 1400 x m 30. Fasce di rispetto laterali di m 25 cadauna, alle testate di m 100. QFU 03-21.

Infrastrutture e servizi:

n. 1 hangar in lamiera di m 20x14

n. 1 hangar in lamiera di m. 20x20

n. 1 pista in asfalto per aeromodelli lunga m 100, completata da tettoia

n. 1 pompa per benzina Avio

quadrato segnali con manica a vento

bar - ristorante (tel. 051/88.24.07).

Accesso in volo:

Il pilota deve contattare con l'ATS competente per il campo di partenza, poi con Bologna APP su 120.10 MHz, poi con Bologna TWR su 126.80 MHz, poi ancora con Molinella Radio su 126.90 MHz. Se inattivo quest'ultimo, chiamare I-AMCW (aereo dei paracadutisti) oppure I-CAVE (aereo trainatore).

È consentito l'atterraggio degli ULM e dei deltaplani a motore appartenenti a Soci dell'Aero Club purchè provvisti di radio con frequenze aeronautiche.

Limitazioni:

NOTAM permanente per lancio paracadutisti.

Condizioni di veleggiamento:

Quasi esclusivamente di carattere termico, da marzo ad ottobre. Durante la bella stagione, nella tarda mattinata ed anche in regime anticiclonico, è frequente la formazione di cumuli umili con base a circa 5000 Ft. Il fenomeno può collegarsi con l'instabilità locale provocata dalla brezza di mare a contatto con la massa d'aria più calda gravante sulla pianura interna.

Vi aspettiamo dunque a Molinella, anche pensando ad un suo futuro agonistico. Come è noto, la Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia ha raccomandato il decentramento delle competizioni di Volo a Vela su sedi diverse, per ubicazione e condizioni climatiche, da quella tradizionale di Rieti. Ormai, a Molinella non manca nulla per affrontare un simile impegno.

ROMA-GUIDONIA

RICORDO DI GIANFRANCO E DI RINO

Tra quelli che coltivano una stessa passione nascono spesso amicizie molto forti, dovute in principio all'interesse comune ma che poi su di esso crescono e si consolidano. Vedere i progressi compiuti insieme, comunicare agli altri le piccole scoperte che ciascuno fa in proprio, separarsi con in testa le stesse domande e ritrovarsi a discutere ancora insieme, tutto questo è fonte di gioia profonda. Tuttavia, anche se noi piloti di aliante finivamo per parlare quasi tutto il tempo di volo, sul campo, in macchina per i trasferimenti, attorno alla stessa tavola, quello che rimane dei nostri amici nel ricordo è, sì, un gran numero di episodi di volo vissuti insieme, ma soprattutto l'impronta degli uomini. Certo non dimenticherò alcuni bellissimi voli con Gianfranco e con Rino, ma soprattutto non dimenticherò come erano a terra, come erano quando parlavano uno di fronte all'altro e non solo quando eravamo nell'abitacolo, uno davanti e l'altro dietro. E sul campo di Guidonia, quello che i vecchi piloti che li hanno conosciuti trasmetteranno ai giovani che verranno, saranno le immagini di due persone sportive e leali, impareggiabili amici per quelli che sono stati loro amici. Io sono tra quelli che hanno avuto il privilegio — tristissimo in questo momento — di una schietta e lunga amicizia, una forte amicizia, con entrambi, e sento ora il dovere di dire come li ricorderò per il resto della mia vita. Sono brevi annotazioni, dedicate soprattutto a chi li conosceva, scritte — non mi vergogno di dirlo — fra le lacrime, meno di 24 ore dopo la tragedia.

Quando cominciammo a familiarizzare con Gianfranco Faina, durante i mesi di preparazione all'esame di brevetto, ci rammaricammo in molti di non averlo conosciuto prima.

Gianfranco era infatti una di quelle persone che possiedono la qualità tutta speciale di arricchire chi le frequenta. Oltre a sapere una quantità incredibile di cose, che non lo lasciava mai senza risorse e che era frutto di una curiosità intellettuale sempre attiva, quello che ti conquistava era la sua esperienza umana, così ricca che sembrava un uomo che avesse già vissuto molte vite.

Quando c'era un problema o una discussione, la sua opinione era sempre ascoltata e autorevole, certo, nessuno sarà mai in grado di offrire ogni volta la migliore soluzione, ma senz'altro Gianfranco dava ogni volta la più acuta analisi del problema.

Il suo argomentare era una miscela perfetta di semplicità, concretezza, sintesi e brillantezza. Aveva sviluppato un'arte del buon senso così raffinata ed efficace che appariva del tutto depurata del più grande difetto del buon senso, la banalità.

Dicevamo spesso — nelle tante riunioni conviviali che qualche anno fa erano una consuetudine tra noi e che non potremo mai dimenticare — che avrebbe dovuto mettere per iscritto e raccogliere in volume le *Massime filosofiche di Gianfranco Faina*. Lo dicevamo in tono scherzoso, ma nessuno dentro di sé pensava che sarebbe stato fuori luogo se un giorno lo avesse fatto veramente.

Si è sempre prodigato più di tutti, e per tutti, senza mai tirarsi indietro: non c'è nessuno a Guidonia — a cominciare dallo stesso Aeroclub — che non gli debba qualcosa.

Questo è stato l'amico nostro: un uomo, noi possiamo dirlo, di quelli che allora conoscevamo, il migliore, e senza paragone il più savio e il più giusto.

Rino Saputo era una personalità molto diversa. Tranquillo, pacato, di una serenità interiore che traspariva sul volto, dotato di un raro senso dell'equilibrio, dava, anche a chi lo conoscesse da poco, l'immediata impressione di un uomo di animo buono. Non intendo quella bontà che è fin troppo facile attribuire, in circostanze come questa, a chi sopravvive solo nel ricordo. Parlo di una bontà che corrispondeva nei fatti a una visione profondamente morale e civile della vita, quella di chi ha prima di tutto un innato rispetto degli altri e, congiuntamente, una generosità che lo porta più a cedere che a rivendicare troppo energicamente le proprie ragioni. Sempre misurato nelle discussioni, aveva una finezza di modi non comune che dava una straordinaria coerenza e armonia alla sua personalità. La sua modestia poteva sembrare persino eccessiva, ma era autentica: quante volte lo abbiamo sentito dare il giusto consiglio con l'aria di non volerlo imporre e di offrirlo spassionatamente al giudizio degli altri. Era il compagno ideale, in volo come a terra: la sua serenità era quasi incredibile in un mondo in cui le ansie e le nevrosi ci insidiano quotidianamente. Non potrò mai dimenticare come era affettuoso con la mia figlioletta di due anni e come la sua dolcezza avesse su di lei un effetto quasi magico di conquista. Avrò forse avuto, come tutti, i suoi difetti di

carattere: non c'è nessuno che non ne abbia. Ma sono sicuro che chiunque di noi lo abbia frequentato, potrà dire, come me, che ancora non gliene aveva trovato uno. E questo si può dire di pochissimi.

Eppure, persone così diverse avevano più d'una cosa in comune: il senso vero dell'amicizia, una passione pura per il volo, un'arguzia ugualmente viva e irresistibile, anche se di tipo diverso: tanto quella di Gianfranco era immediata e fulminante quanto quella di Rino era riflessiva e ad effetto ritardato.

Rino: l'equilibrio. Gianfranco: l'esperienza. Non doveva succedere a loro. Questo ci lascia ancor più sbigottiti e attoniti. Perché una passione vissuta in modo sano e senza imprudenze, con la consapevolezza del senso del limite e senza esagerate ambizioni sportive, debba finire in tragedia e portarci via due cari amici nel cui modo di volare ci possiamo tutti riconoscere, è un mistero che da oggi ci opprimerà di angoscia per lungo tempo.

Ora madri, mogli, figli ci diranno di smettere di volare, di non rischiare più. Io credo che sia una richiesta inopportuna, in questo momento in cui piangiamo chi ieri ci ha lasciato. Non sarebbe il modo migliore di onorare la memoria e la loro passione per il volo.

Piuttosto, è vera un'altra cosa. Che da domani sarà ben difficile venire al campo con lo spirito di prima e dare ai nostri voli il senso che finora gli davamo: il piacere di tirare in pista una di quelle macchine dalle ali lunghe e dalle forme affusolate così eleganti a vedersi, e decollare con il cuore leggero per godere degli spazi più liberi che ci sono, quelli del cielo. E poi tornare giù, con il cuore ancora più leggero, parlare del volo con gli amici, dissetarsi insieme, aiutarsi l'un l'altro a decollare, fare progetti di voli sempre più belli.

Da domani non sarà forse più possibile per lungo tempo evitare di avere gli occhi velati, quando da terra o da bordo guarderemo verso quella valletta tra la cava dello Sterparo e i fili dell'alta tensione che è un punto di passaggio obbligato per chi vola a Guidonia.

Se andare in volo sarà diventato troppo, troppo triste, allora, sì, smetteremo.

TRISTANO GARGIULO

Caro Tristano,

credo di poter comprendere il tuo e vostro dolore per la perdita di due cari amici, ma è proprio per tener vivo il loro ricordo che devi, dovete e dobbiamo continuare.

RENZO SCAVINO

VOLO A VELA IN AUSTRALIA

Durante il freddo inverno australe: volate nella splendida e calda Australia ed in Nuova Zelanda

CERCHIAMO PARTNER ITALIANI

Egredi Signori

È questa la quarta stagione invernale nella quale offriamo una vacanza volovelistica ideale in Australia.

Una buona atmosfera, partecipanti entusiasti. L'aeroporto da noi utilizzato è assolutamente perfetto per i voli di distanza. Inoltre, dal 4.11.1991 al 2.2.1992 non offriamo soltanto il noleggio del mezzo, bensì, ogni giorno, un briefing meteo, durante il quale vengono illustrati percorsi di oltre 300, 500, 750 e 1000 km. Inoltre sono presenti in loco istruttori belgi, olandesi, tedeschi e svizzeri, per fornire tutta l'assistenza necessaria. Sono offerti corsi nei quali sia i principianti che i piloti esperti potranno trovarsi nelle condizioni ottimali. La nostra proposta si estende ora alla Nuova Zelanda.

Il parco macchine che offriamo è particolarmente attraente: ASH-25, Nimbus 3D, ASW-22BE, Nimbus 3, Ventus C 16.6, LS 6C 17.5, DG-600, ASW20B, ASW24, Discus B, LS4, DG 300. Altri alianti, quali il Nimbus 4 seguiranno.

Per poter portare anche in Italia la nostra offerta, cerchiamo i seguenti collaboratori, possibilmente con conoscenza della lingua inglese:

- Istruttore per voli di distanza e istruttore di volo per gli allenamenti e per fornire i necessari consigli ai piloti.
- Agenzie di viaggio, scuole di volo, club volovelistici o singoli che desiderino vendere i nostri servizi volovelistici e per la prenotazione dei voli di linea e degli alberghi.

Una partecipazione in termini di capitale nella nostra impresa, con relativa partecipazione agli utili, è possibile, ma non è condizione necessaria.

Gli interessati sono pregati di scrivere a:

ALPHA GLIDING TOURS GmbH,
z.h; Herrn Theo Rehbein
Im Herzenacker 12 D-6535 Gau Algesheim
Germania
Fax 0049-6725-2198

CALCINATE

...-ESIMO CORSO DI VOLO A VELA

di R. VARDANEGA

ed alla fine anche il...-esimo corso di volo a vela tenutosi presso l'aeroporto di Calcinate del Pesce (VA) ha felicemente raggiunto il termine.

Felicemente: ebbene sì, anche se sembra un'espressione banale: significa che siamo passati indenni attraverso i rigori dell'inverno, la nebbia che attanaglia la pianura padana per lunghi mesi, i numerosi e variegati rimbrotti degli istruttori e, specialmente, le innumerevoli tentazioni di ogni altro genere che avrebbero potuto distrarci dalla retta via. Abbiamo così scoperto, toccandolo con mano, che il volo a vela richiede molta dedizione all'inizio (e forse non solo, all'inizio?!) come un'amante misteriosa ed esigente.

Dei 13 partenti per la corsa al brevetto tutti sorretti da incrollabile e, si spera, duratura passione non se n'è perso alcuno per la strada.

Abbiamo tutti stoicamente resistito alle lezioni teoriche, sempre a finale coronamento di una pesante giornata lavorativa.

Tra diagrammi, carte, cirri ed affini, tubi di Pitot ed altri simili orpelli, si è consumata la trama (ed il sonno) di molte serate che altrimenti non avremmo saputo come trascorrere. Vero?

E che dire dei vari sabati pomeriggio magari scarsamente concludenti con le solite abituali occupazioni che abbiamo brillantemente risolto impegnandoci con il corso radio?

Dai «may-day» alle bande di frequenze, dai «riporterò a...» ai «traffico in vista» è stata una carrellata di situazioni tragicomiche tutte concluse da un provvidenziale atterraggio.

Abbiamo resistito, o meglio i nostri istruttori hanno resistito, ai nostri sforzi di falciare l'erba, abbattere piante, verificare in vario modo la solidità strutturale dell'aliante, e, perchè no, ai maldestri tentativi di trivellazione della pista di Calcinate.

E così via fino al giorno del sospirato esame come scolaretti di non più tenera età, tremebondi in attesa di sentenza finale.

E quando giunge il verdetto che sancisce il timido spuntare delle nostre prime alucce, tra i bicchieri

levati e le grida di trionfo, nasce spontaneo il pensiero di essere appena all'inizio della nostra avventura: coraggio, il cammino è ancora lungo!

Ed ecco ora i neobrevettati:

Giancarlo Auronzi
Elena Cavaiani
Giovanni Chiodi
Francesco Clerico
Luigi Croci
Davide Guidali
Luciano Ghirardello

Giovanni La Perna
Luciano Lentini
Enrico Piantanida
Roberto Vardanega
Luigi Campigli
Marco Guidi

I QUADERNI DI VOLO A VELA

**PREVENZIONE
&
SICUREZZA**

Centro Studi del Volo a Vela Alpino

Richiedetelo alla Rivista

Le teorie semiserie di Canavossi

ORIENTARSI

Sapersi orientare in una zona sconosciuta, privi della dovuta strumentazione, non è cosa facile, ma neppure difficile se si ricordano alcune regole basilari.

Durante il giorno con visibilità buona si possono adottare due procedure.

La prima consiste nel procurarvi un bastone o qualcosa di simile della lunghezza di circa un metro, che con cura interrerete per una piccola parte in modo che rimanga per la maggior parte della sua lunghezza verticalmente fuori del terreno a mo di palo della luce.

Detto bastone produce un'ombra alla cui estremità si dovrà collocare un sasso.

Dopo un breve periodo, noterete che l'ombra si è spostata ed andrete a collocare un altro sasso, sempre all'estremità della successiva ombra.

Ora posizionatevi con i piedi sopra i due sassi, precedentemente citati nella narrativa, avendo cura di posizionarvi in modo che il bastone rimanga alle vostre spalle, e guardate in avanti, in quel momento il vs. sguardo sarà rivolto al NORD.

Qualora ci trovassimo nell'emisfero meridionale, la posizione su i due noti sassi verrà presa con il bastone di fronte a noi.

La seconda procedura è più semplice nella sua applicazione, più difficile nel suo intendimento. Qui anziché di sassi e bastone, si fa uso di un normale orologio con lancette.

Intanto constatiamo e verifichiamo il rapporto che sussiste tra lo spostamento del sole e lo spostamento della lancetta delle ore dell'orologio, che consta in un rapporto direttamente proporzionale nella dialettica lessicale e graficamente lineare nella rappresentazione geometrica.

Atteso che il sole in dodici ore si sposta da Levante a

Ponente descrivendo un arco di circa 180° — di contro, nel rapporto in argomento, la lancetta delle ore di un orologio (sempre nelle dodici ore) descrive un cerchio di 360°, cioè il doppio di quella del sole. Da cui si deduce che il sole si sposta in un'ora per un arco dell'ampiezza di 15° — di contro la lancetta delle ore dell'orologio si sposta nel medesimo tempo (1 ora) per un arco di 30°, quindi la velocità angolare del sole è metà di quella della lancetta.

Atteso inoltre che a mezzogiorno il sole indica il SUD se siamo ubicati nell'emisfero settentrionale, e si sa inoltre che il meridiano in direzione sud dista angolarmente dalla direzione del sole di 15° per ogni ora trascorsa dal mezzogiorno o mancante al mezzogiorno.

A questo punto avreste dovuto aver già capito tutto (ne dubito).

Passiamo alla pratica: usiamo l'orologio, come goniometro, (attenzione che l'ora dell'orologio deve essere l'ora solare) con la lancetta delle ore rivolta al sole, la bisettrice dell'angolo fra la direzione del sole e quella del mezzogiorno sull'orologio indica il SUD. Sapersi orientare nell'ambito delle regole non scritte di un'associazione volovelistica è un po' più difficile, indipendentemente se si riesce a saper distinguere i momenti salienti in cui bisogna: «ACCETTARE - SOPPORTARE - SUBIRE».

In ogni modo nelle situazioni difficili vi sarà molto utile saper fare «retromarcia» e periodi di quarantena autoimposti, in attesa di tempi migliori.

Chiaramente quest'ultima parte è un discorso di tipo «Canavossiano» che andrebbe abbinata con la nota domanda: «cosa ne pensi tu?».

Saluti da Canavossi.

CANAVESI Arch. ENRICO

VACANZA IDEALE + SUCCESSO DI VOLO

Con la ALPHA-GLIDING-TOURS a Narromine/Australia.

Il volo a vela come mai prima. L'opportunità perfetta di sviluppare la vostra abilità di volo come pure di stabilire i vostri primati.

Per avere ulteriori informazioni scrivete a ALPHA-GLIDING-TOURS GMBH, Im Herzenacker 12, D-6535 Gau-Algesheim.

Fax dall'Italia: 0049 6725 - 2198

ALZATE

I MIEI «PRIMI» CONQUECENTO!

di PIETRO BRUNI

Una volta tanto non scrivo al caro Renzo un articolo polemico sui nostri «capi» e sulle loro scelte, stavolta voglio raccontare a tutti i volovelisti con la mia piccola esperienza il volo più bello (spero solo per adesso) della mia attività.

Ho detto ai piloti come me, perchè credo che molti campioni alla fine di questo racconto penseranno «in fin dei conti erano solo 500 Km, cosa crede di avere fatto mai questo qui!».

Erano «solo» 500 ma a me, vi giuro sono sembrati tantissimi, forse anche perchè li rincorrevo da alcune stagioni e ancora mi sembrava di non avere il passo sufficientemente veloce per farli.

Il volo è psicologicamente cominciato la sera prima, quando, presagendo forse la giornata giusta, ho cacciato fuori di casa gli amici che erano venuti a cena alla non certa tarda ora delle 23.00 con la scusa «domani devo volare».

Arrivo in campo alle 8.30 circa, l'aliante, un ASW19, è già montato dal giorno prima e sonnacchia picchettato nel prato, lo slego e lo porto sul raccordo per prepararlo, macchina fotografica, barografo, borraccia e tutto ciò che mi servirà in volo. La cara amica Donatella mi pulisce con cura incredibile una cappottina che sembra non esserci più.

Mi è sempre stato detto, ed io ho sempre detto a mia volta, che i voli di distanza vanno accuratamente pianificati, studiati e preparati durante i mesi invernali, ma guarda caso il tema lo scelgo quasi al momento inventando una variante, quanto mai azzeccata, di un volo trovato solo due sere prima con il programma del Peocio, decidiamo per questo tema in due, io e Fabio Pessina, il volo scelto per Alzate aeroporto - Cuorné - Tirano - Sasso di Ferro (sopra Laveno) - Alzate aeroporto: Km 506.

Decollo alle 10.40, sgancio a 1000 m sul campo e piano verso le montagne; arrivo all'Alpe del Vicerè, dove la solita termica di «servizio» mi fa subito salire, proseguo poi per la solita strada verso ovest, Bisbino, Generoso ecc., fino ad arrivare senza difficoltà a Campo dei Fiori; qui cominciano i primi problemi, non riesco ad andare oltre i 1400 m, un po' pochini per saltare al Mottarone; decido allora di provare il

Nudo dove già stanno cercando di salire Albertazzi e Riva, ma anche qui non si riesce ad andare oltre i 1300 m.

A questo punto, dopo aver aspettato invano per circa 20 minuti che la situazione migliorasse, confortati da notizie di facile aggancio al Mottarone e da una situazione abbastanza portante nell'attraversamento del Lago Maggiore, il gruppetto di tre aliante, io, l'Alberto e «ul fisic» (Riva), decidiamo di attraversare anche con quella quota, infatti arriviamo di là con 950 m e agganciamo facilmente un buon valore 3 m/s che ci porta a circa 2000 m e qui siamo diventati in sette, infatti poco più avanti ci precedono Eugenio Corbellini e Fabio Pessina che continuano a darci informazioni preziose ed insieme a noi si sono aggiunti Luciano Bianchi e Davide Casetti che sta provando i 300 Km.

Riusciamo ad andare avanti con buoni valori e con quote sempre buone, 1800/2200 m, passando abbastanza in fretta Bielmonte ed Oropa e arriviamo alla Colma dove resto un po' preplesso perchè avanti non vedo cumuli e la quota non è proprio stratosferica, 1700 m.

L'Alberto attraversa e mi dice che dietro al Monte Gregorio c'è un cumuletto che da dove sono io non si vede, infatti aggirando la cresta trovo una buona salita e proseguo. Incontro gli amici di Torino, Giancarlo Grinza, Beozzi e Marchisio che stanno venendo dalle nostre parti e qui commetto un errore che rallenterà il mio volo per almeno le successive due ore, infatti decido di andare a fare la foto di Cuorné piuttosto basso e sono poi costretto nella fase di ritorno verso est a volare basso con valori non molto forti (1/1.5 m/s) viste le medie di salita precedenti (2.3/3.5 m/s). Qui perdo contatto con gli altri che sono più avanti e continuo a volare attaccato ai costoni fermandomi il meno possibile ma comunque in valori scarsi fino a dopo Bielmonte dove, insieme a Castagno, trovo un ottimo valore, 4 m/s, che mi permette finalmente di tornare nella fascia giusta e ricominciare a spingere un po'.

Mi sono accorto di essere un po' in ritardo sulla tabella di marcia, sono già le 14.00, ed allora scarto

tra l'incredulità di Beppe un fantastico 4 m/s sulla Valsesia per poi salire subito dopo in un bellissimo 5.8 m/s di media sul Monte Croce.

Giunto al Mottarone decido per la via dell'andata e piano al Nudo, mentre l'Eugenio passa più a nord, trovo nel blu una buona salita che mi permette poi di planare fino a dietro il Sasso Gordona dove un altro bel 4 m/s mi porta a 2500.

Plano verso nord e trovo su Dongo il Corbellini che mi pesca un altro bellissimo valore che mi porta a 2700 m e penso che se l'Eugenio, molto più bravo di me, mi ha distaccato di una sola termica da Varallo a qui, la mia scelta di passare più a sud deve essere stata buona.

Attraverso il lago di Como e piano fino all'imbocco della Valmalenco dove arrivo a 1800 m e «litigo» con una salita molto turbolenta che mi porta con grossa fatica a 2200 per poi diventare fantastico e tranquillo 5 m/s che mi permette di salire fino a 3100 m.

Planata diretta fino a poco prima di Tirano dove faccio un po' di «benzina», fotografo e ritermico allo stesso posto.

Ancora la mega salita della Valmalenco (3250 m), qui comincia a farsi sentire la stanchezza, sono le 18.00, sto uscendo dalla Valtellina che si sta spegnendo e lascio Colico con 2300 m (ho preso un bel buco in mezzo). Seguo le indicazioni del Marco Pronzati che mi indica una salita al Pizzo Ledù ed io, che comincio ad essere un po' «cotto», sbaglio cumulo e becco quello che non tira. Comincio a essere un po' disfattista e qui interviene il Charlye Masters, in volo con il «25», che con invettive non proprio da signorina mi spinge ad andare avanti.

Giro attorno al Bregagno provo i Denti, ma non c'è niente da fare, solo bolle tutte rotte che non riesco a tenere. Sono finito a 1200 m ed anche rinunciando al tema non avrei nemmeno il rientro in campo. Decido di andare comunque avanti ed al Brè tampono un debole ma onesto metrino che, incredibile ma vero, mi porta a 2350 m; forse ce la faccio. Sono ormai le 18.30 ma piano tranquillo in un'aria totalmente immobile verso Laveno dove faccio la foto a 1400 m, seguo i consigli del Charlye e mi appoggio al Campo dei Fiori, poi alla Martica che lascio a 800 m.

Mr. Zander mi assicura del rientro ma 50 m di scarto non mi lasciano tranquillo, continuo comunque trovando fortunatamente la restituzione che mi sostiene ed ai piedi del Generoso trovo il termichino del rientro, un 0.5 m/s che mi porta ancora a 800 m, «stavolta ci sono» mi dico, proseguo e i costoni continuano a sostenermi tanto che arrivo a S.

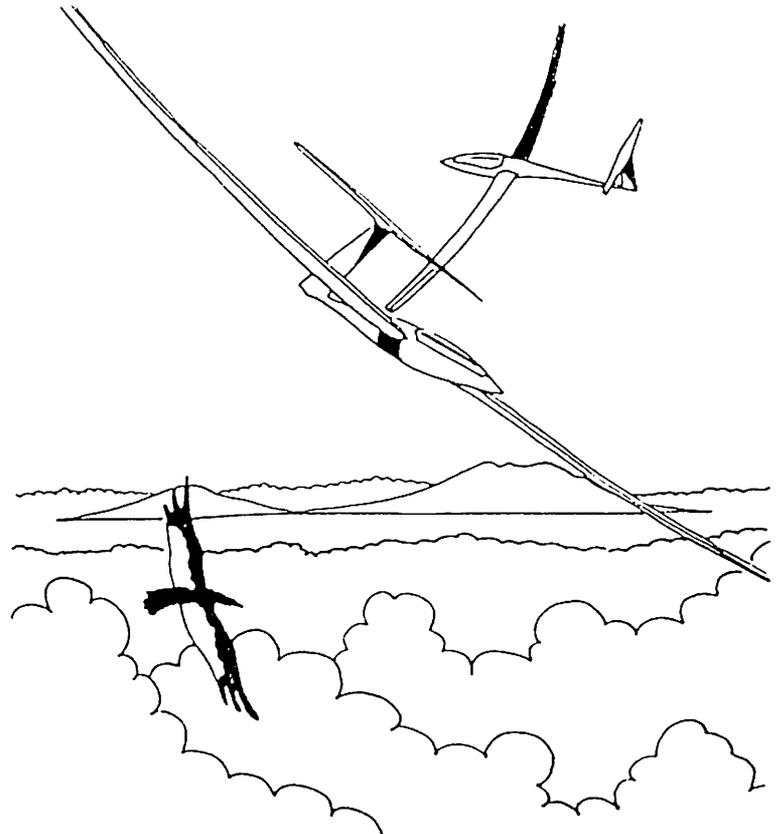
Maurizio con ancora 700 m, dove comincio a spingere

per fare l'arrivo su un campo praticamente ormai deserto.

Atterro in una maniera da allievo al terzo volo ma sono troppo stanco e felice per preoccuparmi. Apro la capottina e urlo di gioia ancora incredulo di aver volato per 500 Km.

Faccio un piccolo debriefing con il mio socio Andrea e mi accorgo di aver volato con una media podistica, 506 Km in 8h31' cioè a 59.41 Km/h; forse a piedi facevo prima, ma l'importante è averli chiusi.

Mentre sto scrivendo sono passati quasi due mesi da quel giorno ma a volte ancora mi chiedo se è vero. Dedico questo «diamante» a mio padre che morirebbe di orgoglio se ancora fosse qui. Uno speciale grazie lo devo a Giancarlo, Charlye Masters, per avermi insegnato a volare un tempo e per avermi saputo spingere nel momento giusto in cui stavo per mollare tutto e cercare di tornare a casa.



METEO E... PROSCIUTTI

Uno dei motivi che rendono particolarmente affascinante la Meteorologia è quello di scoprire quanto e come la sua influenza determini particolari consuetudini e modi di comportamento nelle attività umane. Effetti che si danno per scontati senza approfondirne le cause, ma che hanno invece una ben precisa ragione di essere che produce sviluppi secondo schemi ben determinati.

Durante i Campionati di Volo a Vela che si sono svolti quest'anno a Vigatto (Parma) dal 2 al 9 giugno ho avuto modo di fare alcune congetture relative alla situazione climatica della zona.

Nella specifica situazione mi sono trovato in quel di Parma per dare una mano agli organizzatori del Campionato cercando di fare del mio meglio per quanto riguardava le situazioni meteo relative alle giornate di gara.

Come certamente saprete i giorni di gara non sono stati favoriti dalle condizioni meteo in quanto una perturbazione giunta a metà settimana ha interrotto le gare per tre giorni. Tralascio di parlare (per ora) della situazione relativa alla giornata di domenica 9, ultimo giorno di gara, che ha compromesso definitivamente le velleità agonistiche di coloro che intendevano migliorare le proprie posizioni in classifica.

Arduo è il compito di prevedere la situazione meteo che si va sviluppando in una zona poco nota che, pur trattandosi sempre della Pianura Padana, è però lontana dall'influenza diretta delle Alpi, pur risentendone in modo anomalo gli effetti. Effetti indubbiamente secondari in quanto la prevalenza relativa alla situazione locale e conseguente evoluzione è da imputarsi all'influenza esercitata dal Mar Tirreno e dall'Adriatico che distano rispettivamente 90 e 150 chilometri dal Capoluogo.

A rendere più interessante la situazione non mancano gli Appennini che, come in tutte le zone con una rilevante configurazione orografica organizzata sotto forma di catene continue di monti, giocano un ruolo determinante e di tutto rispetto nell'ambito generale.

La solita caccia ai dati meteorologici per avere un quadro il più reale possibile della situazione si è concretizzata grazie alla preziosa collaborazione di un bravissimo pilota di ULM il quale, munito il suo velivolo di uno psicometro, ha svolto un eccellente lavoro effettuando sondaggi e fornendo dati di prima mano utili per stendere un diagramma termodinamico locale.

Altri dati erano forniti dal Centro Meteorologico di Bologna (quindi a Sud di Vigatto) relativi a sondaggi effettuati alle 24.00. Carte relative alla situazione meteo generale continentale e relativa evoluzione prevista ci pervenivano da Zurigo. Buone ma purtroppo spesso contrastanti con i nostri dati le notizie forniteci dall'Aeronautica Militare che, riferendosi a vasti spazi di territorio ed a notevoli sviluppi in quota, non hanno quella caratteristica di capillarità necessaria ai nostri scopi.

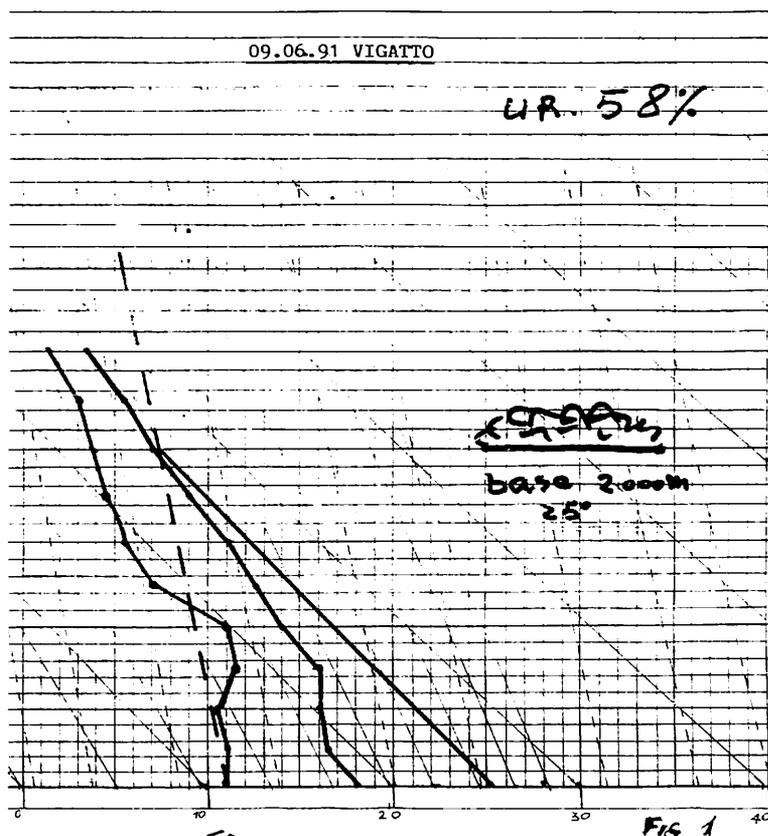
Vi assicuro che orizzontarsi in questi frangenti non è stato facile. «Pulcra felix pelanda!» avrebbe esclamato il mio amico Edgardo (traduzione per chi non conosce il Ciani: «Una bella gatta da pelare!»).

Come noto la meteorologia è molto povera in fatto di concretezza, ad esclusione dei fenomeni fisici di base, per cui ci si avvale di teorie che servono a spiegare ed a dare un senso logico ai vari fenomeni considerati.

Comunque quello che penso di aver capito (Sic?!?) è la particolare situazione climatica della zona che condiziona l'economia dell'intera Provincia.

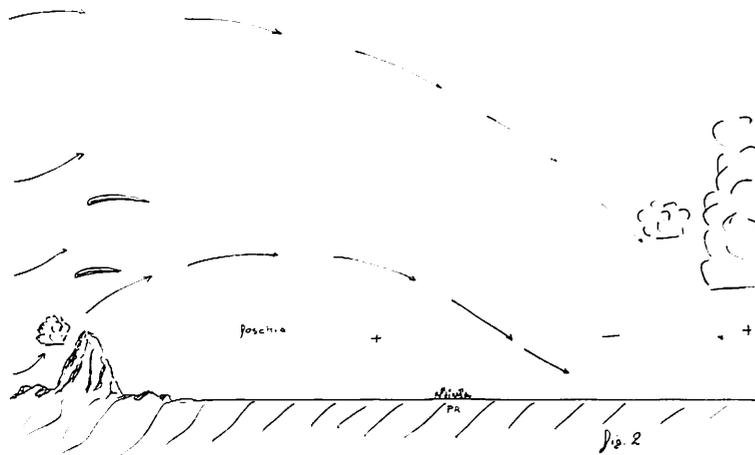
Modestia a parte ritengo che non siano in molti a formulare ipotesi relative ai fenomeni meteorologici che hanno contribuito a rendere celebre Parma e relativa provincia per il suo prosciutto in quanto, oltre all'indiscussa abilità ed esperienza di coloro che si prodigano per sollecitare il palato dei buongustai, non è da meno la particolare situazione climatica che gioca un ruolo determinante per la stagionatura di prosciutti salami e formaggi.

Mi è quindi piaciuto formulare una mia teoria in proposito che ora cerco di illustrare. È noto come nel Golfo di Genova sia abitualmente di casa una depressione che conseguentemente provochi una circolazione della massa d'aria in senso antiorario. Se consideriamo il litorale compreso fra S. Margherita e Viareggio ove si sviluppa, come in tutte le regioni costiere, l'alternarsi della brezza di terra e di mare è facile capire come, con l'aiuto più o meno rilevante della suddetta area ciclonica, la massa d'aria proveniente dal Mar Tirreno vada ad urtare il sistema orografico appenninico che ne provoca il sollevamento. Orbene, grazie alle valli dei fiumi Taro, Nure e Parma, aria tirrenica più secca e fresca riesce ad infiltrarsi nella pianura



parmense creando una situazione simile a quella provocata dal Foen, condizionando la climatologia locale e conferendo alla zona caratteristiche del tutto particolari.

È quindi come un fiume di aria fresca ed asciutta che trabocca dalle valli nella pianura formando una sacca ove le condizioni meteo risultano essere diverse da quelle della rimanente piana. Abbiamo infatti avuto modo di constatare durante i Campionati, come avessimo spesso attorno al campo formazioni nuvolose di varia natura, accompagnate anche da precipitazioni, mentre il nostro territorio si trovava in un tipico buco di sereno.



La differenza fra le due masse d'aria, quella tirrenica frenata dagli Appennini e quella adriatica che invade la pianura senza incontrare ostacoli, denotano le caratteristiche dei due mari: il Tirreno è un mare ampio, spesso agitato e quindi percorso da venti anche violenti che entrando dal Golfo del Leone apportano aria fresca proveniente dal Nord Atlantico, mentre l'Adriatico si presenta con una forma allungata e relativamente stretta, meno agitato è caratterizzato da una climatologia quasi lacustre.

Chiaramente a seconda delle caratteristiche della massa d'aria che si presenta a ridosso della Catena Appenninica

(grado di instabilità, umidità, velocità e direzione e quindi anche angolo d'impatto) nella pianura parmense si verificano conseguentemente condizioni che, pur mantenendo le stesse caratteristiche, variano in relazione all'intensità del fenomeno.

Con particolare riferimento alla giornata di domenica 9 giugno, il sondaggio locale effettuato alle 8 del mattino dava una situazione di instabilità sino a 2000 metri con relative formazioni cumuliformi con una temperatura prevista al suolo di 26° per le 11/11,30.

Senonchè verso mezzodì, ora prevista per i decolli, non si scorgevano cumuli ed una incipiente foschia sfumava i contorni delle montagne, lasciando tutti nel dubbio circa le possibilità di veleggiamento.

Un volo effettuato con L.5 ed Ercolino sino a 1500 metri rivelava una situazione di equilibrio indifferente della massa d'aria sino a 1400 metri. Sopra cielo limpido con uno strato di discontinuità di pochi metri ed una netta divisione fra le due masse d'aria. Inoltre nubi da vento verso le montagne denotavano un flusso veloce di aria in quota e cumuli che si intravedevano nella foschia verso Est/Nord Est potevano far supporre che, esaurito il rimbalzo causato dall'urto contro la montagna, la massa più fredda si incuneasse nella massa d'aria sottostante.

Questa teoria sembra essere confermata dal fatto che verso sera, attenuandosi l'intensità della brezza di mare, il flusso ha rallentato penetrando nella massa sottostante sempre più vicino alle montagne ed allietandoci la vista con bellissimi cumuli sbocciati però ad un'ora troppo tarda per consentire lo svolgimento di qualsiasi tema di gara.

Come ripeto, si tratta comunque sempre di teorie del tutto personali che si è portati a formulare per cercare di dare una ragione di essere allo svolgersi di fenomeni che non mancano mai di stupire e di affascinare con meravigliosi e mutevoli aspetti che la natura offre agli occhi di un attento osservatore.

Comunque in tutta questa incertezza un fatto rimane tangibile e reale in tutta la sua fragranza: il prosciutto di Parma!

EMILIO GONALBA

BRIEFING VOLOVELISTICO NAZIONALE

BOLOGNA: 17 NOVEMBRE

UN INCONTRO DA NON MANCARE

UNO STAGE A SAINT AUBAN SUR DURANCE IN FRANCIA

di SERENO LARGHI



Il consiglio di un amico

Un giorno, era un mercoledì sera di quest'anno, per la prima volta sentii parlare del CENTRE NATIONAL DE FORMATION AERONAUTIQUE di Saint Auban.

E non fu una notizia buttata là per caso, ma, l'amico che me ne parlava, lo faceva in un modo così entusiasta e convinto che sulle prime rimasi un poco sorpreso, poi incuriosito e, forse, anche leggermente incredulo. E infine...

Ma andiamo con ordine.

Che diamine, posti dove uno può «imparare a volare», dopo aver conseguito il brevetto, esistono in ogni nazione. «Che cosa avrà di speciale questo Centro?» — mi chiedevo mentre ascoltavo il mio interlocutore —.

«Possibile che da qualche parte ve ne sia uno che possa uguagliare il nostro nazionale di Rieti all'avanguardia per bravura tecnica, per l'organizzazione, per il materiale e apprezzato per l'impegno profuso?». «Prova» — mi disse infine l'amico — «Vai a Saint Auban: non te ne pentirai! Tornerai cambiato in meglio e saprai veramente cosa vuol dire volare con un aliante e pilotarlo come si deve».

Non che io non ne avessi bisogno, anzi... E, per la verità, avevo già programmato uno stage a Rieti, che poi regolarmente feci (e di questa esperienza forse ne parlerò in una prossima «esternazione»), però il consiglio mi lasciò perplesso.

«Diamine» — mi dissi — «possibile che mi conosca così bene e che io piloti così male? O me lo ha detto solo per convincermi delle sue asserzioni?».

Ottimista, optai per la seconda interpretazione.

I giorni seguenti ritornai sul consiglio e la curiosità di conoscere questo Centro aumentò in me. Decisi infine di andarvi e contattai la Direzione telefonicamente. Da quel momento tutto si svolse con celerità: fax aiutando. E fu così che il mio soggiorno venne fissato dal 26 agosto al 6 settembre.

Il viaggio - l'arrivo - la sistemazione

Fino a quel mercoledì di marzo non sapevo nemmeno dove fosse Saint Auban sur Durance e fu giocoforza consultare la carta geografica.

Situato nelle Alpi della Haute Provence, lambito dal fiume «La Durance» appunto e distante quattro chilometri da «Chateau-Arnoux», vi si può arrivare sia da Nord che da Sud.

Da Nord la via più rapida è la Torino - Briançon - Gap - Sisteron.

Da Sud la Ventimiglia - Cannes - Digne.

Partendo da Varese domenica 26 agosto, al mattino presto, optai per Briançon: e fu una scelta felice. Infatti le vallate e i paesaggi, sia sul versante italiano, da Torino in poi lungo la Doria Riparia, che su quello francese, lungo la Durance, rendono il viaggio quanto mai gradevole.

Vallate più strette e cupe di qui, larghe e soleggiate di là: tutte però affascinanti. E poi la Durance, paradiso per i canoisti nel suo percorso settentrionale, aprendosi in un lago artificiale, le Lac de Serre-Ponçon, invita a delle piacevoli soste: come quella che feci per ammirare una chiesetta, in mezzo al lago, su un lembo di terra che le acque non sono riuscite a sommergere.

Percorsi i circa 450 chilometri senza fretta e quando giunsi a destinazione il sole era allo Zenit e l'aeroporto di Saint Auban sembrava deserto: anzi lo era veramente. Solo all'ingresso, lungo il viale di accesso, alcune villette denotavano la presenza di persone al loro interno.

In una di queste alloggiava il custode il quale mi diede le indicazioni necessarie per arrivare al Centro, lontano poche centinaia di metri.

E, trovatolo, constatai che consisteva di due palazzine, adiacenti l'una all'altra, di fattura moderna, a due piani e con le facciate in pietra viva. Armoniose e piacevoli a vedersi.

L'una ospitava gli uffici tecnici, la Direzione e le aule e l'altra gli alloggiamenti e la mensa.

Ero il primo ad essere arrivato e trovai, sulla porta di uno degli ingressi, l'elenco degli allievi con le camere loro assegnate.

Entrai nell'atrio, e salendo un'ampia scala elicoidale, raggiunsi la mia camera.

Spartana ma con tutto il necessario, doccia compresa; solo il WC era in comune nel corridoio adiacente.

Da una grande vetrata il campo d'aviazione era sotto i miei occhi e, in fondo, la torre e la manica a vento che la brezza pomeridiana tendeva: e, oltre la vallata della Durance, le montagne.

Rapidamente sistemai le mie cose, feci il letto (le lenzuola e la federa del cuscino erano lì sulla scrivania) e uscii per una ispezione dei luoghi.

Tutte le camere, una quarantina, erano al 1° piano e, quelle che visitai, simili alla mia.

Scesi al piano terreno. Nell'atrio un tavolo basso con una decina di sedie e, tutt'intorno, altri locali: due sale per televisione, una con due biliardi e tavoli da gioco e poi la sala da pranzo con la cucina aperta su questa e il corridoio per il self-service. Vicino ad una stanza, apparentemente vuota, un localino con due telefoni a schede. Il tutto perfettamente ordinato e pulito: e piacevole a vedersi. Uscii, mi diressi al parcheggio e mi accinsi a visitare l'aeroporto.

Sotto il sole cocente, accarezzata dalla brezza che tuttavia non riusciva ad attenuarne l'afa, quella distesa, già di per sé così vasta, mi sembrava ancora più grande. E ciò che colpiva era, soprattutto, il silenzio: né un rumore di aereo né un grido qualsiasi.

Avviandomi sulla strada in terra battuta che per tre quarti contornava il terreno, mi venivano in mente certi spazi e certi silenzi propri dei deserti africani: mancava solo la sabbia ocra, ma quell'erba, arsa dal sole, ne aveva quasi il colore.

Lungo il perimetro altre palazzine e capannoni e, al di là del margine nord, Saint Auban. Un centinaio di metri più in basso, a est, un grande complesso chimico che la Durance lambiva per inoltrarsi poi, tra pareti ancora più ripide, verso sud. E dall'aeroporto, che dominava tutta la vallata, al di là del fiume, si poteva vedere il complesso dei «Penitenti»: decine e decine di guglie affiancate le une alle altre, risultato di millenni di corrosione delle acque e del vento. Di un effetto straordinario, che, di notte, i fari rendono ancora più affascinante.

Quando ritornai agli alloggiamenti il pomeriggio era già molto avanzato e altri piloti erano giunti: mi sentii meno solo anche se molto stanco. Tuttavia ciò non mi impedì di compiere una visitina al villaggio e di cenarvi con alcuni dei nuovi arrivati.

E feci bene, perchè la settimana successiva non sarebbe stato possibile e saprete poi anche perchè...

La sera, quando mi ritirai, il sonno non tardò a venire e, quella notte, tra i vaghi sogni stravaganti che feci vi erano anche allianti e istruttori...

Comincia l'avventura...

Il mattino seguente, svegliandomi di buon'ora e fatto rapidamente il letto, scesi subito nell'atrio: mancavano pochi minuti alle sette. Non c'era ancora anima viva: un cartello indicava la colazione per le 7,45 e un'altro fissava l'appuntamento, per tutti gli allievi, alle 3,30, nell'aula anfiteatro della palazzina accanto.

Avevo del tempo davanti a me e ne approfittai per curiosare in giro. Uscii e, attraversato un piccolo portico, mi ritrovai dove avremmo dovuto recarci più tardi. Una delle porte era aperta ed entrai.

L'atrio, al piano terreno, era simile a quello degli alloggiamenti: intorno però varie porte ed un corridoio.

La prima che aprii era quella che dava nell'aula anfiteatro: circa 80 posti a sedere e, in basso, davanti ad una grande lavagna, una cattedra con l'attrezzatura delle proiezioni. Materiale questo in dotazione anche in altri locali. Trovai anche due sale per i corsi, il locale briefing, i servizi e, lungo il corridoio, gli uffici degli istruttori e di alcune impiegate. Nell'atrio, in due vetrinette, facevano bella mostra di sé materiale didattico e capi di vestiario con gli emblemi del Centro. Salii al piano superiore e il primo ufficio che vidi fu quello dei meteorologi e poi, via via, scoprii i locali della direzione, di altre segretarie e poi quelli per le foto-copie e per lo sviluppo delle fotografie.

L'impressione era quella di una organizzazione efficiente e ben collaudata.

Ridiscesi al piano terreno e mi intrattenni nell'aula briefing. Su una parete le foto di tutti gli istruttori con i relativi nomi: e il nome di tre allievi per ogni istruttore. E ogni gruppo aveva in dotazione due allianti monoposto (soprattutto Pegase) ed un biposto (Janus).

Notai che eravamo 33 allievi: non tutti però, e lo scoprii poi, del corso «perfezionamento». I due terzi frequentavano quelli per istruttori. Ordini di servizio, carte geografiche e fotografie di terreni atterrabili completavano le altre pareti.

La mia curiosità era, per il momento, soddisfatta e l'ora della colazione ormai vicina. Uscito mi ritrovai in piena luce e, senza esitare, mi diressi verso la sala da pranzo. Ormai molti ospiti cominciavano ad animare i locali e se ne trovavano sulle scale, nei corridoi, nell'atrio e v'era un gran brusio di «Buon giorno», «salve», «come stai?», «toh chi si rivede» ecc. ed era un aprire e chiudere porte senza sosta. Poi tutti fummo lì, davanti al bancone del self-service, per la colazione.

Dal mio posto potevo osservare i colleghi: giovani, meno giovani, qualche giovanissimo: mi consolava il fatto che almeno molti di essi, ad occhio e croce, avevano superato l'età canonica ed anche, qualcuno, i sessanta... come me.

Mi sentii meno solo! Sorrisi e ripensai a mia moglie che, a mò di incoraggiamento, prima di partire, baciandomi, mi sussurrò all'orecchio: «Ma non sei troppo vecchio per certe cose?»: e scuoteva anche la testa!

Forse, ma avevo scoperto a Saint Auban di essere in

buona compagnia... e mi rasserenai. Puntuali alle 8 eravamo tutti nell'aula anfiteatro, carta e penna in mano, pronti ad iniziare i corsi. Dopo un intervento di benvenuto di Michel Sivry, Direttore del Centro, in cui metteva in risalto che lo scopo principale di questi corsi erano la sicurezza e la qualità dei voli oltre che al miglioramento delle basi teoriche dei piloti, ognuno di noi si presentò agli altri. Con nome, età, ore di volo, anche quelle eventuali a motore, luogo di origine e tipo di stage a cui eravamo iscritti.

E fu a questo punto che mi sentii piccolo piccolo: avevo forse osato troppo? Figuriamoci! Attorno a me gente che aveva anche 2/300 ore di volo, addirittura ex piloti militari e le 100 ore minime richieste per frequentare il corso superate da un bel po': ed io con le mie 120 e la licenza fresca di 10 mesi facevo, nonostante l'età, la figura del pivellino...

E mi sorpresi a riflettere a voce alta: nessuno però rise e, dalle parole che ne seguirono e dalla simpatia dimostratami capii che ero al posto giusto e con i colleghi e istruttori giusti... E il morale ritornò alle stelle!! Subito dopo ci fu sottoposto il programma tipo di una giornata a cui dovevamo scrupolosamente attenerci:

- 7,45- 8,15 Colazione
- 8,30-10,15 Corsi teorici
- 10,20-10,40 Briefing Meteo
- 10,45-11,45 Briefing con istruttore
- 12,00-12,30 Pranzo
- 12,40-13,30 Messa in linea degli alianti
- 13,30-19,30 Voli
- 20,00-20,30 Cena

Non c'era un attimo di respiro e il mio pisolino post-pranzo potevo dimenticarlo.

Quella prima mattina ci furono pure consegnati il paracadute e la maschera per l'ossigeno che ognuno di noi avrebbe conservato fino alla fine del soggiorno e solo dopo, a gruppi di tre, fummo presi in carica dagli istruttori precedentemente assegnatici.

Il nostro si chiamava Ives Blond, sostituito a metà corso, per motivi familiari, dal vice capo istruttore François Pierard. Bravi tutti e due.

Dei piloti che con me componevano il gruppo, l'uno, Lucio, era spagnolo di Vigo e l'altro, Rudolf, svizzero di Beringen e l'intesa fu subito delle migliori. Anzi amichevole.

Tutti e due erano però più esperti di me, avendo, Rudy, oltre 2300 ore di volo e quasi quaranta anni di brevetto e Lucio solo 150 ore ma con un «C» d'argento all'attivo e la prova dei 300 chilometri per il «C» d'oro, già archiviata.

Fu subito chiaro, fin da questo nostro primo incontro, che l'insegnamento sarebbe stato finalizzato alle capacità effettive di ognuno di noi e, solo parzialmente, si sarebbero basati sulle risultanze dei nostri singoli libretti. E questo ebbe delle conseguenze particolarmente per l'amico Lucio...

Nel pomeriggio volammo in doppio con l'istruttore, sia



Lucio, a sinistra, e Rudy, con in mezzo l'istruttore François Pierard.

per ambientamento, sia per permettergli di conoscere meglio le nostre capacità: e la mia, grazie anche all'esperienza acquisita a Rieti, fu positiva. Buona anche la prova di Rudy, un pò meno quella di Lucio.

Il ghiaccio era oramai rotto e, alla fine della giornata, riposti gli alianti, mi sentivo abbastanza soddisfatto e pronto, il giorno dopo, a ricominciare dando il meglio di me stesso. E fu così per tutto il periodo di permanenza a Saint Auban.

In pratica i giorni, poi, si succedettero gli uni agli altri sempre sovraccarichi, tranne la domenica del 1 settembre giorno di riposo anche per gli istruttori...

I corsi teorici

Si svolgevano presenti, sovente, sia i piloti del corso di «perfezionamento» che quelli aspiranti alla qualifica di istruttore: anzi a questi ultimi, talvolta, era dato l'incarico di spiegare questo o quel problema. E i temi trattati, per circa trenta ore almeno, riguardavano «la tecnica del volo a vela», «l'aerodinamica», «gli strumenti di bordo», «la circolazione aerea», «la sicurezza» ed infine «la meteorologia».

Particolare riguardo fu riservato anche al «volo di montagna»: e non avrebbe potuto essere diversamente stante la zona in cui ci trovavamo!

Anche se abituato a tutti questi argomenti, talvolta l'esposizione era così avanzata e dettagliata che mi risultava molto impegnativo seguirne l'evoluzione: eppure tutto sembrava così facile...

E la trattanda di questo o quel tema, fatta sempre in maniera semplice e scorrevole, attirava continuamente la nostra attenzione senza momenti di caduta: tanta era la bravura di chi stava davanti alla lavagna o dietro il proiettore.

Direi, senza esitare, a livello universitario.

I briefings con l'istruttore

È il lato più personalizzato del corso ed anche quello che permette di programmare al meglio i voli: ma è pure il momento della verità, in cui tutto quanto hai fatto

nei voli precedenti vien analizzato, confrontato e... criticato.

Iniziativa, cura dei particolari, sicurezza, allenamento mentale per risolvere rapidamente anche i più improvvisi imprevisti e il coraggio di affrontare distanze sempre più impegnative, ma nelle migliori condizioni, sono alla base dell'insegnamento del tuo istruttore. Il quale, a fronte pure di errori grossolani, ha sempre di te il massimo rispetto e considerazione ed anche, nei limiti del possibile, la massima fiducia.

I voli

Dire che la Haute Provence sia il «Paradiso» degli alianti mi sembra così ovvio che mi verrebbe quasi voglia di non parlarne neanche. Ma come faccio a non farvi partecipi di quelle forti sensazioni, che quasi tutti i voli hanno procurato in me, specialmente quando mi trovavo, io «piccolo gallinaccio», dove «osano le aquile»?

E quei dirupi a picco sulle vallate, quei ghiacciai sui quali alte pareti verticali proiettavano ombre giganti e il passare da una vetta all'altra con ascendenze talvolta anche fin troppo... «ascendenti» mi davano l'impressione di essere in un sogno ed il desiderio di protrarre all'infinito quel volo...

Inoltre, francamente, impossibile non «agganciare» anche nelle vicinanze dell'aeroporto, tanto le condizioni erano favorevoli: incredibile come si era «pompati» in alto quando si arrivava nel punto giusto! E i posti giusti sempre lì, sotto gli occhi: impossibile non sfruttarli una volta ambientati.

Ed appunto per ambientarci fu studiata d'apprima, accuratamente, la regione e preparate le carte con i con di sicurezza centrati sui vari aeroporti delle vicinanze. Su Sisteron, Tallard, La Motte du Caire (dove si usa solo il verricello), Barcelonnette, St. Crepin a nord e Puimoisson a sud.

Pianure, vallate e montagne furono analizzate nei minimi particolari e studiati i punti di maggiori ascendenze ed anche, con l'aiuto di un opuscolo oppositamente stampato, i possibili campi di emergenza atterrabili. Fu un lavoro certosino, metodico e quotidianamente sviluppato secondo i percorsi assegnati.

Certo i voli più interessanti e didatticamente più proficui furono quelli con l'istruttore. Ne ricordo uno in particolare: quando con François Pierard ci spingemmo fin quasi a Briançon veleggiando sopra il parco Nazionale tra il Massif du Champsaur e quello des Ecrins. Impagabile! Anche per gli oltre 4000 metri di quota raggiunti. Pure il cielo, infine, ci diede una mano durante tutto il periodo del soggiorno: collaborando sempre con i cumuli... giusti!

Conclusione

Anche se, alla luce di quanto sono andato dicendo, mi sembra più che ovvia la positività dell'esperienza acquisita, ciò non di meno è interessante mettere in risalto alcuni punti.

E per prima cosa la filosofia che è alla base di questo Centro. Non solo e tanto far volare coloro che lo frequentano: ma istruirli il più profondamente possibile in tutte quelle nozioni che già sono alla base di ogni licenza, inculcando la voglia di fare sempre di più e di meglio in sicurezza e con spirito di iniziativa. E soprattutto a osare, fidandosi delle proprie possibilità e capacità.

Altra osservazione: mai gli allievi, volando soli, sono stati accompagnati in pattuglia dagli istruttori: ognuno doveva prendere le proprie decisioni e non seguire quelle di un altro che lo precede e accompagna. Che dire poi della serietà, preparazione e severità degli istruttori?

Siamo ad un livello difficilmente eguagliabile.

Una curiosità. Il mio amico Lucio, lo spagnolo, non ha mai potuto volare da solo e di titoli Dio sa se ne avesse! Perché? Ancor oggi me lo chiedo e me ne dispiace moltissimo. Probabilmente il problema sta più in Spagna che in Francia.

Va anche messa in rilievo, oltre che la qualità, la quantità del personale. Nel Centro operano circa cinquanta persone e l'organizzazione è efficiente e ben diretta. Ovunque ordine e pulizia. E la cucina non fa rimpiangere quella di casa.

Il parco alianti, poi, è numeroso e di ottima qualità: circa 40 macchine con prevalenza di Pegase e Janus. Numerosi gli aerei trainer.

E infine la regione, tra le più belle della Francia, con i suoi 300 giorni di sole all'anno, offre la maggior garanzia di uno stage in cui i voli persi per la pioggia sono molto rari.

Che altro dire?

Solo questo: se potete fate un salto a Saint Auban e... buon divertimento!

* * * * *

Informazioni utili

Indirizzo: Centre National de Formation Aéronautique de Saint-Auban
Aérodrome: 04600 SAINT-AUBAN-SUR-DURANCE (Francia)
Tel.: 0033/92641715
Fax: 0033/92641132

Direttore: Michel Sivry

* * * * *

N.B.: Il centro dipende dal Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace.

TENTARE, PROVARE, SPERIMENTARE



Virata base per atterrare a Policoro.

Un'avventura, un'esperienza fantastica, come di quelle che si sentono raccontare dai volovelisti veraci. Finalmente abbiamo potuto provare anche noi, trio di volovelisti «moderni», le emozioni e lo spirito di conquista che animavano i pionieri del volo a vela.

Una volta tanto abbiamo potuto tentare, provare, sperimentare nuove strade e idee, consapevoli delle fatiche a cui andavamo incontro: tanti chilometri macinati dalle ruote delle nostre vetture (più di 3000 km), levatacce mattutine con poche ore di sonno sulle spalle, la fatica di affrontare un fuori campo con una macchina pesante (Janus) e un carrello precario, ma tanta voglia di imparare e di farci sorprendere dagli stupendi paesaggi che offre la nostra Italia.

Tutto è cominciato quando Scavino, nel tardo inverno, ci propone di andare a fare da squadra a «Quelli dei mille» in quel di Policoro. L'entusiasmo c'è ma bisogna fare i conti con gli impegni di lavoro e ci sono davanti tre mesi per prendere la decisione definitiva. Poi il Centro studi del volo a vela Alpino (CSVVA) rilancia la proposta arricchendo il piatto: l'idea sarebbe di portare anche un biposto per approfondire i sondaggi nel sud d'Italia e, magari, fare anche un po' di propaganda. Per farla breve, alla fine, il gruppo dei pionieri risulta essere composto da Sergio Baldisserri (la chiocciola del gruppo), Claudio, Carlo, Artemio e Michele nonché dall'unico superstite di «Quelli dei mille», fiducioso delle prospettive offerte da quell'aviosuperficie di partenza, Attilio Pronzati.

Partiamo il 28 giugno, venerdì, preceduti dal D. Pastori con l'aereo da traino che fa tappa a Rieti. 17 ore di viaggio ma la mattina del sabato alle 9.00 siamo già in campo a montare gli alianti e a salutare il proprietario dell'itticoltura alla periferia della quale giace la pista di volo: dott. Vitali.

Questo primo giorno l'Attilio va in esplorazione della Calabria, tornando entusiasta delle condizioni e del paesaggio incontrati, mentre noi ci limitiamo a prendere confidenza con il territorio locale. La domenica era il giorno previsto per tentare i Mille in andata e ritorno. Purtroppo il forte vento contrario incontrato a nord di Benevento rallenta la marcia e Pronzati è costretto a tornare indietro prima di aver raggiunto il pilone. Già da questi primi giorni ci appare chiaro che la situazione meteorologica non è favorevole alla formazione dei fronti di brezza lungo i litorali inoltre il vento robusto che continua a soffiare da nord rende difficoltosi i decolli dalla pista che è orientata quasi est-ovest. La nota decisamente positiva è invece costituita dalla possibilità di decolli mattutini, vista la presenza di cumuli, anche sulla pista dove sorge Policoro, sin dalle 8.00/8.30. Lunedì l'Attilio ci riprova ma stavolta cambia il tema in volo e va ad atterrare a Borgo S. Lorenzo: una bella soddisfazione visto che è record italiano per motoalianti. Intanto, per noi restati al mare, il tempo va peggiorando; il centro di bassa pressione situato sulla Grecia continua a convogliare masse nuvolose sulle estreme regioni del Sud. Il ritorno dell'Attilio da Borgo S. Lorenzo sembra



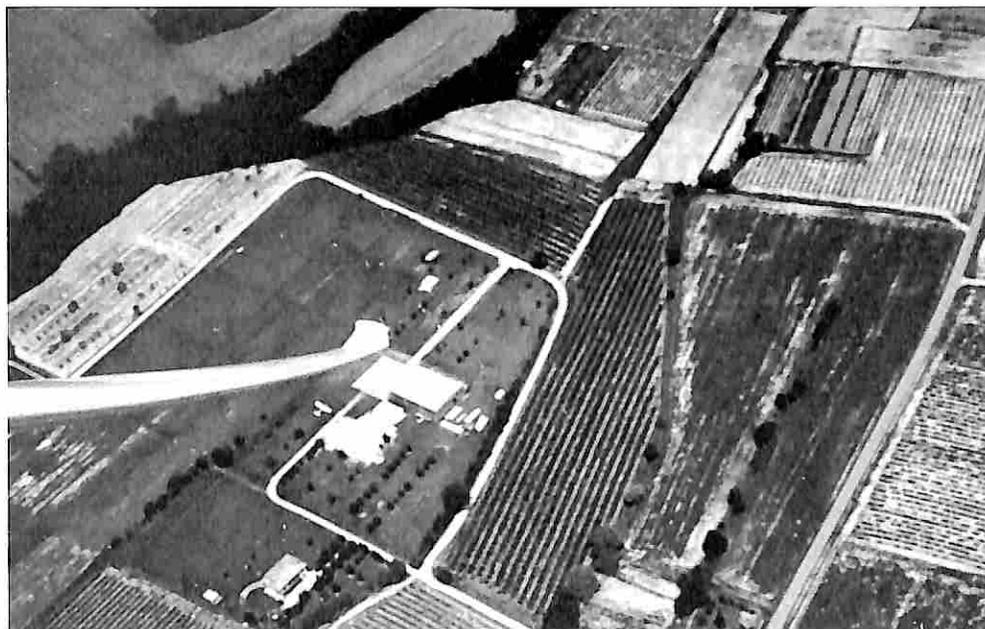
Policoro: l'aviosuperficie e le vasche per lo studio dell'allevamento del pesce.

impossibile, tant'è che torniamo in albergo aspettando la sua telefonata per il recupero; con nostro stupore la telefonata arriva, ma dall'ittica Valdagri: è riuscito a rientrare accendendo il motore solo ad una cinquantina di chilometri dal campo. Incredibile! Intanto il tempo non migliora; ormai i locali cominciano ad insinuare che per combattere la siccità bisogna invitare i volovelisti. Decidiamo quindi di impiegare gli ultimi giorni che ci restano per intraprendere un zingaresco viaggio verso Nord: alcuni di noi si alterneranno al comando della Janus insieme all'Attilio mentre gli altri seguiranno via terra la medesima strada.

Ci si gioca a sorte il posto: la prima tappa tocca al Carlo. L'idea è di partire da Policoro ed arrivare a Rieti; in realtà il volo si conclude assai prima in un campo di grano dalle parti di Palazzo S. Gervasio, causa un temporale che aveva chiuso la strada verso Nord. Anche per chi seguiva in macchina le avventure non sono mancate; tanto per dirne una, la cittadella di Pisticci si ricorderà per un pezzo il passaggio delle due macchine, con al seguito i carrelli, visto lo scompiglio che hanno seminato per le strette vie di questa località (per non parlare dell'intervento dei vigili urbani più interessati a sapere del volo a vela che a dirigere il traffico).



*In onda sopra la città di Cosenza.
In alto a sinistra ben visibile lo «stau» per vento da W.*



La testata pista di Borgo San Lorenzo, raggiunto in volo da Policoro: oltre 600 Km di distanza in linea retta.



Atterraggio sulla stupenda aviosuperficie di San Sepolcro, dopo essere decollati da Rieti. Un tappeto verde naturale curato con tanto amore, oltre ad una cordiale accoglienza.

Finalmente alle 19.30 l'aliante è caricato e possiamo partire alla volta di Rieti. A mezzanotte circa ci arrendiamo e ci fermiamo a dormire a Celano. La mattina dopo sveglia di buon'ora e dopo circa un'ora siamo a Rieti.

Nella seconda tappa il posto tocca a Cladio, il tema previsto è Rieti-Borgo S. Lorenzo. Si decolla nel primo pomeriggio, dopo l'aggancio su Cantalice si prosegue decisi verso nord: prima Spoleto, poi Foligno, giunti a Perugia le condizioni cominciano a «stabilizzarsi», verso nord non si vede nulla di rassicurante, tra Perugia e Umbertide si fa l'ultima risalita dopo di che solo l'esatto calcolo della planata e lo sfruttamento di qualche «restituzione» ci permettono di raggiungere l'aviosuperficie di S. Sepolcro. Con un ultimo messaggio radio riusciamo a comunicare le nostre intenzioni alla «squadra», quindi ci dedichiamo all'atterraggio. Non abbiamo potuto fare a meno di stupirci, sia della cura con cui è mantenuto il campo dell'aviosuperficie

(Aero Club Altotevere), sia della stupenda accoglienza ed ospitalità del proprietario dell'aviosuperficie stessa, il sig. Pichi: oltre ad un cordialissimo benvenuto ci viene offerto dell'ottimo gelato locale (un pò meno rilassante l'arrivo della squadra che ha penato non poco per raggiungere il campo).

Montato lo Janus sul carrello si parte per un'ultima tappa automobilistica con destinazione Calcinate, dove arriviamo a notte fonda, stanchi ma pienamente appagati da un'esperienza che ci ha permesso di rivivere il volo a vela con uno spirito pionieristico ormai quasi sconosciuto.

Per concludere un doveroso grazie a Lorenzo, Attilio e Sergio che con ruoli e caratteri diversi hanno entusiasticamente coinvolto noi, «giovani volovelisti», in questa avventura.

ARTEMIO S., CARLO F., CLAUDIO C.

Turbolatori a filo, a nastro, a zig-zag, soffiati, aspiratori dello strato limite, riblet e altre diavolerie.

Ovvero: il vero problema della resistenza.

di G. BAUDINO

Come dicevo poc'anzi (1986 - *Comic Aerodinamics*) uno dei danni più gravi arrecati al progresso aeronautico, dopo la seconda guerra mondiale, è stato quello di avere smantellato le gallerie aerodinamiche a bassa velocità, disperdendo i capaci cervelli che si erano dedicati alla ricerca in questo settore. E ciò in omaggio ad una filosofia della scienza alquanto distorta. In verità, partendo da un dato di fatto inoppugnabile, si era giunti ad una conclusione del tutto sballata. Vediamo un po'.

Dato di fatto: agli inizi della seconda guerra mondiale esistevano, in maggioranza, aeroplani di legno e tela, con potenze installate di poche centinaia di cavalli, e capaci di raggiungere, al più, la velocità massima del vento. Alcuni anni dopo, alla fine del conflitto, sfrecciavano nei cieli europei macchine diaboliche, costruite in metallo, dotate di motori potenti, e capaci di raggiungere e superare la velocità del suono.

Estrapolando questa banale osservazione, era logico concludere che la via al futuro sarebbe consistita in sempre maggiori velocità, nuovi materiali e potenze sempre più sensazionali. Ed ecco allora, nella riconversione dell'industria aeronautica dopo la guerra, la lotta tra i grandi costruttori per arrivare primi in questa folle corsa al progresso.

Vediamo sorgere, in conseguenza, molte nuove gallerie del vento per indagare sulle velocità supersoniche; assistiamo alla comparsa di materiali ceramici, capaci di resistere alle altissime temperature richieste dai nuovi motori dotati di potenze iberboliche; rimaniamo stupefatti davanti alle fibre di carbonio che sembrano, in un primo momento, possedere il top di resistenza e

di leggerezza per le nuove ali. Senonchè... guarda un po' chi si rivede! Sorella R, la resistenza dell'aria. Sempre più prepotente e beffarda, poichè eravamo convinti di poterla sconfiggere con altri mezzi, la vecchia Madama si ripresenta in tutta la sua baldanza a prendersi l'agognata rivincita.

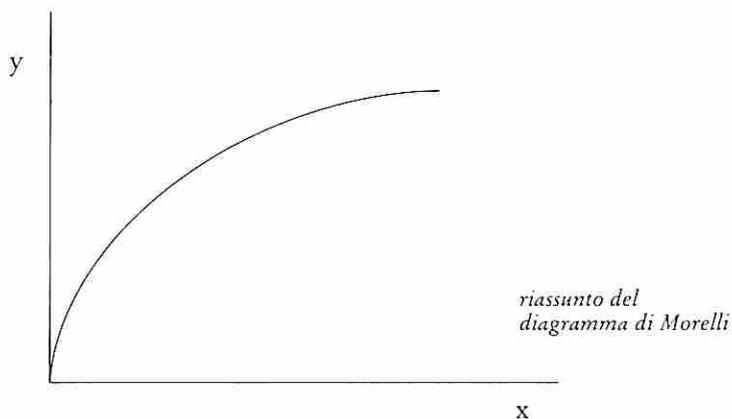
Il noto proverbio «la resistenza è proporzionale al quadrato della velocità» è purtroppo sempre valido anche ai nostri giorni; e, associato all'altro detto ancor più pessimistico «la potenza è proporzionale al cubo della velocità», ci offre un quadro quanto mai desolante della situazione. Fino a quando potremo spingere l'acceleratore della velocità? E con quali mostruose potenze? A quali tremendi costi e impatti ambientali?

Un'occhiata alla tabellina che segue ci farà sicuramente venire il latte alle ginocchia:

V	R	P
1	1	1
2	4	8
3	9	27
4	16	64
5	25	125

Il profetico diagramma di Morelli (VOLO A VELA n. 193) è perfettamente valido anche per il volo a motore; al crescere delle prestazioni (asse y) i costi

aumentano in maniera paurosa (asse x), tanto da essere ormai evidente che siamo giunti al culmine della parabola: oltre non ci può essere che un fragoroso capitolombolo o un salutare ripensamento.



Se non avessimo buttato al macero le gallerie aerodinamiche a bassa velocità, il problema sarebbe di fatto già risolto, poichè avremmo da tempo compreso che la soluzione non stava nell'aumentare velocità e potenza, ma molto più semplicemente nell'annullare la resistenza.

Analisi tecnica di un rondone
Applichiamo le leggi dell'aerodinamica a un rondone




Dati tecnici	
Peso	gr 50
Velocità	km/h 170
Lunghezza	cm 16
Sezione max	cm 5
Superficie totale	m ² 0,030

Calcolo della resistenza
 $R = C_r \rho S V^2$ dove:
 $C_r = 0,003$ = coefficiente di resistenza di un corpo affusolato
 $\rho = 0,125$ = densità dell'aria
 $S = 0,030$ = superficie totale di m²
 $V = 47,2$ = velocità di 170/h espressa in metri al secondo

applicando alla formula questi valori si ha che:
 $R = 0,003 \times 0,125 \times 0,030 \times 47,2^2 = \text{kg } 0,025$
 La resistenza che incontra il rondone a 170 km/h è pari, quindi, a 25 grammi.

Calcolo della potenza necessaria per vincere la resistenza
 Potenza necessaria =
 $\frac{0,025 \times 47,2}{75} = 0,015 \text{ CV}$

Per poter volare il rondone dovrebbe sviluppare quindi 0,015 CV di potenza.

Calcolo della potenza disponibile
 Un uomo di 75 kg di peso produce, al massimo in continuazione, una potenza di 0,1 CV. Cioè 0,0013 CV per ogni kg di peso. Poiché il rapporto tra massa muscolare e massa corporea è pressoché uguale per tutti gli animali (compreso l'uomo) e concedendo al rondone di avere una massa muscolare molto più sviluppata ed efficiente di quella umana, e cioè supponendo che possa dare una potenza tre volte superiore all'uomo (precisamente 0,004 CV ogni kg di peso) il nostro rondone può sviluppare in continuazione una potenza, massima di 0,0002 CV ovvero due decimillesimi di CV!
 Quindi, potenza disponibile del rondone = 0,0002 CV.

Conclusioni
 Sulla base dei calcoli effettuati si dovrebbe concludere che il rondone non può volare in quanto la sua potenza disponibile è soltanto l'1,3% di quella necessaria per vincere la resistenza.

Questo ora noi stiamo tentando di ottenere con i marchingegni citati nel titolo. Invece la Natura ha brillantemente risolto questo problema, sia in aria che in acqua, già da qualche centinaio di milioni di anni. È noto, infatti, che un delfino di due metri, secondo le leggi della dinamica dei fluidi, per nuotare a 21 nodi dovrebbe disporre di una potenza di oltre 4 CV; sapendolo benissimo, il nostro simpatico mammifero si è dotato di uno speciale rivestimento, che gli consente di ottenere lo stesso risultato con appena 0,12-0,15 CV. Allo stesso modo un rondone può raggiungere, in volo orizzontale, la velocità di 170 Km/h con un «motore» di appena due decimillesimi di cavallo; ciò corrisponde (aprite bene le orecchie) a circa l'uno per cento della potenza prevista, invece, dalle leggi dell'aerodinamica.

Risulta quindi scientificamente dimostrato che il rondone non può volare (ma lui non lo sa e vola lo stesso).

Come è possibile tutto ciò? La questione è, in verità, abbastanza semplice.

Sappiamo che la resistenza è causata dalla formazione della scia, conseguente al distacco dello strato limite. Treni, automobili, navi, aerei sono soggetti a questo inconveniente, come lo erano, qualche anno fa, le bighe degli assiro-babilonesi. Se noi potessimo avvolgere ciascuno di questi mezzi col proprio strato limite, come avvolgiamo un pane di burro con la carta oleata, la resistenza scomparirebbe, e noi potremmo viaggiare con qualsiasi trabiccolo a costi irrisori. Per visualizzare bene il fenomeno, esaminiamo che cosa succede su di un profilo alare in movimento; questo perchè, se prendessimo in considerazione un carro armato o un aereo completo di impennaggi, fusoliera, motore e sporgenze varie, le cose si complicherebbero un pochino.

Succede dunque che la corrente d'aria che investe il bordo d'entrata, si divide in due flussi, che vanno a lambire il dorso e il ventre dell'ala.

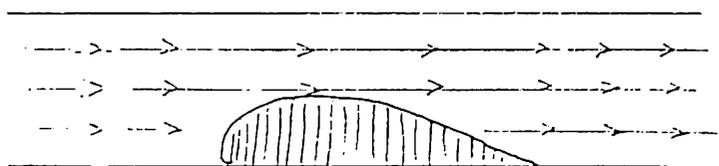
Come sappiamo, si dice, per comodità, che la corrente è fatta di filetti fluidi, personaggi fantomatici, ma abbastanza pazzoerelli e burloni da consentirci, seguendone il movimento, di capire perfettamente che cosa accade.

Notiamo subito che la loro mentalità è veramente singolare e contraria a ogni elementare buon senso; per risalire il ripido pendio costituito dal bordo d'entrata, essi aumentano progressivamente la loro velocità fino al culmine della salita e poi, quando incomincia la discesa, danno di mano ai freni.

Comportamento quanto mai riprovevole e perfettamente contrario a quello usato dai ciclisti al Giro d'Italia; questi, infatti, sudano e vanno pianino

quando devono scalare il Passo dello Stelvio, e poi, raggiunta la vetta, si danno ad una pazza e veloce discesa. Ma lo strano comportamento dei filetti fluidi è giustamente imposto dal direttore di gara, il teorema di Bernoulli.

Se avete mai osservato un torrentello per metà ostruito da un grosso masso, avrete sicuramente notato come la corrente diventi molto più rapida in corrispondenza della strozzatura. Questo perché il Progettista dei torrenti, avendo constatato come l'acqua fosse una delle cose più straordinarie e meravigliose del Creato, aveva deciso che mai nessun ostacolo si sarebbe potuto opporre a questo elemento. Perciò ha insegnato all'acqua ad aumentare la sua velocità in presenza di un qualsiasi intoppo, in modo da superarlo allegramente, e non creare problemi al resto del flusso che sta per sopraggiungere.



Un profilo alare non è altro che un ostacolo in una corrente fluida. Perciò ringraziamo Bernoulli che l'ha scoperto, ed i filetti fluidi che si comportano da galantuomini e ci regalano, con l'aumento di velocità, una diminuzione di pressione sul dorso dell'ala ed una maggior pressione sul ventre; questo effetto noi lo chiamiamo pomposamente «portanza» ed è ciò che ci consente di volare con sicurezza. Ma adesso viene il bello.

Appena superato il massimo inarcamento del profilo, i filetti fluidi, come abbiamo visto, incominciano a rallentare, poichè la loro allegra e spensierata baldanza, alimentata dallo strato limite laminare in cui erano immersi, è in procinto di cedere a causa della pressione in aumento (e alla velocità in diminuzione) che sta per travolgerli. E difatti inizia la sarabanda: essi si arricciano, si scontrano, tentano di ritornare indietro per riconquistare la zona laminare, ma non c'è più niente da fare e devono rassegnarsi al loro destino, finchè si staccano definitivamente formando alla fine la scia, madre della resistenza.

La situazione peggiora notevolmente alle alte incidenze; in questo caso, appena superato il bordo d'entrata, i poveri filetti fluidi sarebbero ben felici di incontrare una pressione in aumento; invece si trovano davanti ad un precipizio, ad una voragine paurosa che inesorabilmente li travolge.

Per i pesci e per gli uccelli questi problemi non esistono.

I pesci hanno vinta la resistenza con le squame, gli uccelli con le penne.

Vediamo come funzionano. Le penne degli uccelli non hanno soltanto una funzione di protezione del corpo dal freddo e dalla pioggia, o un valore semplicemente estetico, ma sono state mirabilmente disegnate da un grande Esperto di aerodinamica per annullare la resistenza e permettere a queste creature di volare con una potenza irrisoria. Esse sono incernierate da una parte e libere di oscillare dall'altra; inoltre sono disposte non a caso, ma in file parallele alternate (come le squame dei pesci). Questa singolare disposizione non permette ai riccioli dei filetti fluidi di tornare indietro, dato che essi vengono subito fermati e annullati. Come sostiene, con felice espressione, l'amico Francesco Marzaro, le penne hanno una funzione di «stopper» dei filetti fluidi turbolenti. Esse mantengono costantemente laminare lo strato limite su tutta la superficie del corpo, assorbendo le micro oscillazioni (piccole pressioni e depressioni) ed i mini vortici che dovessero insorgere, per esempio, nel caso di una brusca virata.

Parecchi anni or sono ho realizzata una casalinga galleria del vento a bassa velocità, con la quale ho sperimentata una superficie alare con profilo classico; risultati ovviamente normali, come previsto. Ho poi rivestita completamente la stessa superficie, e... sono quasi svenuto. La resistenza era pressochè scomparsa e le squame si erano messe a ondeggiare lievemente con moto perfettamente sinusoidale. Segno, questo, che la nota situazione d'onda non viene generata soltanto dalle montagne, col vento da Nord-Ovest, ma è una caratteristica normale in natura, se ci sono le adatte condizioni: e un profilo alare è una montagna che devia il vento, imprimendo anche allo strato limite un movimento leggermente ondulatorio.

Ma i filetti fluidi in moto turbolento non sono sempre una disgrazia. A volte sono un bene, come dimostrato dalle palle da golf. Queste, vere prototipi dei turbolatori, sono tutte butterate, in maniera da rendere turbolento lo strato limite fin dall'inizio. Lo strato limite turbolento possiede una notevole energia, è dotato di una grande quantità di moto, per cui riesce a superare agevolmente l'equatore della pallina, rotolando giù sempre ben appiccicato alla superficie, per un tratto notevole, prima di staccarsi e formare la scia.

Morale della favola: la resistenza di una pallina da golf con superficie ruvida è molto minore di quella di una corrispondente pallina perfettamente levigata; essa infatti riesce a compiere un percorso ben cinque volte maggiore.

Mah! Vatti a fidare dell'aerodinamica.

V. I. P. - International Gliding Club



1° Giugno 1991
Il Trofeo
Gioacchino von Kalckreuth
è stato assegnato

*June 1st 1991
The Gioacchino
Von Kalckreuth's Trophy
Awarded*



Con un volo di andata e ritorno da Turnau a Oberalppass, il Capitano Karl Braeuer delle Austrian Airlines, un grande amico di Gioacchino, cosa che rende l'impresa ancora più bella, ha realizzato il suo sogno: i mille sulle Alpi senza vento, i 1000 in andata e ritorno per l'80% in territorio alpino. Gioacchino von Kalckreuth è stato una figura di riferimento per il volo a vela italiano e quello austriaco, più semplicemente per il volo a vela. Molti lo ricordano ancora con immutata nostalgia.

Il trofeo a lui dedicato è quindi sentito, importante per il Gruppo Volo a Vela "Nello Valzania", cui Gioacchino era particolarmente legato e per il Vip Club di oggi, che non è altro che una "ripresa" di quello da lui voluto.

In questo numero pubblichiamo la versione integrale in tedesco del resoconto del volo, gentilmente fattaci avere dal Capitano Braeuer, al quale vanno le più sentite congratulazioni.

Le versioni italiana ed inglese seguiranno nei prossimi numeri.

With his out-and-return flight from Turnau to Oberalppass, Capt. Karl Braeuer of Austrian Airlines, has fulfilled Gioacchino's dream: an 1000 km flight on the Alps, a flight in thermals, a 1000 km out-and-return in which 80% of the entire distance had to be over Alpine ground. Capt. Braeuer was also a friend of Gioacchino, he flew with him in the past, thus awarding him of the trophy is even more meaningful.

Gioacchino von Kalckreuth was a leading personality of the Italian and Austrian soaring communities, or better of the whole soaring community.

The trophy bearing his name is important for the "Gruppo Volo a Vela Nello Valzania", to which Gioacchino so much contributed, and for the "VIP club" of today, which is simply a new attempt to revive his "VIP club", the one he founded many years ago.

This number of the magazine contains the German version of the report of his flight. Capt. Braeuer was so kind to let us have, and whom we congratulate very much. The versions in Italian and English will be published in the next numbers.

KAPITAEN KARL BRAEUER HAT DIE JOCHEN VON KALCKREUTH TROPHAEEN GEWONNEN



Der erste Alpen-FAI-Zielrückkehrflug über 1000 Kilometer

Frühmorgens in Turnau

Sechs Uhr morgens. Ein Blick aus dem Fenster meiner Turnauer Hütte bestätigt die Annahme des Vortages: Wieder einmal steht uns ein brauchbarer Segelflugtag bevor. 1. Juni 1991, mein 52. Geburtstag, strahlender Sonnenschein, glasklare Alpenluft - Optimismus erfüllt mich. Das gestrige Satellitenbild, die Wetterkarten, die innere Einstellung, die aktuellen Radiowetter Österreichs, alle Parameter stehen auf "go Charly"!

Frühstück, zwei Buttersemmeln als Proviant, eine Flasche Wasser - man ist bescheiden, die Frau irgendwo auf Urlaub am Atlantik - die Zeit um in der Küche herumzuputzen zu kurz, hinaus zum Flugplatz! Ob es wohl heute gelingt?

Seit 1978 habe ich 15 Mal 1000 Km klassisch als Zielrückkehrflug versucht und nur ein einziges Mal als "Contergan"-Tausender oder "Jo-Jo". Wahrscheinlich hätte ich ihn längst, wäre ich nicht so hochnäsiger gewesen, hätte ich weniger Meisterschaften geflogen.

Hallen ausräumen, Ärger am Start, der Nimbus paßt wieder einmal nicht zwischen den anderen Segelflugzeugen hindurch, 100 Liter Wasser getankt - mehr geht nicht, denn wieder einmal ist ein Innentankventil kaputt. Die Flugwetterwarte Schwechat bestätigt einen aussichtsreichen Tag, allerdings im Osten des Bundesgebietes bis etwa Innsbruck recht starken Wind aus Nordwest.

Der Schweizer Alpenraum erscheint einwandfrei. Wolfgang Oppelmaier telefoniert mit Zürich; auch von dort kommt ein "go ahead". Nur eine Labilisierung im Osten durch eine aus Norden heranziehende Kaltfront könnte gegen Abend Probleme bringen. Dann die Entscheidung: Jo-Jo oder klassisch - 1000 werde ich auf jeden Fall probieren. Und wieder entscheide ich für klassisch. Nur zu gerne wäre ich der erste Alpenflieger,

dem eine reine, saubere FAI-Strecke vorerst einmal als Zielrückkehrflug gelänge. Ruppel Meier glaubt, mich motivieren zu müssen. Doch für mich steht es eigentlich seit dem Aufstehen fest: ich fliege zum Oberalppaß! Turnau - Oberalpsee, westl. Seende (Ausfluß) - Turnau steht am Meldeformblatt. Foto mit meinem Glückssportzeugen Sepp Kammerhofer, dann braucht nur mehr die berühmte Turnauer Morgenthermik einzusetzen. Sepp Kammerhofer selbst und Wolfgang Oppelmaier wollen den österr. Zielrückkehrrekord brechen. 903 km haben sie sich vorgenommen. Sorgenvoll schaut mich Sepp an: Wenn Du auch Zielrück fliegst, werden wir's wohl nicht schaffen!" Ruppel Meier meldet die gleiche Aufgabe wie ich, Volker Zeidler versucht 1000 auf seinem Kestrel, Rudi Göbl geht gar auf ein 1070 km gequetschtes Dreieck, muß aber zunächst zum Semmering fliegen.

Morgenthermik

Um 09.17 Sommerzeit (08.17 Sonnenzeit) startet hinter der starken Piper-Pownee Rudi Göbl, dann Ruppel Meier - beide deutsche Dauergäste in Turnau, beide auf ASW 22. Die schwächere Moran schleppt der Reihe nach Volker Zeidler, Sepp Kammerhofer und Wolfgang Oppelmaier. Um 09.40 Uhr hebt sich auch mein Nimbus aus dem noch taunassen Turnauer Flugplatzgras und 9 Minuten später drücke ich das Abflugfoto Turnau-Lanzen, Flugplatzmitte in die Kamera. Auf zum Schießling. Der Hausbart steigt aus dem Lee, zur Talseite versetzt mit 1,8m/sec. integriert aus den schon warmen Hangwäldern. Bis zu 2,6m/sec. Spitzenwerte zeigt das Vario in diesem ersten Aufwind des Tages. 50 - 60° Schräglage - Aflenz, Flugplatz, Schießling, Aflenz, Flugplatz, Schießling fetzen förmlich um mich herum. 2600 Meter NN, dann Abflug über ILLGER ALPL zum Hochturm. Der Nordwest ist bemerkenswert. Also Leethermik. Heute kommen die Bärte mehr aus den windgeschützten Quertälern und lösen bereits bei

213 Hanghöhe ab. Bei Vordernberg kreise ich mit einer majestätischen ASW 22 und einem nun schon jahrzehnte bewährten Kestrel im gleichen Aufwind. Schnell habe ich Ruppel und Volker eingeholt. Hinter dem Gößbeck packt es dann wieder mit vernünftigen 1,6 Metern an. Fast behindern wir uns gegenseitig im engen Steilkreis. Weiter - ich übernehme vorerst die Führung und gleite forsch in die Eisenerzer Alpen zum Wildfeld. Dann lockt mich eine Wolke all zu nordöstlich des Zeiritzkampels. Eine Fata Morgana! Tief muß ich reumütig zurück ins Paltental. Bereits unter den Hangkanten - sie tragen - wird konsequent weitergeflogen. Die "Triebener" schleppen auch schon und so segle ich tief aber zielbewußt zum Ausklinkpunkt der Triebener Segelflieger, kreise ein und steige. 100 Meter tiefer stürzt das Schleppflugzeug dieses Alpenflugplatzes in die Tiefe. Aus 1800 Metern NN geht mein Notplan voll auf. Ok, zwar tief begonnen, jedoch ohne großen Zeitverlust kreise ich wieder auf 2300 NN. Ruppel Meier hat es besser erwischt, konnte bei Kalwang einen guten 2,5 Meter Bart auf 2400 ausnützen und überholt mich. Rund 200 km werde ich brauchen, um meine "Fata Morgana" ausbessern zu können.

Auf halbem Weg zum Dürrenschöberl überquere ich das Paltental zum Blosen. 10.58 Uhr - Ruppel meldet gute Steigwerte von dort, jedoch ist die Thermik des Morgens noch sehr pulsierend und kurzlebig. Als ich hinkomme ist sie vorbei - der Blosen "schießt mich an"! Ruppel hat nun ein schlechtes Gewissen, ich aber muß weiter. So gleite ich, auf Aufwind hoffend, zur Hohen Tret. Vergeblich. Dann sehe ich Aigener an die nördliche Ennstalseite schleppen. Also weiter, Talquerung und westlich von Wörschach findet sich ohne Verzögerung Anschluß aus nur 1600 M NN. Zum zweiten Mal tief aber schnell geht es wieder auf 2200 NN und weiter zum Grimming. Aus der Grimming-Südflanke kreise ich auf 2600 Meter, um nun trotz Gegenwind flott westwärts zu segeln. 11.30 Uhr querab Niederöhlarn, Ruppel ist nun etwa 10 Minuten vor mir und meldet jeden Aufwind. Er hat immer noch ein schlechtes Gewissen wegen dem Blosen! Jetzt starte ich zu einer konsequenten Aufholjagd auf den Lufthansa-Airbuskapitän. Oppelmaier und Kammerhofer sind etwas hinter uns, Volker Zeidler hat Pech und muß zu den Kühen. In Trieben ist durch eine kleine Unachtsamkeit der Traum vom Tausendkilometerflug zu Ende. Tagelang ärgert sich dieser brillante Alpenflieger ob seines Mißgeschickes. Stoderzinken - Kammspitz - Scheichenspitz. Geschickt finde ich die talwärts versetzte Thermik und delphinieren kreislos vorwärts. Um 11.57 Uhr erreiche ich in Gipfelhöhe das Hochgrindeck. Steilkreis, Abflug aus 2700 NN um 12.02 Uhr. Eine wunderbare Sicht verschönt den Flug. Rechts der Hochkönig, vor mir die Dientener, links vorne das enge Salzachtal, Sicht bis fast Krimml, links schräg voraus die hohen Tauern, nur Sekunden genieße ich das wunderschöne Alpenpanorama. Im Delphinflug gelingt es mir trotz der stark versetzten Hangthermik die Aufwindreihung gut zu nutzen und so schrumpft der Abstand zu Ruppel, der immer noch brav Position, Steigwert, persönliches Wohlbefinden, geplantes Weiterfliegen und Ratschläge an bis zu 150 km Hintendreinfliegende in sehr regelmäßigen Abständen weitergibt. Zell am See 12.30. Bei Müllersill sehe ich die ASW 22 wieder. Eine halbe Bartlänge ist nun der Abstand zu ihr. Vorwärts! Mit Delphinflug und möglichst großen Stufen

bezogen auf Arbeitshöhe versuche ich den Schnitt auch gegen den Wind hoch zu halten. Krimml - eine Traumsicht auf den Großvenediger, der Wasserfall. Ruppel zeigt mir noch einen guten Aufwind bei Gerlos. Wieder im Steilkreis steige ich von 2300 Meter auf 2700 Meter, kurzer Vorwärtsflug zum Gerlosstein und nochmals eingekreist. Diesmal auf 3300 NN.

Getrennte Wege

Der Wetteroptik folgend entscheide ich, im Süden weiterzufliegen. Unterstützt durch die nördliche Windkomponente ist insgesamt eine leicht vertikale Luftmassenanhebung zu erwarten, während entlang der Nordkette, des Mieminger Gebirges natürlich Lee-Effekte eine negative Komponente durch die Hangthermik kompensiert werden muß. Ruppel entscheidet sich für die Standardstrecke Kellerjoch, Nordkette, Mieminger und diktiert später in sein Tonband: "Königsleiten gut, dann Kreuzjoch, Märzengrund - Mist!!!" Am Kreuzjoch hat er Probleme, muß sogar ein Stück zurückfliegen bevor er nach 10 Minuten suchen an einem von ihm zuerst angeflogenen Südgrat doch hochkommt. Ich setze auf den Süden und die Rechnung geht voll auf. Über Mayrhofen fliege ich bei herrlichster Sicht nach Hintertux, kurble wieder auf 3100 Meter und gleite über die steilen Schneeegrate der Tuxer Alpen westwärts. Majestätisch zieht links neben mir der Olperer mit seinem wunderschönen Gletscherschigebiet vorbei. Gleissende Sonne - wie schön kann zumindest phasenweise ein 1000 km Versuch sein. Vor mir liegt nun tiefgrün das Wipptal. Balds wechselt linkerhand der Brennerpaß den Olperer ab. Danach geht es über Steinach am Brenner ins Gschnitzertal und nördlich der Kesselspitze nach Neustift ins Stubaital. Nach der langen Wipptalquerung bin ich bei Neustift natürlich tief, war aber wieder recht flott unterwegs. Die 2400 Meter sind in den mich umgebenden 2500 - 3300 Meter aufragenden Stubai Alpen nicht allzu hoch. Vorerst wollen mich diese Stubauer nicht. Ich muß, wie Ruppel, auch ein Stück zurück, fädle aber schnell wieder ein und bin mit einem integrierten 2,2 Meter Aufwind bald wieder in 3050 Metern. Drei Kilometer nordwestwärts kreise ich kurz danach mit rund 15 Paragleitern und einigen Hängegleitern in der Gegend des Wildkogels auf 3400 Meter. Als nächstes gilt es diese hohen Stubai Alpen zu queren. Nach Nordwesten umfliege ich diese schönen schneegleissenden Dreitausender. Weit südlich von Kühtai treibe ich meine Holighaus-Orchidee wieder kreislos über das Ötztal am fast 3000 Meter hohen Wildgrat vorüber direkt zum Venetberg. Das gibt Arbeitshöhe, Arbeitshöhe bringt gute Schnitte und diese vielleicht diesmal Erfolg! Ich fühle mich stark, bin unheimlich in Fahrt, verspüre Zuversicht, vermischt mit einer großen Portion Hoffnung. Heute kann es hinhalten! Der Zeitplan paßt. Die Wetteroptik ist weiterhin gut. Jetzt sehe ich entlang des Paznauntals bis zur Silvretta. 13.52 Uhr: Am Venetberg kreise ich wieder ein. Zur gleichen Zeit ist Ruppels ASW 22 in den Miemingern an der Hohen Munde. Mein Vorsprung beträgt etwa 40 km. Gut, somit war mein Flugweg der Richtigere. Wenn man auch immer wieder verleitet ist, alteingefahrene Routen zu bevorzugen, so bringen die nicht so Üblichen doch sehr oft auch Vorteile und vor allem besondere segelfliegerische Genüsse. Rechts unten liegt nun Landeck, hellgrün mündet die Trisanna in den Inn. Ein Blick

ins Untere Engadin, gleißend weiß die Samnaungruppe vor mir. 318 CU, dahinter sonnenbeschienen die Silvrettagruppe. Wolkenschatten in den riesigen Schneewüsten weisen den Flugweg in die Schweiz.

Eng zwingt sich die Straße ins Tal nach Galtür zur Trisanna. Nördlich türmt mächtig die Verwallgruppe bis über 3000 Meter auf. Alpensegelflug, du bist die Krone des Segelfliegens!

Engadin, Paznauntal oder Arlberg?

Der Wetteroptik folgend fällt die Entscheidung durchs südliche Paznauntal zu fliegen. So schießt mein Nimbus südlich an Kappl vorüber nach Ischgl. Unseren letzten Schiurlaub verbrachten wir in diesem wunderschönen Schigebiet. Wie oft habe ich damals geistig die Gegend abgeflogen, bin über Silvretta Stausee, Bielerhöhe und Schlappiner Joch in die Schweiz geglitten. Diesmal fliege ich nun wirklich an der südlichen windangeblasenen Talseite entlang meiner geistigen Winterroute. Rechts sehe ich die Ballunspitze an deren Fuß meine Frau Sylvia endlich den Parallelschwung begriffen hat. Fast das gesamte Paznauntal kann ich durchdefinieren. Dann liegt das Schlappinerjoch unter mir. Kontrastreich zum vielen Schnee sehe ich rechts ins dunkelgrüne Montafon. Weit im Norden, wo es wieder ganz eng wird, liegt Bludenz. Am 8. Juli 1976 wendete ich dort auf meinem Kestrel zu einem 840 km Zielrückkehrrekordflug von Turnau aus. Mein erster Österreichischer Rekord, geflogen vor 13 Jahren, einige folgten, ob es wohl heute wieder einer würde?

14.15 Uhr, jetzt bin ich im Prätigau, nördlich von Klosters und ein Stein fällt mir vom Herzen. Auch die Ostschweiz zeigt sich wettermäßig von ihrer besten Seite. Etwa 2 - 318 CU in der Schweiz. So ideales Wetter habe ich hier erst zweimal erlebt. Motiviert und konsequent geht es weiter. Rupp fliegt gerade ins östliche Paznauntal, als ich das Prätigau bei Luzern quere und über den Hochwang nach Chur gleite. Westlich der Kalanda, einem imposanten Gebirgsstock vergleichbar mit unserem Grimming steht ein dicker Cumuli. Die Basis ist im Vorderrheintal auf 3200 Meter abgesunken, steigt allerdings nach Westen wieder an. Dann sehe ich die Landewiese bei Tomat-Ems, wo ich am 3. Juni 1982 nach Umrundung Sedruns zu den Kühen mußte. -Anhängerrückholung nach Turnau über Flims; dort wechselte ich der Wolkenoptik folgend wieder auf die Tal-Südseite. Noch sind etwas mehr als 50 km bis zur Wende zu fliegen. Freude kommt auf, denn so früh war ich noch nie im Vorderrheintal. Mit Schnittgeschwindigkeit von 140 kmh und Flughöhen von 2900 bis 3600 Metern jage ich meinen Jonathan das Rheintal aufwärts. Disentis, dann Sedrun! Dieser kleine Ort im Rheintal ist berühmt und bekannt bei allen Segelfliegern im Osten Österreichs. Für ein Jahrzehnt war er der Traumwendepunkt der Turnauer und Mariazeller Flieger. In den letzten 10 Jahren war ich sechs Mal hier, wendete und kam niemals heim. Fünf Mal davon fotografierte ich den schlanken, weißen Kirchturm, einmal umrundete ich Tschamutt, eine Ortschaft weiter westlich. 15.11 Uhr. Rupp ist gerade östlich von Flims als mich die Thermik Sedruns auf 3800 Meter hebt. Es ist die größte Höhe dieses Tages, dann gleite ich zum Oberalppaß.

Der Wendepunkt

Ringsum Schnee, ich sehe bis zum Furkapaß. Vier schöne flache Cumuli zeigen die leichte Fliegbarkeit ins Rhonetal

hinüber. Dann erblicke ich den Oberalppaß. Alles weiß, nur die eisfreien Uferkonturen sind feststellbar. Er ist noch tief zugefroren. Erstes Foto - etwas aus dem Sektor, zweites und sicherheitshalber noch ein drittes Wendefoto. Diese liegen nun sicher im Sektor. Es ist 15.27 Uhr Sommerzeit, 14.27 Uhr der Sonne nach! Ich freue mich unheimlich und sage ins Mikrofon: "Rupp-ich habe gewendet!" Ein spontanes "Bravo Karli, ich gratuliere, heute fliegst du ganz wunderbar" kommt zurück.

Der weite Weg zurück

Rückenwindunterstützt treibe ich meine Riesenvogel an der südlichen Vorderrheintalseite heimwärts. Bei Disentis treffe ich Ruppis ASW 22. Wie schön diese Flugzeuge der wirklichen offenen Klasse sind, wie unerhört ästhetisch und elegant! Wenn uns "Offenen" schon Faktoren, Handicaps und sonstige einschränkende Regeln auferlegt werden, das Leben schwer machen, die Offene Klasse zur beschränktesten aller Klassen macht, eines nimmt uns keiner: Die Schönsten sind doch wir!

Rupp sieht nur seinen Wendepunkt, nicht aber meinen Nimbus. Über Sedrun funkt er: "Karli, jetzt bin ich über Sedrun! Da war ich erst einmal!" Freude klingt aus seiner Stimme. Ansonsten ist es sehr leise im Ather geworden. Nur allzu weit sind wir von Turnauweg.

15.43 Uhr. Rupp hat gewendet! "Herzlichen Glückwunsch Rupp, um noch heimzukommen müßte der Tag möglichst so bleiben" funke ich ihm zu. Mit angezeigtem Schnitt 147 kmh am Zanderrechner fliege ich flott immer tiefer in die Hochalpen driftend über Thusis, Tiefenkaasel in Richtung Engadin. Ich verständige die ASW, daß ich am Weg zurück das Engadin nehmen wolle, jedoch ist es sehr schwarz da vorne. So gleite ich vorsichtshalber vorerst in Richtung Davos, wo ich nochmals auf 3700 NN auftanke. Der Nordwest trieb einen riesigen Schauer aus der Gegend Bielerhöhe, Galtür, Silvretta südostwärts. Es regnet, ist schwarz und die Wolken haben auch das Engadin erfaßt. Da an der windabgeneigten Seite große Schauer eher mit Luftmassensinken und natürlich keiner Sonneneinstrahlung zu rechnen ist, entscheide ich auf der aktiveren Luvseite des Schauergebietes zu bleiben. Das bedeutet aber Umweg bis über den Arlberg. Dort scheint noch die Sonne. Nun vorsichtiger geworden, stelle ich auf MacReady 0,8 und gleite über den VERMUT-Stausee in der westlichen Silvretta. Steil rechts neben mir kann ich gerade noch den Silvretta Stausee im Regen erkennen. Kurs 040° -das schmerzt, bedeutet Zeitverlust. Wieder die Ballunspitze, auch der Koppstausee im Schauer gerade noch sichtbar. Jetzt steht auch fest, durchs Paznauntal kann ich ganz bestimmt nicht fliegen. Dann höre ich von Rudi Göbl, daß Arlberg, Venetberg und der Osten noch recht gut gehen. Dann überquere ich die gewaltigen Gipfel der Verwallgruppe und gleite weiterhin vorsichtig ins Verwalltal. Die Rosanna schlängelt sich in diesem schneebedeckten V-Tal aus den hohen Gletscherbergen kommend nach St. Anton. Rupp fragt, wo ich denn sei, - aber ich weiß es nicht genau, da vorne muß wohl bald der Arlberg kommen. Längst sind die majestätischen Gipfel der Verwallgruppe weit höher als ich. Endlich sehe ich St. Anton. Am Zwölferkogel kreise ich ein, kann 300 Meter Höhe in schwacher Thermik gutmachen; doch so fliegt man keine 1000 km. Also weiter Hoher Riffler - nichts. Ich wechsle die Talseite in Richtung Parseier Spitze. 150 Meter Höhengewinn- zu

schwach, weiter. Venetberg, der pausiert ausnahmsweise, schade also nochmals weiter zum Tschirgant. In 2200 Meter fädle ich ein und der mächtige Hausbart an der Westseite bringt mich rasch wieder auf 3400 NN.

Gewissensbisse

Über dem Kühltai und südlich davon stehen drohend schwarze Entwicklungen. Zum Teil regnen sie auch schon leicht aus. Ich plane sehr südlich in Richtung Steinach am Brenner gerade außerhalb der Kontrollzone Innsbruck zu fliegen. Da ich entlang der südwestlichen Grenze der Kontrollzone bleibe, unterlasse ich diesmal die Information des Innsbruck Tower. Vielleicht auch deshalb, weil ich vor kurzem beim Wettbewerb von Fürstfeld diesbezüglich ein absolutes Negativerlebnis gehabt habe. Trotz Transponder, trotz Altitude Decoding, trotz Secundare Radar in Graz ließ mich der Tower Controller wegen eines einzigen Verkehrsflugzeugs 15 Minuten warten. Da fragt man sich, wozu es Radar gibt, wozu wir sündteure Geräte anschaffen, wozu es hochausgebildete Controller gibt, die dann so überhaupt nicht mitspielen. Letztlich verabschiedet er sich mit "Auf Wiedersehen, Herr Kapitän". Mein wirklich gutes Verhältnis zur österreichischen Flugsicherung hat einen Knacks bekommen, ich melde mich also vorerst nicht, bin allerdings haarscharf an der Grenze zur Kontrollzone. Knapp unter der Basis zieht das Ötztal unter mir durch, dann fliege ich tief in die Stubauer Alpen südlich am Finstertalstausee über riesige wolkenabgeschattete Schneegipfel ins Oberbergtal und über Neustift im Stubaital an der Kesselspitze vorbei nach Steinach am Brenner. Wieder wurden rund 900 Meter abgeglitten. Das ist schon recht gute Arbeitshöhe in den Alpen. 17.30 zeigt die Uhr, Ruppel ist fast am Kühltai und holt seit 2 Std. konsequent auf. Am Brenner scheint wieder die Sonne, ein schneller Blick auf die markante Autobahn, dann lockt eine gute Entwicklung in den Zillertaler Alpen meinen Nimbus an die Flanken des Bendelsteins bei Navis. Aus 2600 Metern kreise ich wieder hoch. Der mächtige Olperer liegt mit seinen Gletscherliften voll in der Sonne. Aus dem Osten hört man längst wieder Turnauer Segler heimwärts fliegen, doch nicht allzu Gutes klingt aus ihren Mikrofonen. Rudi Göbl ist etwa bei Krimml, die anderen fliegen bereits viel weiter im Osten. Oppekaier und Kammerhofer, Ruppel Meier, Rudi Göbl und ich sind die Nachzügler. Bald bin ich im Tuxertal und gleite nach Mayrhofen. Der deutsche Airbuskapitän Manfred Ringel "speeded" mit seinem Astir heimwärts nach Eschenlohe. Er erfragt den optisch bestgeeigneten Flugweg zum Kellerjoch. Er muß gegen die Sonne! Wie gut haben es doch da wohl alle im Osten gestartet. Die Sonne im Rücken ist alles viel übersichtlicher und so pfeile ich schnurgerade auf die Gerlos zu. Eine riesige Entwicklung garantiert vorerst noch Aufwind, doch dann wird es heikler. Die Gerlos bringt noch einmal 3600 Meter NN, danach sollte es basismäßig nur noch bergab gehen. Immer noch fühle ich mich gut, bin voller Zuversicht, auch wenn ganz kleine Zweifel an der Erfüllbarkeit der Tagesaufgabe auftauchen.

Die südliche Pinzgauseite erwartet uns Nachzügler mit nun wesentlich tieferen Basishöhen, mit Schauertätigkeit, mit bis zu 7/8 Abschirmung in Richtung Hohe Tauern und fast überhaupt keiner Wolkenentwicklung in den Kitzbühler Alpen. Der

Nordwestwind staut sich an den Hohen Tauern und so geht es noch relativ gut ostwärts. Immer am Rande der starken Entwicklung an den Gratausläufern der Hohen Tauern zum Salzahtal bleibend muß ich bei Zell am See sogar bis in die Dientener Berge ausweichen. Im Osten kämpft man nun auch schon ganz erheblich. Oppelmayer und Ruppel sind hinter mir, Sepp Kammerhofer und Rudi Göbl vor mir. Rudi wendete heute am Semmering und dann als freien Wendepunkt über dem Haus seiner Schwiegereltern in Düns bei Feldkirch in Vorarlberg. Er wird seine Tagesaufgabe zwar nicht erfüllen, aber einen schönen 926-KM-Flug heimfliegen. Ab und zu gibt es noch Hinweise, wo wer was an Thermik gefunden hat. Wolfgang redet fast gar nichts und wenn, so klingt es mehr als bedrückt. "Es ist halt immer noch verdammt weit nach Hause!" meint dieser sensible, hochtalentiertere Alpensegler.

Richtung Radtstätter Tauern gibt es noch einzelne Quellungen. Niederöblarn ist total abgeschattet und so gleite ich tief in den Tauernhauptkamm hinein und erreiche nördlich des Mosermandls genau über der Tauernautobahn meinen letzten richtigen thermischen Aufwind.

Zweifel kommen auf

Um 19.03 Uhr -das ist doch nur 18.03 Sonnenzeit- passiere ich die Autobahn. Ganz tief in den Niederen Tauern tragen die nordwärts gerichteten Grate ein wenig. Jetzt mußt du vorsichtig bleiben. MacReady 0,5, zeitweise wird auch 0 programmiert. Der Einstieg in die Abendthermik erfordert Geduld und Geschick, vor allem aber vorerst möglichst große Höhe. Ruppel, so wie es da vorne aussieht, schaffen wir es möglicherweise wieder nicht! Ich spüre, wie Zuversicht sich mehr und mehr in Hoffnung wandelt. Trotzdem freue ich mich über den bisherigen Flug und die Aussicht, diesmal weiter als 960 Km-meine bisher größte Distanz- zu kommen. Jetzt der Radtstätter Tauernpaß. Mit unendlichem Feingefühl gleitet mein schöner Vogel durch die Niederen Tauern. Einzelne Cumuli lösen sich regelmäßig gerade vor Ankunft auf. Links Schladming, dahinter der hochaufragende Dachstein im Dunst des Gegenlichtes. Ich sinke und sinke. Der Höllstein zwingt mich nun doch recht weit in Richtung Ennstal auszuweichen. Über dem Sölketal gewinne ich nochmals 150 Höhenmeter. Ein unendlich fairer Sepp Kammerhofer findet Steigen im Raum weit südlich des Grimmings. "Kilo Bravo, beim Ostende des Grimmings weit in die Tauern versetzt unter den dunklen Wolken habe ich jetzt einen halben Meter! Auch er fliegt um einen österreichischen Zielrückflurekord und hätte dies ganz sicher nicht weitergeben müssen. "Danke Sepp" ertönt es im Funk; jetzt wo ich es zu Papier bringe danke ich Dir nochmals, lieber Sepp! Gezielt gleitet mein Nimbus in den Raum Donnersbach wo ich in langen 15 Minuten nur 300 Höhenmeter ersteigen kann. Die Abendthermik hat eingesetzt und geschickt geflogen geht es jetzt über große Strecken mit Luftmassensteigen von 10-20 m/sec vorwärts.

Abendthermik

Windverblasene Talmitte oder etwas zu den zuletzt sonnenbestrahlten Hängen versetzt fliegend kann man nun mit noch ganz gewaltigen Streckengewinnen rechnen. Möglichst

viel geradeaus fliegen ist die Parole. Einkurven bringt in der Regel nur fallen. Wo große Talsysteme zusammentreffen oder bei starken Taleinschnürungen ist noch mit auskreibarer Abendthermik zu rechnen.

Dieser Erfahrung gehorchend gleite ich am Blösen vorbei nach Rottenmann und zum ersten Mal glaube ich zu wissen, heute die 1000 km-Marke überfliegen zu können. Geduld Karl, Abendthermik erfordert unendlich viel Geduld und trotzdem darf keine Zeit verschenkt werden.

Bei Rottenmann einige Kreise - da schwebt Ruppil majestätisch mit seinem 24-Meter-Vogel in gleicher Höhe in die 20 cm Steigen. Wie ein Adlerpärchen nutzen wir den späten Aufwind, gewinnen aber nur etwa 100 m, dann fliege ich weiter und unsere Wege trennen sich.

Ruppil versucht in Richtung Dürrenschöberl und Eisenerzer, ich setze auf Trieben, wo das Talsystem des Wolfsgrabens mit dem Paltental zusammentrifft. 10 Minuten Kreisflug bringen dort nochmals 150 Höhenmeter und so gleite ich aus 2150 Meter NN in Richtung Timmersdorf. Freude, gepaart mit ungemeiner Spannung steigt auf. Die 1000 km sind sicher, der Zielrückkehrrekord noch fraglich. Sepp Kammerhofer meldet nun größeres Sinken bei Mautern. "Sepp, flieg mehr rechts, mehr über den Waldücken" funke ich zurück. Nach einer Minute: "Hast recht, Kilo Bravo, jetzt ist es besser!"

Über der westlich versetzten Paßhöhe des Schoberpasses gewinne ich nochmals 100 Meter im Kreisflug. 8 Minuten kosten sie, sodaß die Zeit wegschmilzt wie Schnee im Föhn. Die Sonne steht tief, nur zu langsam zieht das Gößbeck an der Linken vorbei. Sepp fand bei Timmersdorf nochmal ein wenig an Steigen und gleitet nach Hause. Zuversichtlich meldet er ausreichende Endanflughöhe, doch der Schein will ihn trügen. Er schaltet auf Turnau und so bekomme ich nicht mit, wie er mit großem Saufen gerade noch den Platz erreicht.

Ruppil verbodelt sich ein wenig im Paltental und ich meine "komm doch nach, die Zeit läuft uns davon!" Ein sehr trauriges "Karli, ach wäre ich doch bei Dir geblieben" kommt zurück, als ich zwischen Gößbeck und Timmersdorf ein letztes Mal 100 Meter Höhe gewinne. 2100 NN auf 875 Meter Platzhöhe, das reicht locker, ist auf 35 Kilometer Entfernung nach Turnau mehr als doppelte Höhenreserve. Ich verabschiede mich von Ruppil, der irgendwo zwischen Schoberpaß und Gößbeck fliegt und schalte nach Turnau. Sepp sagt mir sofort, er hätte großes Saufen gehabt und erst ab dem Floning wäre es wieder besser gegangen. Als große rote Scheibe ist die Sonne zwischen Gößbeck und den Ennstaler Alpen am bergigen Horizont verschwunden.

Ich denke an Jochen von Kalkreuth, an seinen Traum vom 1000 km- Flug in den Alpen, an seinen letzten großen Alpenflug, den wir im Juli 1976 zufällig gemeinsam flogen. Ich kam mit 840 km Zielrückkehr-Rekord heim, er ging auf 1000, mußte aber vorzeitig wenden. Weitere Versuche Jochens verhinderte ein tragisches Schicksal. Sollte ich es schaffen, so soll dieser Flug auch seinem Andenken gewidmet sein.

Nochmals Spannung

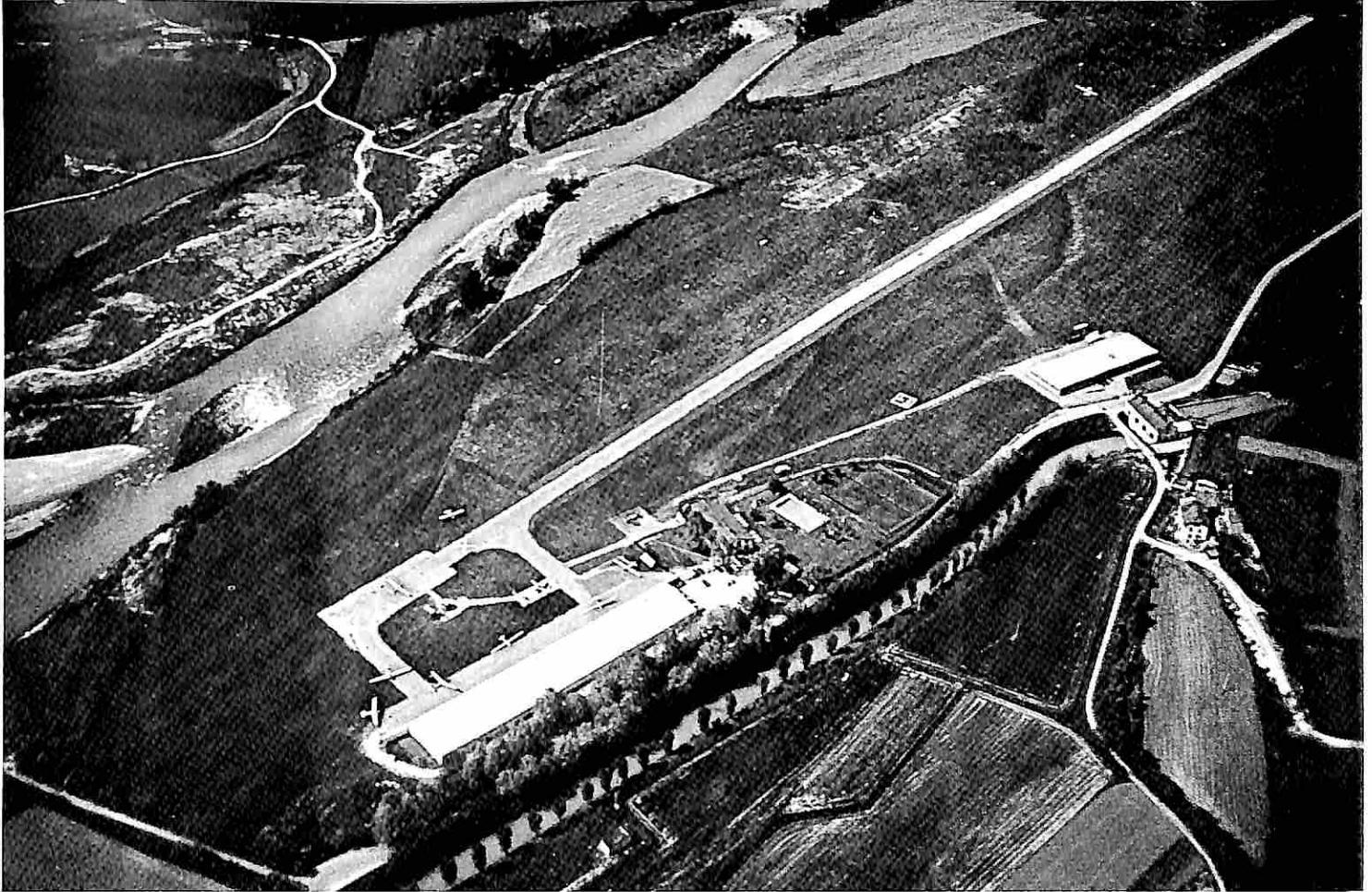
Südlich an Trofaiach gleite ich mit über einem Meter Luftmassensinken in Richtung Turnau. Meine Zuversicht ist schnell höchster Alarmbereitschaft gewichen. Der Zanderrechner zeigt Gleitzahl 24. Ich verlagere den Flugweg mehr zu den vermeintlich doch etwas windangehauchten Waldhängen. St. Katharain im Tal zum Grünen See - sinken,

sinken, sinken. Die großen Satellitenspiegel bei Graßnitz steigen höher und höher - immer noch sinken. Egal, wohin ich verlagere, es geht nach unten. Da hilft selbst Gleitzahl 60 nichts. "Turnau, ich weiß nicht, ob ich es schaffe, das wird sehr, sehr knapp"!

Im Geiste bereite ich bereits eine Außenlandung hangauf, unterhalb Aflenz oder wenn ich über den flachen Sattel bei Dörflich komme, auf der großen Wiese westlich unterhalb des Flugplatzes bei Seebach vor. Wäre der Knüppel aus Gummi, er hätte jetzt die doppelte Länge! Die 1000 sind überflogen, jetzt geht's nur noch um den Zielrück-Rekord. Einige lange, bange Minuten, dann endlich bei Etmüßl ist der Spuk vorbei. Fast am Bergfuß trägt der Floning wieder, dann 0,2, 0,3 mlsec Luftmassensteigen. Thörl sehe ich aus nie zuvor gesehener "Flugtiefe". Die Hänge in Richtung Turnau tragen weiter. Letztlich komme ich, seit Timmersdorf mit dem für das jeweilige Luftmassensinken besten Gleiten fliegend, 150 Meter über dem Platz an. Ganz kurz vor der Schwelle 07 drücke ich sie bis Flugplatzniveau noch weg und fege mit 240 kmh im Tiefflug über den Platz. Aus dem Augenwinkel sehe ich am Pistenrand alle am Platz verbliebenen Flieger, Frauen und was sonst noch in der kleinen Kantine saß, stehen. Man winkt, man klatscht, man freut sich. Kilo Bravo hat es geschafft! Nur Sekunden, dann bin ich an ihnen vorbei. Hochgezogen, rechts weggekurvt, schulmäßig queranflug, Ruppil beglückwünscht mich als erster noch am Funk. Er ist 1850 Meter vor Trofaiach. Schnell berichte ich noch vom "Saufen" zwischen Trofaiach und Floning, er dreht ab. Als Verkehrspilot ist im Sicherheit wichtiger als sein zweiter 1000 Kilometerflug und er landet in Timmersdorf - 991 km!!!

Während des Anschwebens habe ich schlechtes Gewissen - vielleicht hätte ich es ihm doch nicht sagen sollen, vielleicht hätte er eine bessere Linie gewählt, wäre er doch auch heimgekommen. Sanft setze ich meinen großen Vogel ins nun schon wieder taunasse Lanzengras, rolle über die markierte Schwelle 07 mit einer Linkskurve direkt vor die "Bodega", unsere kleine Lanzenkantine. 20 Meter vor dem Wirtshaus öffne ich nach 11 Std. 13 Minuten Flugzeit die Haube. Freude bei allen, alle haben mir diesen Flug nach so oftmaligem Scheitern, nach 960, nach zweimal 925 km ehrlich vergönnt. Man stürmt zum Cockpit, Jörg Felberbauer hält Gratulanten zurück. "Stop, da ist noch wer - sie zuerst!" Und so gratuliert meine soeben aus Lanzarote zurückgekehrte und am Nachmittag angekommene Frau Sylvia als allererste. Ein Riesenhallo, alles freut sich, ich wohl am meisten. Doch nicht genug! 11 Minuten später schwebt Wolfgang Oppelmaier mit seiner Römerquelle-LS4 auf die nun schon mit Autoscheinwerfern ausgeleuchtete Piste 25. 903 Kilometer Zielrückkehr, so wie Sepp Kammerhofer, der ebenfalls auf LS4 flog. Beide haben heute mit ihren Standardmaschinen nicht nur Alpensegelfluggeschichte geschrieben, beide haben auch den bisher von Dr. Andreas Hämmerle gehaltenen Zielrückkehr-Rekord von 885 übertroffen. Eine großartige Leistung - ihr Pech, daß ich nach Hause kam. Die moralischen Tagessieger sind sie.

Jetzt, wo ich diesen herrlichen Flugtag während ich ihn niederschreibe nochmals Revue passieren lasse, möchte ich Euch Sepp und Wolfgang nochmals meinen ganz persönlichen Glückwunsch aussprechen! Ihr flogt ganz super und werdet sicher auch 1000 auf Standard schaffen.



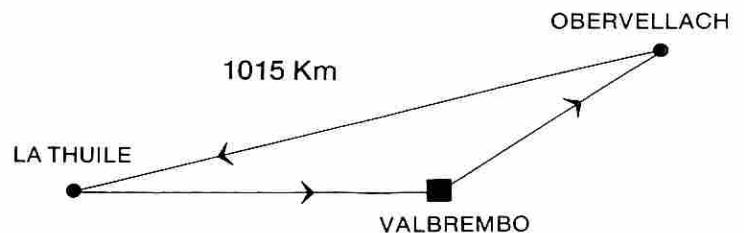
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

A. V. A. O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
A. V. A. AERoclub VOLOVELISTICO ALPINO

Aeroporto di Valbrembo (BG)
Telefono 035/528093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

5 TWIN ASTIR - JANUS B - 3 ASTIR STANDARD
4 HORNET - 4 DG 300 - ASH 25
Motoalante GROB G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

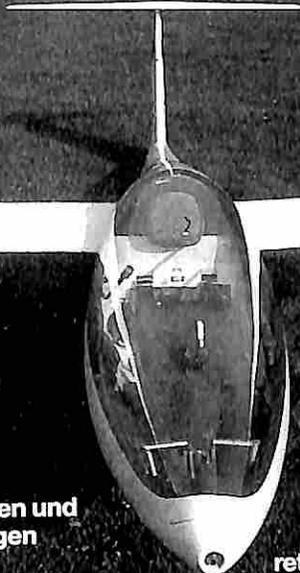
Il Club è dotato di: vasto camping per roulettes e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.

EP

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

DG**Verlangen Sie das Beste
Don't accept less than the best**

vollständiges
Programm an
Segelflugzeugen und
eigenstartfähigen
Motorseglern
mit Klapptriebwerken
ein- und doppelsitzig

full range of
sailplanes and
selflaunching-
sailplanes with
retractable powerplant
single seaters and
two seaters

Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern
Don't fail to ask for more detailed information

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH

Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany
Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d

DG-400

ad 8 anni dal primo volo ancora
insuperato per:

Prestazioni di decollo e salita
Maneggevolezza - Sicurezza
Indipendenza

DG-500 ELAN Trainer

Il biposto ideale per scuola e
allenamento

DG-500/22 ELAN

Il biposto di alte prestazioni con 22 m.
di apertura alare

DG-500 M

Versione a decollo autonomo del
DG-500, con motore retrattile

DG-600

Il Super 15 metri corsa della nuova
generazione, con prolunghe a 17 m.

Venduti in Italia tramite:

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

ELAN

**È FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI**

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD
Nuovo profilo con turbolatori soffianti
Serbatoio ballast piano verticale
Connessione automatica di tutti i comandi
EFFICIENZA 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
Capottina «pezzo unico» per una eccezionale visibilità
IMBATTIBILE RAPPORTO PREZZO/PRESTAZIONI
FORMIDABILE! LO STANDARD DI SUCCESSO

ELAN

**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO

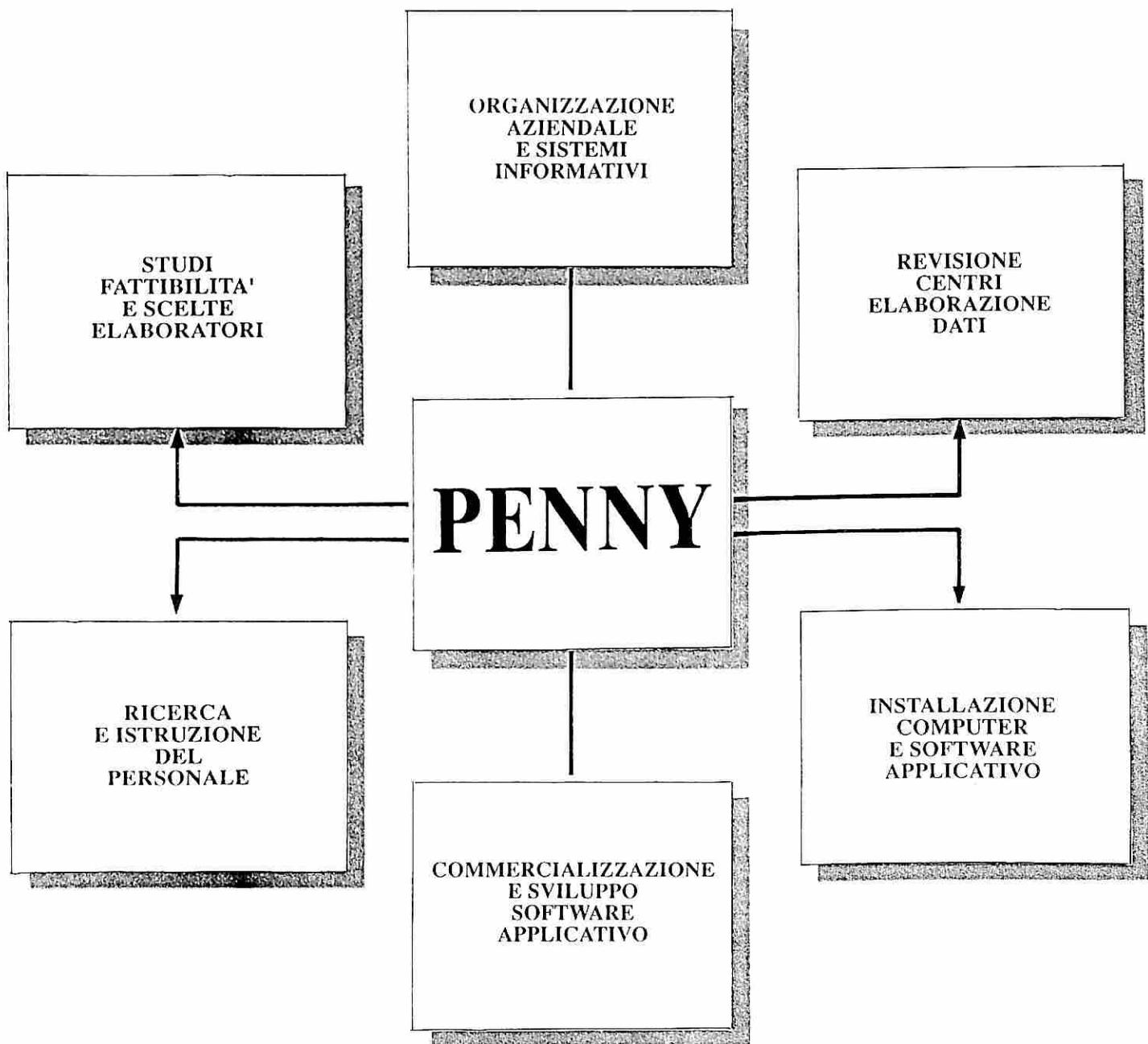
33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092

"JACQUELINE..

ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

IL NASTRIFICIO BOLIS, grande produttore italiano di nastri, ribadisce il suo ruolo di pioniere nell'industria dell'etichetta con la realizzazione di "JACQUELINE" l'etichetta tessuta Jacquard. Un classico per i confezionisti finalmente realizzabile con moderni mezzi industriali.





SOFTWARE SPECIALISTICO PER S/XX - 400
 SOFTWARE GESTIONALE PER AZIENDE DI PRODUZIONE

- GESTIONE COSTI
- CONTROLLO PRODUZIONE E COMMESSE
- GESTIONE TERZISTI
- CONTABILITA' INDUSTRIALE

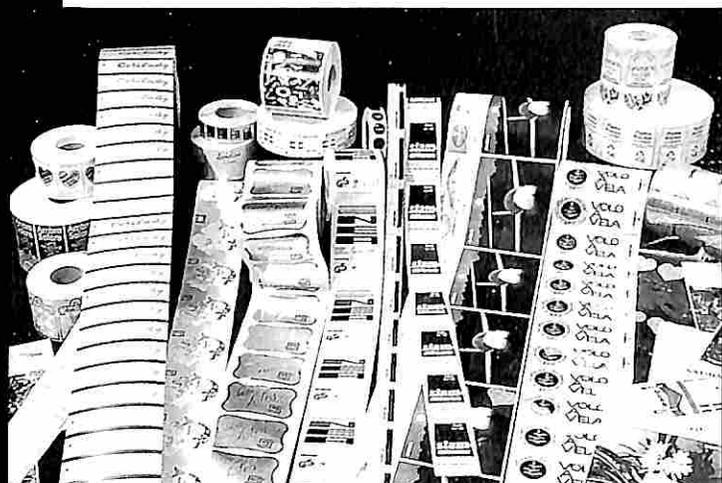
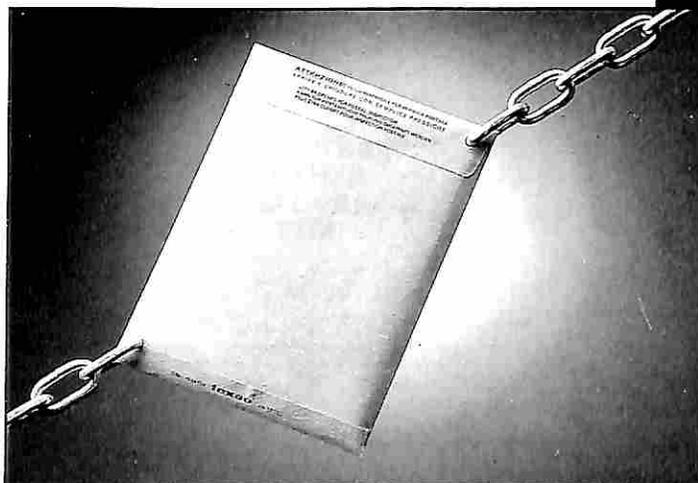
PENNY s.r.l.

SISTEMI INFORMATIVI AZIENDALI - AGENTE IBM
 VIA VARESE 5/D MOZZATE (CO) TEL. 0331/833666 - FAX 0331/833700

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (ø 3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI

GBC

ITALIANA

A Rieti il raduno degli aliantisti da sbarco e assalto

Il tradizionale raduno si è tenuto quest'anno sull'aeroporto di Rieti ed è stato un momento molto entusiasmante, specialmente quando questi «ragazzi» hanno festeggiato uno dei loro Comandanti: il Ten. Col. Plinio Rovesti, un protagonista del volo silenzioso italiano ed internazionale.

Il nuovo Notiziario mensile di informazione dell'Aero Club d'Italia

Notiziario: il perchè d'un cambiamento

Da questo numero il Notiziario dell'Aero Club d'Italia si presenta con una nuova veste grafica, con un diverso contenuto e con una diversa periodicità.

Il Notiziario avrà periodicità mensile e conterrà, per lo più, notizie e informazioni volte a divulgare il lavoro degli Organi di amministrazione dell'Aero Club d'Italia, l'attività sportiva nazionale e internazionale, nonché quant'altro abbia interesse per gli aero club ed importanza per il nostro mondo.

Le notizie saranno succinte, ma esaurienti e il fatto riportato sarà sempre distinto da eventuali commenti od opinioni.

Con ciò ci proponiamo di raggiungere un duplice risultato: una informazione migliore, più completa e, soprattutto, più tempestiva di prima. E, inoltre, un risparmio.

A questi notiziari mensili, che verranno inviati ai soli Presidenti degli Aero Club federati e degli Enti aggregati, oltre a varie Autorità e Rappresentanti istituzionali, seguirà la redazione di un numero unico riassuntivo di ogni attività dell'anno, nonché una consistenza dell'Ente e degli Aero Club federati.

Ci auguriamo che questa nuova edizione raggiunga le mete indicate con la celerità che ci proponiamo.

Avv. Mario Testa
Presidente Aero Club d'Italia

Non possiamo che plaudere e formulare gli auguri per la continuità in quanto le informazioni sono sempre d'aiuto per meglio operare. Se poi troveranno spazio anche i commenti e le opinioni, tanto meglio.

Ultimissima!

L'imperdonabile ritardo di questo numero mi consente di pubblicare quanto è apparso sul giornale IL TEMPO nelle pagine dedicate a RIETI, di martedì 29 ottobre:

Aero Club centrale di volo a vela

Cicchetti chiede iniziative per evitare il trasferimento

DEL TEMUTO trasferimento dell'Aeroclub Centrale di volo a vela da Rieti a Terni si parlerà al prossimo consiglio comunale. Una richiesta in tal senso è stata avanzata dal consigliere Antonio Cicchetti del Msi il quale, appresa la notizia da un servizio del nostro giornale vuole conoscere le iniziative che il comune intende intraprendere per scongiurare questa eventualità.

Cicchetti si dichiara consape-

vole del danno che il trasferimento dell'Aeroclub Centrale comporterebbe per la città e pensa che l'amministrazione comunale si dovrebbe fare parte dirigente per la costituzione di un consorzio di enti che abbia lo scopo di gestire l'aeroporto civile, così come avviene in altre città.

Per raggiungere questo obiettivo Cicchetti rilancia la proposta elaborata dalla Camera di commercio.

Il Trasferimento «fisico» è un'assurdità ed è giusto che qualcuno si preoccupi. Così come sarebbe giusto che qualcuno si preoccupasse del trasferimento «amministrativo» e mi spiego: ritengo valida l'idea (già da tempo espressa ed in questo stesso numero rinnovata) che l'aeroporto torni al Demanio Aeronautico affinché Rieti diventi la sede del volo a vela dell'A.M.I. che potrebbe operare molto più validamente, anche in collaborazione con il volo a vela civile e contribuire a fare di Rieti quel Centro Internazionale per il quale ha tutte le carte in regola, anche quelle meteo, per diventare.

R.S.

AVF News

È il titolo del nuovo notiziario curato dall'Aero Club Volovelistico «M. Naldini» di Ferrara. Il Michele Fergnani ha formulato le abituali promesse, se non lo farà scriveremo noi al notiziario sicuri di trovare spazio!

«... quando avrai provato il volo,
camminerai sulla terra con gli
occhi rivolti al Cielo...
grazie a Lui esisti,
e lassù vorrai tornare...»

GS

VENDO ASH 25 CON RIMORCHIO
E PARZIALMENTE STRUMENTATO
Telefonare a Balzer: (035) 251392

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO

COMUNICATO STAMPA N. 7

CAMPIONATI MONDIALI DI PARAPENDIO

Si sono disputati in Francia a Digne (Alpi dell'Alta Provenza) dal 7 al 22 settembre i campionati mondiali di parapendio. 120 partecipanti selezionati dalle rispettive nazioni, 25 gli Stati rappresentati tra cui l'Italia che si è classificata al sesto posto. Migliore degli italiani è stato il feltrino Silvio Bertoni che si è classificato all'ottavo posto assoluto.

Vincitore di questa seconda edizione è risultato l'inglese Robby Whittal su Ninja Firebird, seguito dagli elvetici André Ediger e Urs Haari. Da notare che Whittal fa parte anche della nazionale inglese di deltaplano (di cui è già stato campione del mondo nel 1989).

Nella classifica femminile la medaglia d'oro è stata vinta dall'austriaca Andre Amann, al secondo posto la giapponese Miyuki Tanaka e al terzo la francese Nanou Berber.

La terza edizione del campionato del mondo di parapendio si disputerà a Verbier (Svizzera) nell'estate del 1993.

OMOLOGAZIONE EUROPEA

In vista del fatidico 1993 l'ente della normalizzazione delle normative della comunità europea ha impartito alcune disposizioni in materia di omologazione dei parapendio. La FIVL ha partecipato ai lavori indetti dal CEN a Digne (F) in occasione dei campionati mondiali. Tutte le aziende italiane interessate a conoscere i risultati di questi lavori possono mettersi in contatto con la Commissione Materiali della FIVL.

FESTA DELLA FIVL

Si è svolta con successo la tradizionale festa della FIVL: Caprino V.se, ai piedi del Monte Baldo, sede della cooperativa Deltaland e del Club Volo Libero Scaligero, è stato ancora una volta il punto di ritrovo dei piloti della federazione.

L'occasione si presta per dibattere i problemi del settore e per dare spazio ai programmi futuri della FIVL. In particolare la riunione degli organizzatori consente di stilare con un buon anticipo il calendario gare dell'anno prossimo. Quest'anno la cooperativa Deltaland ha fatto le cose in grande per onorare la memoria di Patrizio Bronzo (presidente della cooperativa e del club Volo Libero Scaligero) intitolandogli le due competizioni che si sono disputate rispettivamente sabato 31 agosto, domenica 1 settembre (parapendio) e la gara di deltaplano che si è disputata da giovedì 5 a domenica 8 settembre. Il successo dell'iniziativa agonistica di Air Kermess consente agli organizzatori di riproporre questa manifestazione l'anno

prossimo come gara internazionale «Open» valevole anche come selezione ai campionati italiani dopo il positivo collaudo di quest'anno. Un grande impegno per i soci del club Scaligero che hanno saputo, sotto la direzione di Anna Bonomini, organizzare una grande festa per far incontrare tutti gli amici del volo libero.

CORSO PER DIRETTORI ED ORGANIZZATORI GARE

La Commissione Gare organizza a Caprino V.se (VR) il giorno 19 ottobre uno stage per organizzatori, direttori e giudici di gara. Nel corso della giornata saranno illustrati i regolamenti e le disposizioni in materia di gare e manifestazioni. Inoltre verrà illustrato il programma gare gestito da computer e le modalità per un corretto utilizzo dei dati. Si parlerà anche del campionato di Cross Country di parapendio. Tutti gli organizzatori sono già stati invitati: i soci interessati possono prendere contatto con Tiberio Roda.

SCUOLE ABUSIVE

La FIVL rende noto che risultano ancora in attività istruttori e scuole abusive. Si avvisano pertanto tutti coloro che intendono frequentare un corso di parapendio di accertarsi che la scuola abbia i necessari requisiti per operare. La prima condizione è che la scuola risulti certificata (richiedere l'elenco alla FIVL - tel. 011-744991). Diversamente risulterà impossibile ottenere da parte dell'allievo il previsto attestato.

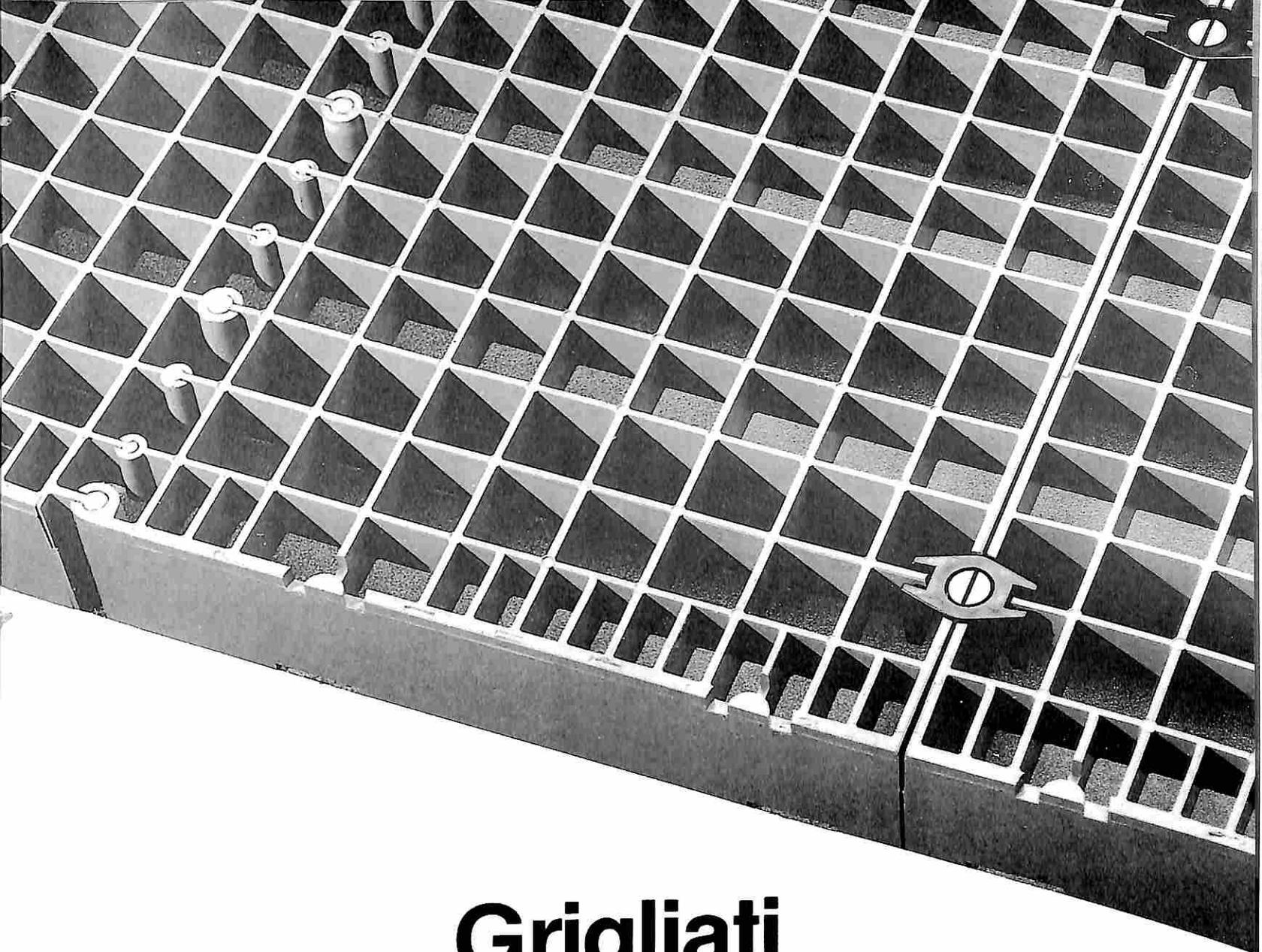
Prima di iscriversi al corso è indispensabile procurarsi i seguenti documenti: 1) visita medica. 2) Nulla osta del questore della provincia di origine. 3) Due foto formato tessera.

INCIDENTI

Diversi incidenti (3 dei quali mortali) hanno funestato l'estate appena trascorsa. Purtroppo l'invito alla prudenza, al rispetto delle condizioni meteo, non sempre è stato raccolto. Una maggiore sensibilizzazione alla prevenzione è auspicata dalla FIVL che invita tutti gli istruttori e tutti i dirigenti dei Club federali alla massima vigilanza e ad indire periodiche riunioni con la partecipazione di tutti i soci per dibattere sulla sicurezza del volo.

CORSO ISTRUTTORI DI VOLO LIBERO

L'AeCI comunica che il corso istruttori di volo libero (delta e parapendio) si svolgerà a Canzo (CO) nei giorni dal 5 al 13 ottobre 1991. La partecipazione è riservata ai piloti selezionati in occasione dello stage di maggio.



Grigliati per pavimentazioni

I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura ed agli urti.

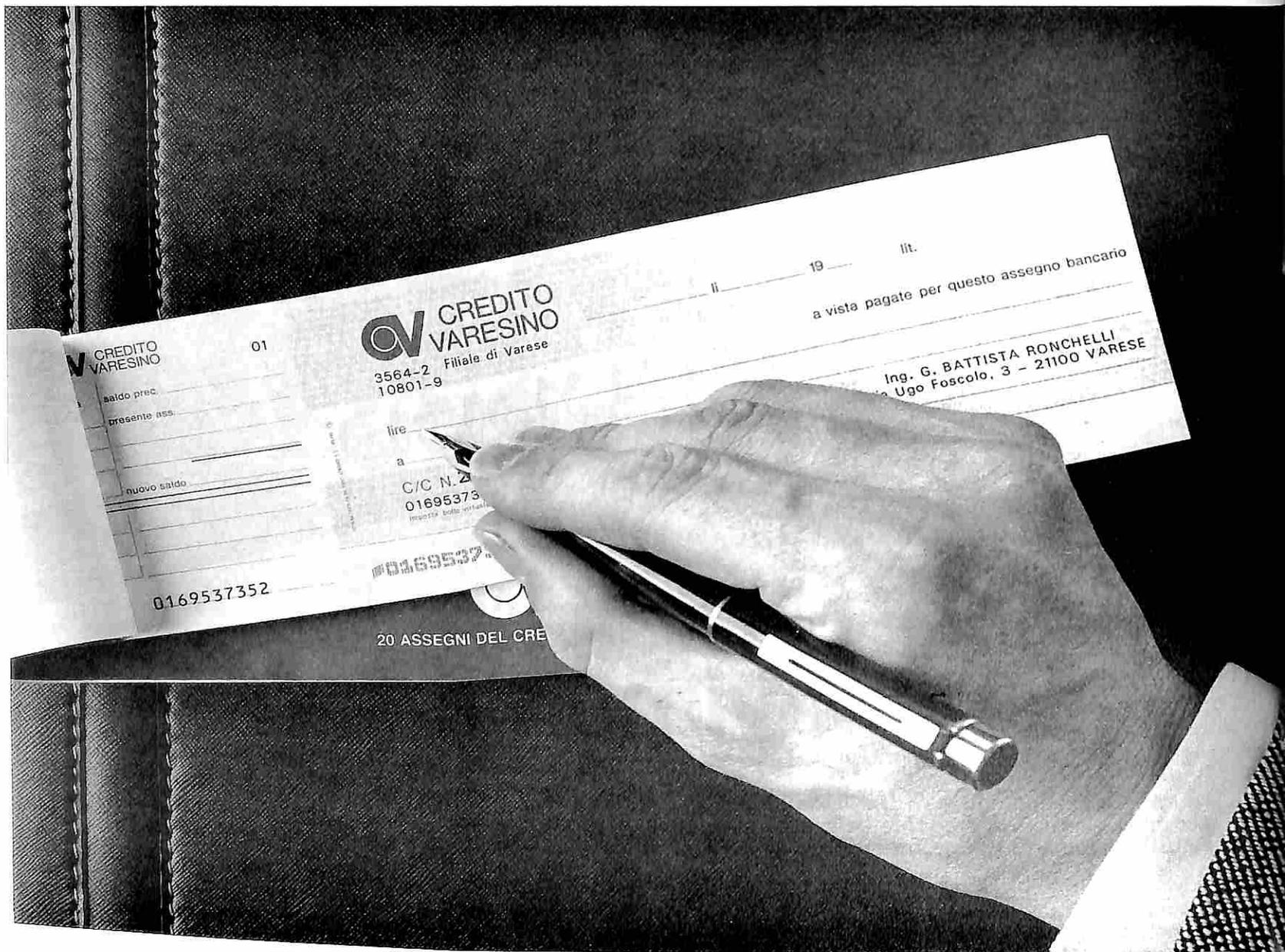
Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).

Per informazioni telefonare al numero 0331-826.553.

1849 Mazzucchelli

Mazzucchelli 1849 S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (VA) - Italy
Telefono 0331-826111 - Telefax 0331-826213 - Telex 330609

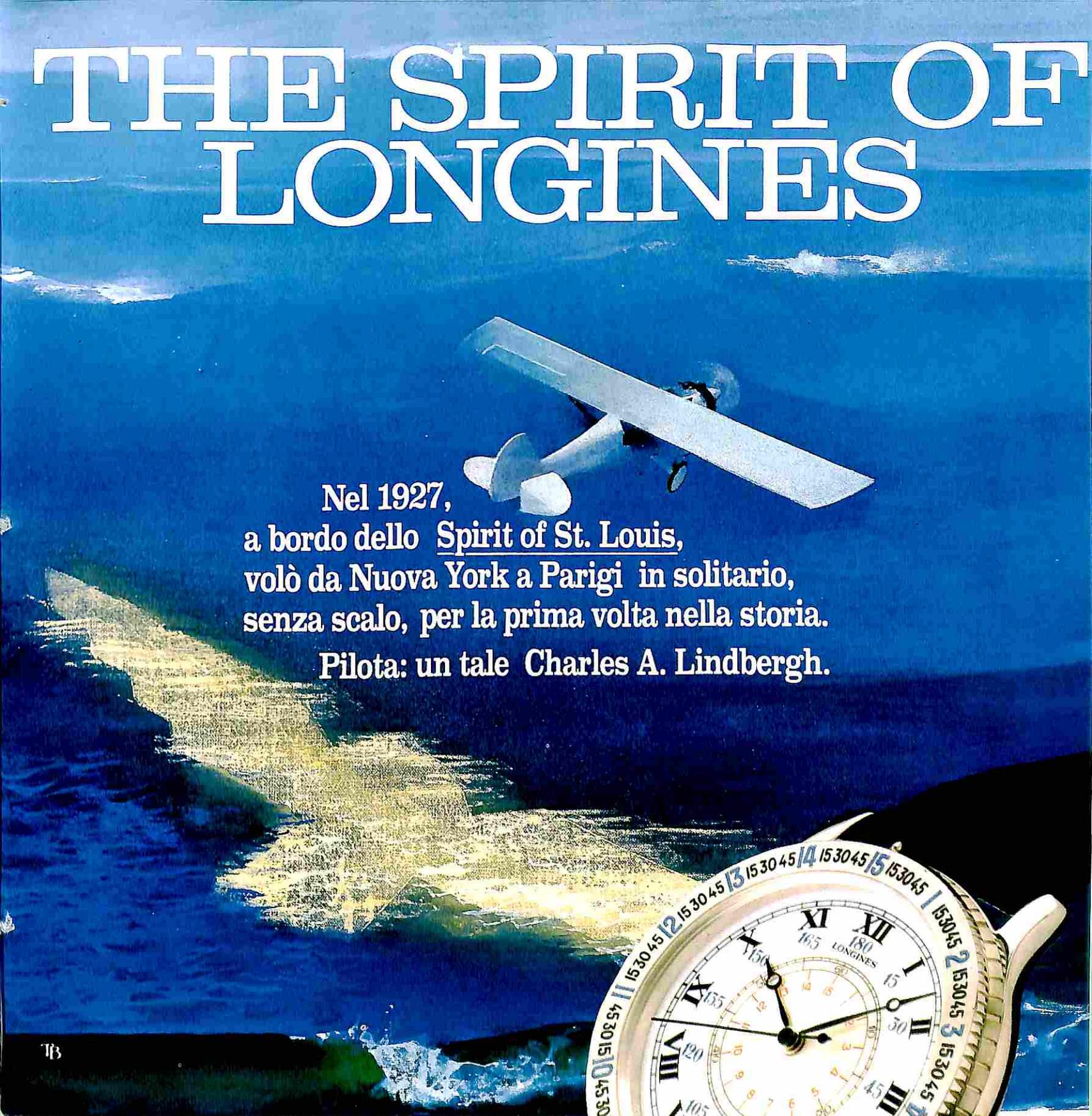
**Se pensate al modo più logico
di utilizzare denaro,
non portate denaro con Voi**



Aprite un conto corrente al

**CREDITO
VARESINO**

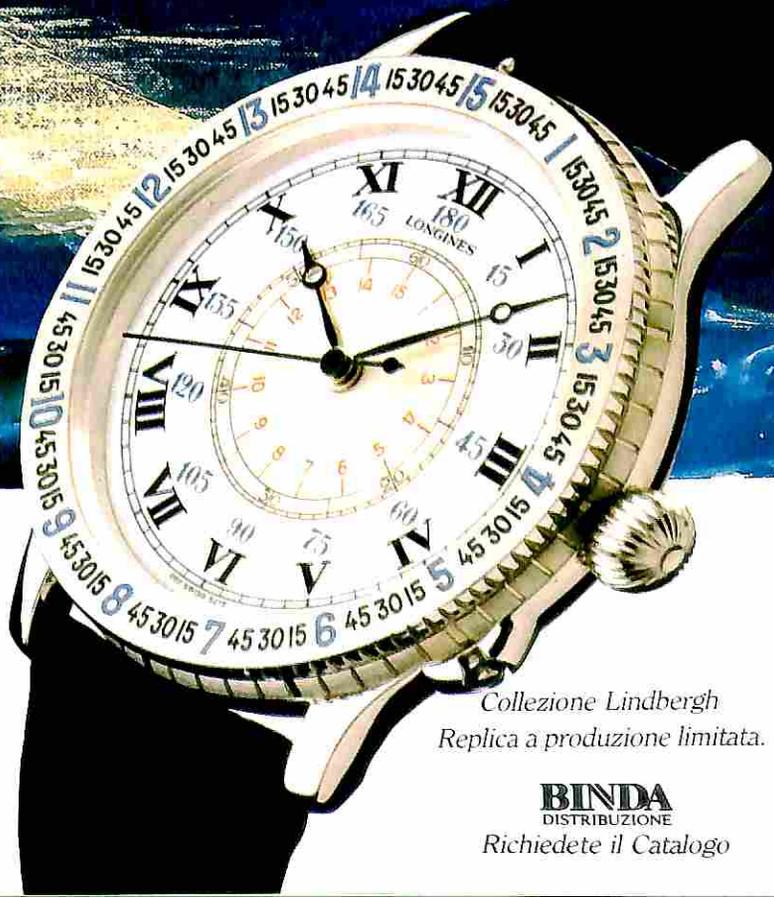
THE SPIRIT OF LONGINES



Nel 1927,
a bordo dello Spirit of St. Louis,
volò da Nuova York a Parigi in solitario,
senza scalo, per la prima volta nella storia.
Pilota: un tale Charles A. Lindbergh.

TB

Da allora, non ha mai smesso di volare.
Con la stessa fantasia, determinazione, affidabilità
e altissima precisione, per continuare a entusiasmarvi.
Oggi, le sue imprese si chiamano Conquest,
Vogue, Derève, Charleston, Agassiz...



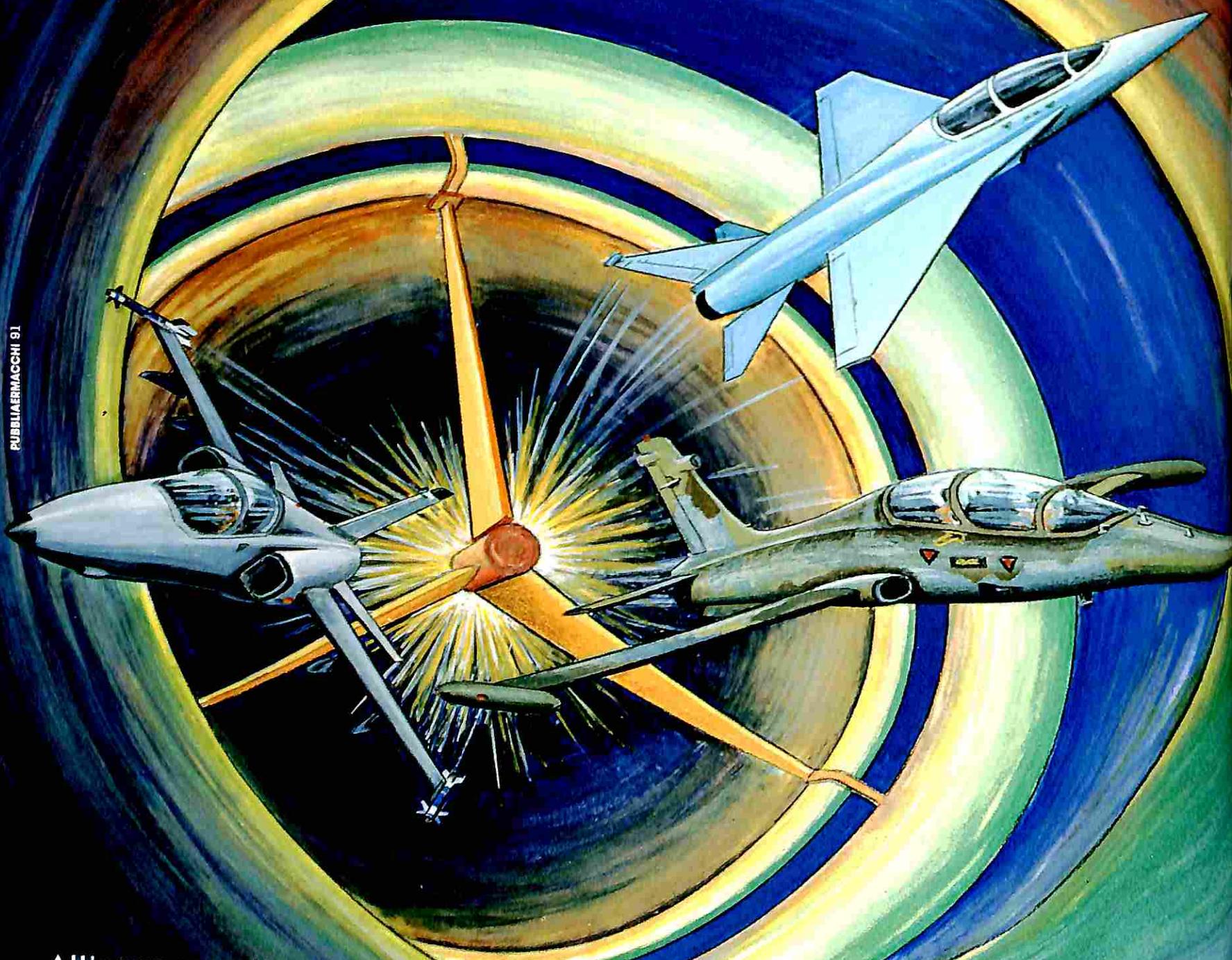
Collezione Lindbergh
Replica a produzione limitata.

BINDA
DISTRIBUZIONE

Richiedete il Catalogo

AERMACCHI

la tecnologia delle idee



PUBBLIAERMACCHI 91

All'avanguardia nella progettazione e produzione di velivoli, Aermacchi ha dimostrato una costante ed eccezionale capacità nell'interpretare le esigenze dei tempi grazie ad un continuo impegno nel preservare e sviluppare le capacità progettative. Da questa tradizionale competenza ha avuto origine una solida struttura di ricerca che ha consentito ad Aermacchi di mantenere una posizione leader nel settore aeronautico collaborando ai più importanti programmi nazionali e internazionali nel settore militare: MB-339, AMX, TORNADO, EFA, PTS 2000 e in quello civile: DO 328 con Dornier; MD 11, Airbus, DC 8 Cargo e ATR 42 attraverso la consociata Sicamb.