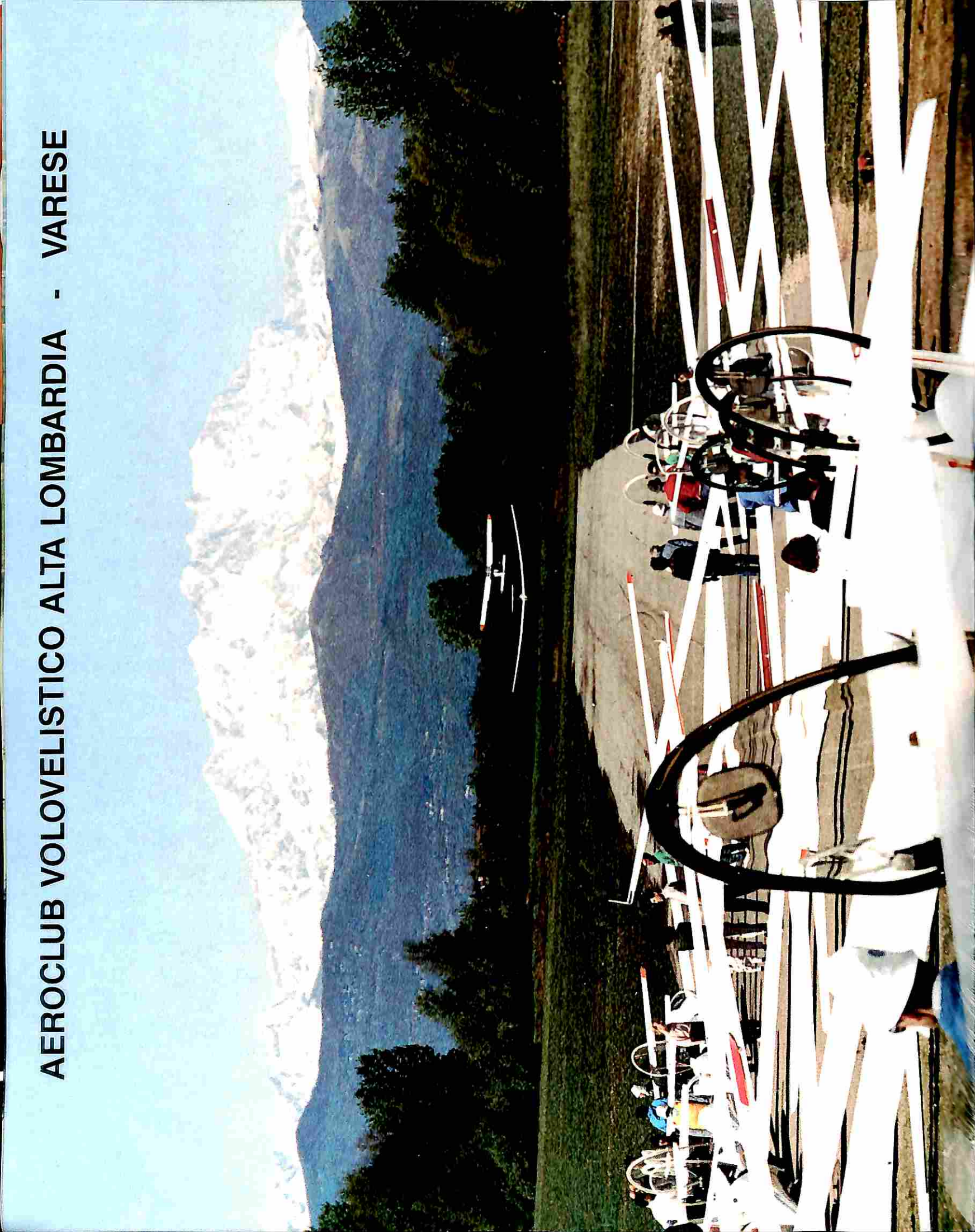




**AERoclub VOLOELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE**





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



# 1966 IL CIELO DI RIETI E L'AeCCVV VI ASPETTANO

Negli stages di quest'anno - pensati per voi -  
c'è ancora posto !

- I **piloti neo brevettati** e i **piloti di primo livello** potranno perfezionare la propria tecnica di pilotaggio e conseguire l'insegna d'argento
- I **piloti con insegna d'argento** verranno avviati all'attività cross-country, alle tecniche del volo veloce, al conseguimento dell'insegna d'oro
- I "**trecentisti**" potranno aspirare ai 500 Km e apprendere le tecniche del volo lungo rotte "energetiche" e del volo di competizione

A RIETI SI VOLA DI PIU' E MEGLIO !

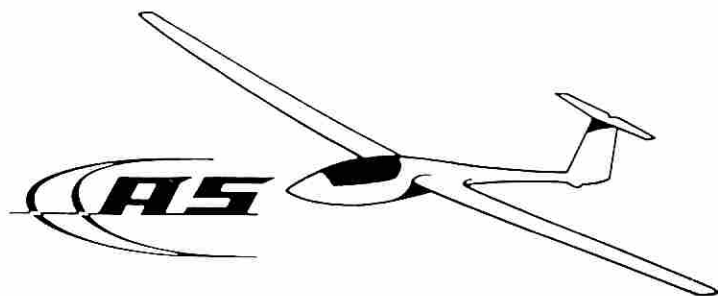
- più giornate volative in una settimana
- più ore disponibili per giornata volativa media
- ogni tipo di condizione metereologica e di volo

VOI AVETE BISOGNO DI RIETI  
E RIETI HA BISOGNO DI VOI !

Per informazioni e prenotazioni chiamate 0746/202138

# “air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



**AS K21**

biposto scuola  
apertura alare 17 mt  
efficienza max 35 (DFVLR)

**AS K23  
B**

monoposto da addestramento  
scuola e performance, apertura 15 mt  
efficienza max 34 (DFVLR)

**AS W24**

monoposto classe STANDARD  
apertura 15 mt, peso max 500 kg  
efficienza max 43  
versione decollo autonomo  
salita 2,8 m/sec  
efficienza max 43

**E**

**AS W22  
B**

monoposto classe LIBERA  
apertura alare 25 mt  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 60

**BE**

versione motoalante  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 60

**AS H25**

biposto classe LIBERA  
apertura alare 25 mt  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 58

**E**

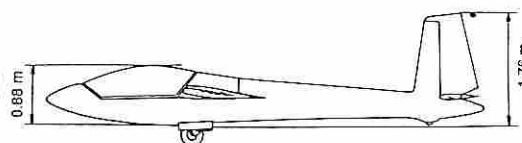
versione con motore di sostenimento  
salita 0,8 m/sec  
efficienza max 58

**AS H26  
E**

nuovo motoalante  
decollo autonomo  
apertura alare 18 mt  
efficienza max oltre 50

**AS W27**

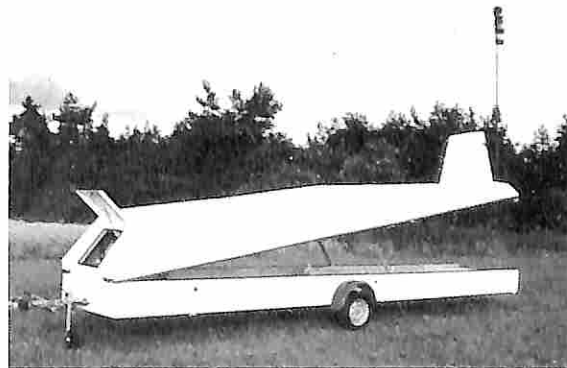
nuovo aliante 15 mt  
FAI CLASS  
efficienza max 48



## SWIFT S1

Il nuovo super aliante acrobatico monoposto  
± 10G  
Apertura alare 13 mt  
Disponibili Tips di prolunga a 15 mt

Modifica Mecanair  
per PIPER PA 18 180 HP  
Elica quadripla  
Ottimale per traino alianti  
e volo in montagna.



RIMORCHI COBRA

**ALEXANDER SCHLEICHER**

GMBH & C. - Segelflugzeugbau - D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe

**AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555**

# Strumenti di volo Cambridge

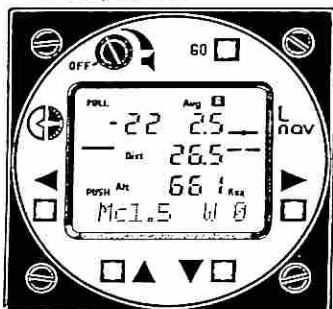
## una linea completa di prodotti

CAV II



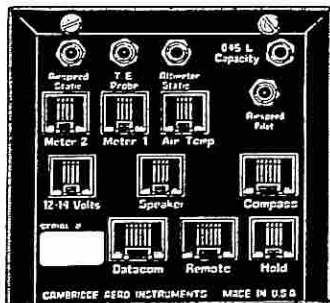
**CAV II** Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



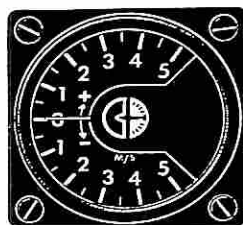
**LNAV** L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

**SNAV** Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.



SNAV

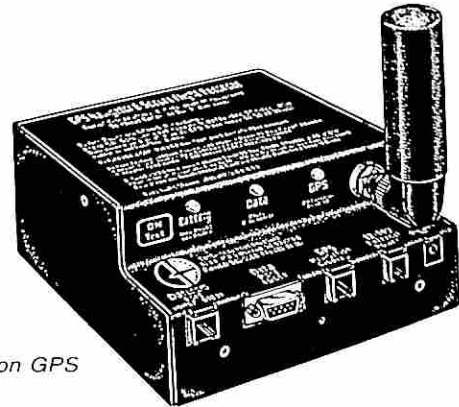
**GPS Registratore di volo** La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

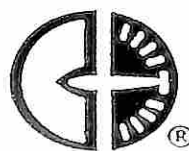
### Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

**I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!**

per Austria, Germania e Italia



**TEKK** Vendita e Assistenza  
**Technische Konsultation Keim**

Eyachstrasse 33  
 71065 Sindelfingen  
 Tel. (0049-0)7031-871 521  
 Fax (0049-0)7031-877 128



...indovina grillo!  
chi? dove? quando?

Continuando la ricerca di qualcosa di "vecchio" per mantenere l'atmosfera del cinquantenario, sono incappato in qualche fotografia d'epoca e – in attesa di realizzare l'.....teca – ho ritenuto utile promuovere la ricerca dei nomi, dei luoghi e dei tempi, quelli andati, ovviamente, in modo di farci tutti più ricchi..... di informazioni, episodi e ricordi.

Episodi e ricordi che possono ravvivare la mente dei "vecchi" e nel contempo rendere edotti i "giovani" sulle vicissitudini dell'epoca nella quale l'unico carburante si chiamava entusiasmo.

Bando alle tristezze e in becco all'aquila!

Renzo Scavino

*P.S. A tutti coloro che invieranno le risposte alle tre domande, la redazione invierà un simpatico ricordo.*





C. S. V. V. A.

**COMITATO REDAZIONALE**

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

**PREVENZIONE & SICUREZZA**

Guido Bergomi  
Bartolomeo Del Pio

**PROVE DI VOLO**

Walter Vergani

**CAMPI DI VOLO**

Achille Bardelli

**VIP CLUB & OSTIV**

**INTERNATIONAL EDITOR**

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645  
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE  
Internet: roberta.fischer@galattica.it

**VINTAGE CLUB**

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

**CORRISPONDENTI**

USA: Sergio Colacevich  
FRANCIA Giancarlo Bresciani

**REDAZIONI ESTERNE**

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

**STAMPA**

Arti Grafiche Camagni - Como

**DIRETTORE RESPONSABILE**

Lorenzo Scavino



FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 236 MAGGIO/GIUGNO 1996

ISSN-0393-1242

**SOMMARIO**

5	.....indovina grillo !.....
7	VOLO A VELA, CHE PASSIONE!
9 week end	VALBREMBO - WIENER NEUSTADT
11 anniversari	CENTENARIO DEL VOLO A VELA
13 dai campi di volo	SONDRIO/CAIOLO - LUCCA - VALBREMBO
	BORGO SAN LORENZO - CALCINATE
	FUENTEMILANOS - TORTONA/SAVONA
27 competizioni	LA COPPA "CITTÀ DI FERRARA"
	CONCLUSI GLI VIII CAMPIONATI EUROPEI
	COPPA DEL VELINO
	CAMPIONATO ITALIANO CLASSE STANDARD
	PREMONDIALI DI SAINT AUBAN
35 incontri	PAUL MC READY AL POLITECNICO
36 considerazioni	TUTTO QUELLO CHE AVRESTE VOLUTO.....
	APRIRE O NON APRIRE
40 recensioni	STORIA ED EVOLUZIONE DELL'ALIANTE
	NUOVO MANUALE DEL VOLOVELISTA
41 raduni	PAVULLO, RADUNO ALIANTI D'EPOCA
42 prevenzione e sicurezza	FLUTTER E L'ASW 20
43 prove in volo	P W 5
44 rassegna stampa	
45 l'altra meta del cielo	C'ERA UNA VOLTA VERGIATE
46 tra le quinte del passato	STORIA DELL'A.V.M.
48 vip club	FEDERICO BLATTER
	RIETI? RIETI?
55 ultimissime	
57 voloavelainformazioni	

IN COPERTINA: a fronte del quotidiano "grigiore" ecco una nuvoletta "rosa" che illumina una sinuosa ed invitante alata forma.

ATTENZIONE: Nella pagina del sommario del numero precedente è ripetuto il n. 234 del primo bimestre, mentre doveva essere indicato il n. 235 del bimestre marzo/aprile.

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

**ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1996: CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE !!**

1 - SOSTENITORE	L. 500.000 x	VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1996
2 - PARTECIPAZIONE	L. 200.000 x	VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA
3 - PRESENZA	L. 90.000 x	VOLO A VELA + SORPRESA

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.





# VOLO A VELA, CHE PASSIONE!

Finita la guerra, con gli alianti distrutti e le clausole del trattato di pace, il volo a vela italiano – come quello di molti altri paesi europei – era più parlato che praticato, mentre grande era la necessità di riunire le file ed i nodi delle umane relazioni spezzate dalla divisione dell'Italia durante il conflitto, che aveva portato la guerra sul nostro suolo ad iniziare questa volta dal sud.

Questo è lo scenario in cui viene inquadrata la sentita esigenza di un periodico che si occupasse specificatamente del nostro sport, veramente silenzioso di nome e di fatto. Il grande interesse che il volo a motore che col prodigioso e fulmineo sviluppo determinato dalla guerra catalizzava attorno a sé, attirava la fantasia giovanile sulle sue potenti e rombanti macchine, sulle epiche gesta, assai più che sui modesti attrezzi e sulle brevi, pacifiche imprese che con gli alianti venivano compiute. Senza parlare delle scarse risorse giovanili (e di non pochi adulti) che a quel tempo erano a disposizione per realizzare i sogni.

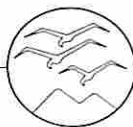
Con questa cornice ed in questo clima si può comprendere non solo la nascita di "Volo a Vela", avvenuta nel gennaio 1946 ad opera di un grande appassionato, il nostro caro Plinio Rovesti, ma anche il tono, le parole e le frasi romantiche dell'epoca, troppo vicina a quell'era fascista appena conclusa e che aveva largamente usato enfasi retoriche di così facile presa sulle menti giovanili. D'altronde allora, come oggi, sognare non costava nulla, e con i sogni tante epiche imprese si sono compiute, che oggi si realizzano quotidianamente e senza sforzo.

Bella epoca, che non tornerà più.

Così nacque, e visse per soli sei mesi, la rivista mensile che quest'anno invece compie i suoi primi cinquant'anni. Giacché la sua non fu morte, ma assopimento, da cui venne tratta nel marzo 1957 per iniziativa di un gruppo di entusiasti del volo a vela, capeggiati da Adolfo Soldini, neo eletto segretario di quella Associazione Volovelistica Milanese meglio conosciuta come AVM e che era appena diventata Aeroclub Volovelistico.

Il primo numero costava 200 lire, l'abbonamento annuale 800. La cadenza avrebbe dovuto essere mensile, come undici anni prima; ma nei dieci mesi successivi – fino al dicembre – uscirono solo altri cinque numeri. Direttore responsabile era Giancarlo Sabaini, comitato redazionale Plinio Rovesti, lo stesso Soldini, Egidio Galli, Mario Sabaini e Walter Vergani. I tipi, manco a dirlo, erano quelli della tipografia Sabaini; la sede, quella dell'AVM in centro Milano (via Ugo Foscolo 3). Ma l'officina dove la rivista prendeva corpo era l'abitazione del suo direttore in Via Casoretto, dove la sera ci si riuniva nella calda, cordiale ospitalità di Giancarlo e della sua bella, brava e simpatica moglie, in un clima a metà strada fra il cospiratore ed il gogliardico: visto che allora il volo a vela privato aveva pochi amici, ma in compenso molti nemici.





# Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



NUMERO 19-24 • ANNO QUARTO

GENNAIO-DICEMBRE 1960

Con i pochi alianti statali in assegnazione era allora vietatissimo restare od andare fuori campo; mentre in una intervista ad uno dei più famosi (e politicamente influenti) assi del volo a vela di allora veniva dichiarato che "anzichè disperdere le risorse nella scuola sarebbe stato opportuno concentrarle su pochi e collaudati campioni" al fine di raccogliere importanti successi sportivi.

Col secondo numero della rivista cominciò l'esodo di componenti e collaboratori del comitato redazionale. Non per altro se non per l'impegno che la rivista imponeva e che spesso urtava contro le reali disponibilità di tempo di quei giovani che l'avevano promossa. Dapprima si perse Mario Sabaini, che tutta via rimane come collaboratore; poi Adolfo Soldini, chiamato a ben più alti incarichi dalla sua posizione sociale e professionale, dimissionario anche dalla carica di segretario dell'AVM, assunta dal sottoscritto, neo consigliere; si dimise successivamente anche Franco Tomasina, collaboratore, per impegni professionali.

Dal gennaio 1958 entrò a far parte dei (pochi) collaboratori Giorgio Evangelisti, il futuro apprezzato giornalista professionista aeronautico, autore di molte opere interessanti fra cui i tre volumi di "Gente dell'Aria", storia dell'aviazione italiana e dei suoi spesso oscuri ma geniali precursori e protagonisti.

Nel 1960 cominciarono per la rivista le immaneabili dif-

ficoltà economiche. Un solo numero vide la luce, quello che raggruppava il 19° fino al 24°, alla fine dell'anno la redazione e la pubblicazione passò nelle mani del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, che ha edito questa rivista da allora e senza risparmio di fondi, giacchè la rivista è in cronico deficit; ed al quale va il merito di aver tenuta accesa questa fiaccola che è la nostra fiamma e che mai dovrà spegnersi.

Dopo che Rovesti, direttore del Centro Alpino, riprese il suo incarico a Rieti, la redazione passò nelle mani di Lorenzo Scavino, nelle quali è tutt'ora - senza la quale non avremmo avuto quella magnifica collezione di ricordi che alloggia nei nostri scaffali privati, a ripetere con la sua rilettura i sogni della nostra gioventù ed i trionfi e le conquiste del presente.

Nessuna civiltà nè cultura è possibile senza la memoria del passato; nessuna conquista dell'umanità è vero progresso se non viene tramandata ai posteri. "Volo a Vela" è il ponte attraverso cui passano alle nuove generazioni gli aneliti, i travagli di chi è vissuto ed ha operato prima di noi nella più romantica e pacifica tranquilla avventura come la definisce Gioacchino von Kalkreuth, ed è il mezzo con cui le esperienze e le conquiste non solo della tecnica, ma soprattutto dello spirito circolano a vantaggio di tutti gli uomini e degli appassionati.

Walter Vergani

Presidente Federazione Italiana Volo a Vela

# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 25 GEN.-FEB. 1961



# Valbrembo - Wiener Neustadt

20 Aprile '96

E' Sabato, inizia un week end di volo. Un'alta pressione domina l'Europa centrale e un fronte sta avvicinandosi alla penisola Iberica, nel corso degli ultimi giorni i volovelisti Italiani hanno compiuto voli di oltre 800 km. lungo l'arco alpino.

E' tutta la settimana che faccio i conti su questo week end e la voglia di tentare la realizzazione di un sogno è molto grande.

Sveglia alle 6.00 per essere a Valbrembo prima delle 8.30 (140 km da casa) per il "fatidico" sorteggio.

La fortuna mi assiste, il "Dischetto" è mio, ma purtroppo non è al suo solito posto in hangar perchè il "Custo" la sera prima era atterrato a Caiolo.

Mi serve un altro aliante! Il Discus non sarà disponibile prima delle 11.00/11.30, troppo tardi per una buona partenza.

Il buon Miticocchio dimostra tutta la sua natura sportiva e mi offre il DG 300 I-AVAH.

Accetto senza esitare e preparo la lavagna: Valbrembo-Wiener Neustadt.

Sono la 10.30, la manica è a piombo, la linea è schierata e pronta al decollo.

Mi offro per un sondaggio della Val di Imagna e il DG 300 I-AVAH viene schierato in prima fila.

SI PARTE!!

Traino a 1000 m., sgancio, planata sul costoncino di Bello.

C'è uno zerino, meglio di niente, qualche minuto di parcheggio ed ecco partire il primo termichino della giornata. 1/2 metro poi 1 metro fino a 1200/1300 m. ma è ancora troppo poco per entrare nelle Orobie.

Finalmente ecco i 1500 m. e dirigo verso Piazza Brembana, è tutto blù ma riesco a fare i 2400 prima di Foppolo e decido di attraversare la Valtellina verso la Val Malenco, dove incrocio il TT ed insieme andiamo a costone fino a Tirano, poi taglio verso Edolo dove vedo i primi cumuli della giornata.

La base è sui 2600 m., si va dritti anche se la massa d'aria non è certo entusiasmante con termiche rotte e visibilità scarsa; tuttavia le notizie che arrivano via radio dai Bolzanini parlano di una

val Pusteria "buona con basi intorno ai 3000 m. e vento da sud-ovest".

Salto in Val D'ultimo e attraverso in direzione della Val Venosta dove vedo un buon cumulo, faccio la base (2600/2800 m.) e inizio l'attraversamento della zona di Sarrentino, mi tengo a Nord e vado piano; arrivo sui 2000 m. a nord di Bressanone e rifaccio i 2600 m., attraverso ed entro in Pusteria, lato Sud verso la Plose ma non trovo nulla di significativo e tiro diritto arrivando sotto la cima di Plan de Coranas.

Giro intorno alla montagna ma non riesco a trovare nulla di buono, ormai sono sotto i 2000 m. e devo cercare una buona termica per risalire.

L'unica è attraversare la valle e provare lo spigolo della Valdaora.

Sò che arriverò basso ma con questo vento è l'unica speranza per trovare un valore degno della giornata.

Arrivo a 1600 m., il costone non tira molto e per un attimo penso proprio di essermi sbagliato e di dover cercare un campo.

Ma insisto, torno indietro per girare lo spigolo ed entrare nella Valdaora meglio esposta al vento di valle ed infatti, appena giro, una dinamica forte e decisa mi spara con un +4 a 3200 m.

Ho perso molto tempo, mi sono passati davanti in tanti ma è ancora presto e a EST il cielo sembra buono.

Chiedo al Galetto, che è al Tonale di avvisare Valbrembo che proseguirò verso Est.

Fino a Mautendorf è facile, bei cumuli, termiche potenti e si viaggia tra i 2500 m. e i 3200 m. Superato Mautendorf i cumuli però si diradano parecchio e tendono a spegnersi velocemente.

Nella valle prima di Timmersdorf l'ultimo "baffetto" in un cielo completamente blù mi regala gli ultimi 3200 m.

Non ho il GPS e tanto meno il computer, solo la bussola, l'orologio e la cartina a 500.000, una "botta" di conti mi dice che ho la planata tranquilla per l'altopiano di Lanzen Turnau.

Dirigo verso Lanzen in un cielo che sembra ormai morto.

Finalmente vedo l'altopiano e penso alle chiaccherate fatte con il Sergio Capo-

ferri su questi "mitici" posti del volo a vela Austriaco che ora ho l'occasione di ammirare.

Arrivo sulla verticale con 2000 m. e vedo che stanno ricoverando la flotta in hangar.

Provo il costone a Sud, ancora illuminato dal sole, e trovo un "metrino" dolce e tranquillo che mi porta a 2500m.

Comincio veramente a credere di potercela fare, anche se mi aspetto un forte vento da Est Sud Est che potrebbe darmi molto fastidio negli ultimi chilometri da percorrere nella pianura Viennese.

Arrivo leggermente a Nord del passo del Semmering e, contro un costoncino illuminato dal sole, trovo l'ultimo metrino "scarso" della giornata.

Ho la planata sicura, ma me lo faccio tutto per godermi lo spettacolo e gustarmi la gioia di un sogno che si sta per avverare, a 2200 m. lascio per la planata finale.

122.65 chiamo Wiener Neustadt, il vento al suolo è da 160° 20/25 kts. La pista in uso è la 10.

Arrivo sulla verticale con circa 1000 m., fuori i diruttori, atterraggio.

Il record di STUCCHI è battuto!!!!

Sono felice, molto felice, il sogno si è avverato.

Gli Austriaci sono gentilissimi, non devo più toccare l'aliante, fanno tutto loro: picchettano, mettono la batteria sotto carica, i timbri alla lavagna e al barogramma.

Chiamo Valbrembo e comunico che sono a VIENNA!!!!

Fuori, un tramonto dai mille colori chiude una giornata di quelle che certamente non riuscirò a dimenticare e il pensiero corre in Italia, a casa, alla mia bella e paziente Clara, all'amico Sergio con cui tante volte avevamo parlato di questo volo, al 4 stelle che sempre mi incoraggia a raggiungere nuovi traguardi e a tutti gli amici di Valbrembo.

GRAZIE, GRAZIE A TUTTI  
VOI.....DAL CUORE

Viva il volo a vela

Viva l'Aeronautica Militare

ALBERTO CASAMATTI

# Wiener Neustadt - Valbrembo

21 APR '96

ho chiesto il traino alle 11.00.

Gli amici Austriaci, gentilissimi come sempre, mettono il DG 300 in prima fila pronto al decollo.

Il vento è 20/25 kts da 170, il cielo blu e la visibilità non ottimale.

Il bollettino Austriaco parla di termiche che non partiranno prima delle 11.00 in montagna e niente cumuli.

Chiedo di essere trainato al kaiserstain a 2000 m., è l'unica speranza per partire e tentare di tornare a Valbrembo.

La cosa più simpatica che succede prima del decollo, è la fila di gente che mi viene a salutare e ad augurarmi "GOOD LUCK" o a chiedermi se sono proprio sicuro di voler partire così presto.

Alle 11.00 in punto, tra lo stupore generale, decollo!

Dopo circa una 20 di minuti di traino in aria perfettamente calma sono a 2000 m. Sulla verticale del punto di partenza. Sgancio, faccio la foto di partenza e vado a costone.

Fortunatamente il forte vento da Sud genera una buona dinamica che mi consente di viaggiare tra i 1700 e i 2000 m. Purtroppo è solo dinamica, il cui effetto cessa 50/60 m. Oltre le creste.

Avanzo con molta circospezione cercando di saltare da una montagna all'altra senza perdere molta quota e tenendomi sempre la planata per aeroporti in rotta. Così facendo sorvolo la valle di LANZEN e arrivo sulle montagne a nord di Timmersdorf.

Il cielo è tutto blu e trovo solo dinamica, ma la cosa che più mi preoccupa è che non ho ancora incrociato nessun altro aliante.

Prendo la valle che porta a ZELL AM SEE per sfruttare meglio i costoni.

La dinamica si fa più forte, il plafond si

alza e finalmente arriva la prima vera termica della giornata, segnata dal mio primo compagno di viaggio, un ASH 25 Austriaco.

Da quel punto fino a Zell è tutto molto facile e veloce, non ci sono i cumuli ma ci sono tanti di quegli alianti a segnare le termiche, che i cumuli non servono. Passo Treiben, il mitico "GRIMMING" ecc. ecc.; questa valle è un vero paradiso volovelistico e ora capisco perché al Sergio si illuminano gli occhi quando racconta delle imprese volovelistiche compiute tra queste montagne.

A Zell trovo la termica migliore della giornata, una tromba di 4 m. Che mi spara a 3500 m.

Da quella quota vedo i cumuli che dominano la zona di Lienz e la Pusteria e comincio a sentire in frequenza l'Angelo e il Bob che sono dalle parti di Mautendorf.

E' strano, mi accorgo solo ora che sono 4 ore che non parlo con nessuno e il sentire queste voci amiche mi fa sentire quasi a casa.

Ma la strada è lunga e nel frattempo .....il vento è girato da Ovest.

La rotta verso il passo del Gherlos è tutta in secca, provo ad attraversare la valle di Zell per cercare di saltare lo spartiacque alpino ed entrare nella massa d'aria delle Dolomiti.

"Scolmo" in una turbolenza terribile causata dal sottovento del Glossglochner ma finalmente ora ho la planata su Lienz e, quel che più conta, il cielo è pieno di cumuli.

Il vento è frontale, circa 30 km/h e nonostante le buone termiche avanzare con il DG scarico diventa problematico.

Seguo la Pusteria fino alla Plose poi dritto verso Merano dove i cumuli sono ancora evidenti.

Faccio 3000 m. a Merano, ma la val di Non e la val di Sole stanno creando dei grossi problemi sia all'Angelo che al Bob. Decido di provare la val Venosta e di tentare l'attraversamento del passo dello Stelvio.

La giornata sta però esaurendosi con estrema rapidità.

Arrivo troppo basso al passo e sono costretto a tornare indietro per atterrare a Bolzano, dove arrivo alle 18.30. La fortuna però non mi ha ancora abbandonato del tutto; la famiglia Galetto è ancora in aeroporto e con il solito slancio di generosità volovelistica si mobilita.

In meno di 20 minuti sono di nuovo in volo, al traino del Giorgio che mi porta oltre il Tonale con la planata sicura su Valbrembo dove atterro poco dopo le 20.00.

Fermo l'aliante di fronte agli hangar ormai chiusi.

La Clara, bella e sorridente, mi viene incontro e mi offre una meritata sigaretta, la Tiziana e il Sugliani, che mi hanno gentilmente aspettato si complimentano.

Un indimenticabile "week end" di volo a vela a spasso per le Alpi si chiude nel migliore dei modi.

ALBERTO CASAMAITTI

*...tanto tuonò che forse pioverà! titolava spesso il "vecchio" Riccardo ed ecco che dopo tante insistenze arrivano anche i primati!*

*Ora resto in attesa di altre buone nuove riguardanti una vecchia aviosuperficie sulla quale si poteva anche veleggiare grazie alle termiche fornite dall'Avv. Furio Lauri! Bei tempi andati.*

R.S.

# Centenario del Volo a Vela

*Con elementi ricavati dal libro di Robert Kronfeld "Kronfeld on gliding and soaring"*

A cura di Giancarlo Bresciani

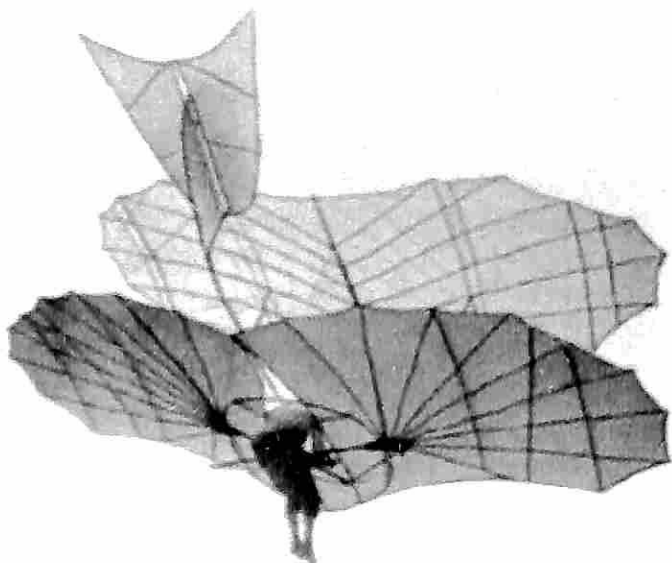
Il 19 agosto di quest'anno ricorre il primo centenario della morte di Otto Lilienthal, il primo uomo che davvero ha trovato la soluzione relativa ai grandi problemi del volo umano. Cominciò con caparbietà dove altri si erano arresi e costruì il primo paio di ali veramente in grado di volare, facendole di una misura adeguata a sostenere il suo peso. Usò la forza di gravità terrestre come motore. Questo "motore" aveva il solo aspetto negativo di obbligare l'uomo che lo usava a portarsi prima con la sua macchina in cima ad una collina, per poi lanciarsi e volare verso il basso e con il maggiore avanzamento possibile. Adeguandosi a queste condizioni piuttosto dure fece più di duemila voli, in alcuni casi atterrando in un punto a più di trecento metri distante dal luogo di partenza. Altri, senza dubbio, molto prima avevano tentato o pensato di volare, ma solo Lilienthal riuscì, e con questo grande contributo trasferì il volo umano dalla leggenda alla realtà, dimostrando la realizzabilità delle attuali tecniche dell'aria, senza le quali il successo sarebbe stato impossibile.

Otto era nato il 23 maggio 1848 in una piccola città tedesca, orfano di padre la sua vita non fu facile, il suo speciale talento cominciò a manifestarsi nell'adolescenza quando, senza timore dei rischi a cui andava incontro, si costruì un paio di ali artificiali, ma a causa della derisione dei suoi insegnanti che non potevano capire "quell'insensato capriccio" dovette fare, quasi in segreto e di notte alla luce della luna, la prova di queste ali, assaggiando così il primo salto nell'aria. Le sue ambizioni entrarono presto in conflitto con la lotta per il pane quotidiano, ma il motto di Lilienthal era: *"L'arte del volo non può e non deve essere sempre ricusata dal genere umano"*. Eclettico e fantasioso nell'arco della sua vita fece invenzioni nei più svariati campi e finalmente con il brevetto di una carrucola a cinghia trovò compratori e denaro; ed a quarantatre anni Lilienthal aveva almeno raggiunto un punto in cui si era sistemato per gustare la vita come un normale benestante, imprenditore e padre di famiglia. Ma era sempre sotto l'incantesimo del volo e nel 1892 Lilienthal ritornò con tutto il suo vecchio entusiasmo, ma ora armato di conoscenze tecniche, alla sua vecchia passione per la quale sacrificò tutti i suoi sudati guadagni. Dopo diverse esperienze iniziò a volare da una collina alta una ottantina di metri. In uno di questi voli benché si fosse sempre mosso, come lui stesso raccomandava, con estrema cautela l'incidente ad un certo punto accadde, fu salvato dall'effetto stabilizzante della coda che aveva appena aggiunto alla sua macchina e così, dimostrando un incredibile autocontrollo, fu capace di registrare le seguenti impressioni: *"Una volta, in un volo che era iniziato dal punto più alto, il mio corpo con le braccia protese si è trovato in una posizione nella quale il centro di gravità si era spostato troppo lontano indietro, ero così sbilanciato che mi fu impossibile riportare le braccia ancora in avanti. Come mi trovai ad una quota di venti metri ed una velocità di circa novanta chilometri all'ora l'aliante, che era pesantemente caricato di dietro, puntò su ancora più su, ed alla fine (a causa della accelerazione) fu scagliato in alto verticale nell'aria. Disperatamente mi tenni forte, vedendo solo il cielo blu chiazzato da bianche nuvole, ed aspettando da un momento all'altro che la macchina ritornasse giù per finire i miei esperimenti di planate, forse per sempre... Improvvisamente, tuttavia, smise di salire e cominciò a*

*cadere all'indietro; muovendosi in corte curve circolari con la coda orizzontale che era ora inclinata verso l'alto, sino a che girò oltre così lungamente che si mise in verticale sul suo muso e si cacciò giù con me perpendicolarmente direzione terra da una quota di venti metri. Pienamente cosciente, con le braccia e la testa in avanti, ancora tenendomi fortemente alla macchina, precipitai sull'erba verde. Sobbalzai, urtando, a terra disteso con le mie ali. L'unica conseguenza negativa di questo incidente fu una ferita superficiale nel lato sinistro della mia testa, che ho sbattuto contro l'intelaiatura, e con il polso sinistro slogato. L'aliante come non si poteva credere, era completamente integro. Entrambi, la macchina ed io siamo stati salvati dal tappeto elastico a cui fui guidato da una immagine sacra, che avevo da poco attaccato davanti al mio aliante. Questo tappeto, era fatto di salice, frantumatosi in pochi, singoli pezzi che si erano piantati trenta centimetri profondi nel suolo, tanto da poter essere estratti dal terreno solo con difficoltà."*

In un'epoca in cui gli uomini a cinquant'anni erano considerati già vecchi, Lilienthal continuava a costruire nuove macchine volanti con immutato entusiasmo. Nel 1889 pubblicò un libro intitolato *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst* (letteralmente: *Uccello Vola così la Fondazione dell'Aeronautica*), in cui, dopo aver ricordato le sue considerazioni sugli uccelli che aveva osservato in aria, incominciò a narrare le sue proprie esperienze. Costruì diversi apparati con i quali sperimentava con differenti tipi di superfici, come risultato di esatti calcoli egli cominciò a rendersi conto della vitale importanza del profilo, di curvatura delle ali che sono in generale uso oggi. Con macchine largamente inferiori alle nostre combinò molto di più di quanto si possa immaginare. Nelle colline di Rhinow egli compì voli di oltre trecentocinquanta metri, e frequentemente salì veleggiando sopra il suo punto di partenza. Al tempo dei suoi incredibili voli lui semplicemente poteva alzarsi dalla cima della sua collina con una forte brezza, e nel punto più alto del suo volo "oscillante" rimaneva sopra in alto per un considerevole tempo, così volando, poteva gridare istruzioni ai fotografi sotto, circa la migliore posizione dalla quale scattare.

*"Tutto il tempo mi sentivo completamente sicuro, così ero in grado di volare oltre e se mi inclinavo un po' da una parte, face-*



*vo un movimento circolare o permettevo a me stesso di pilotare nel vento. Il vento stesso aveva la tendenza di produrre questi movimenti, così che il mio principale scopo in aria era di impedire di essere sbattuto intorno a destra o sinistra, per questo avevo capito che, dalla collina dalla quale ero partito e che si estendeva dietro e sotto di me, potevo anche molto facilmente incappare in uno sgradevole contatto se provavo a girare troppo..."*

Il padre del volo veleggiato poteva anche descrivere le bellezze dei suoi voli con entusiastiche parole e continuando la sua lettura:

*"E' difficile trasmettere a quelli che non hanno mai provato questo genere di volo qualche idea reale sul fascino del suo ondeggiante movimento. Le profondità sopra cui voi dondolate perdono il loro orrore quando conosci dall'esperienza come con sicurezza puoi contare sulla forza di sostentamento dell'aria. La graduale arrampicata di queste salite nell'aria abitua l'occhio ad una visione corretta del paesaggio che si distende di sotto. Quella fastidiosa sensazione che assale l'alpinista che posa i suoi piedi in scivolosi passi sul ghiaccio in una stretta cresta in montagna od in un ghiacciaio sopra certi ingoianti abissi spesso sciupa il godimento di una stupenda vista, a chi si sente assillato da diversi pericoli annidati intorno a lui, ed alcuni di questi potrebbero portare a fatali conseguenze. Il disagio della vertigine non opprime chi volando si affida interamente all'aria, che gli dà il senso della nostra forza, perché non solo ci separa dagli abissi ma ci sostiene mentre ci volteggiamo sopra. Chi veleggia con le sue ampie ali, rimuove ogni contatto da qualsiasi cosa che non sia l'aria, alimentato solo dalla brezza che, obbedendo alla benché minima pressione si presta alla sua volontà, subito perdendo tutto il pensiero di pericolo per una straordinaria sensazione di sicurezza... e tale muoversi veleggiando è una ricca ricompensa per tutte le fatiche per raggiungere la necessaria abilità, per questo che è l'indescrivibile piacere di dondolarsi alti nell'aria sopra gli assolati luoghi colli-*

*nosi, liberi dalla folla, liberi dal rumore, cullati solo da una dolce musica, come quella dell'arpa Eolica, che la brezza estrae dai tiranti della macchina."*

Più di mille di questi voli veleggiando erano già stati effettuati quando, il 19 agosto 1896, successe l'irreparabile nelle solitarie colline di Rhinow che strapparono questo eroico pioniere del volo dal suo lavoro. Volle provare un apparecchio motorizzato che si era costruito. Siccome i motori a benzina di allora erano ancora troppo pesanti, l'alimentò con acido carbonico compresso. Nessuno conosce esattamente cosa accadde. L'unico spettatore, il vecchio assistente di Lilienthal, affermò solo che la macchina improvvisamente sbandò su in aria e cadde a terra con il suo pilota. Si pensò ad alcuni errori nel nuovo metodo di costruzione e senza dubbio qualche incertezza da parte del pilota furono la causa di questa tragica fine.

Il giorno dopo la caduta Lilienthal morì a causa delle serie ferite. La sua intera vita fu vissuta nello spirito delle sue ultime parole: *"I sacrifici devono essere fatti."*

A Lichterfelde, un sobborgo di Berlino, dove l'intrepido apostolo del volo a vela fece i suoi primi voli, nel suo stesso giardino, un monumento è eretto in memoria di questo lottatore verso il cielo. Sopra vi sono incise le profetiche parole di Leonardo da Vinci:

*"Il grande uccello artificiale verrà un certo giorno preparato per il suo primo volo sulla sommità di una collina. Riempirà l'universo di stupore e tutti registreranno la sua fama. Ed il nido dove l'uccello nacque sarà glorificato per sempre."*

Il sacrificio di Lilienthal provocò nel mondo una reazione ed una volontà a raccogliere i frutti, conseguentemente quelli che seguirono misero tutta la loro forza ed energia in questo lavoro e riuscirono!

I Wright calcolarono che in cinque anni di laboriosi tentativi Lilienthal è stato effettivamente solamente per cinque ore in aria, ma si meravigliarono come abbia ottenuto tali risultati con una così relativamente scarsa pratica. In conseguenza i fratelli presero in mano la costruzione di una macchina volante studiata per essere un po' più veloce, così come era loro intenzione, per volare contro vento alla sua stessa velocità. In questo modo credevano di poter rimanere in aria sopra un punto per un lungo periodo facilmente e con sicurezza. Per produrre tale macchina trovarono necessario incrementare l'area dei loro studi considerevolmente, e perciò non stimarono praticabile pilotare spostando il centro di gravità come Lilienthal e poi altri avevano fatto. Un timone di profondità mobile fu attaccato davanti con una doppia superficie rivestita, mentre il bilanciamento laterale venne ottenuto manipolando le estremità alari...

Era veramente iniziato un processo inarrestabile che ha portato ai meravigliosi alianti di oggi che con mille metri di quota possono planare per oltre sessanta chilometri percorrendo così distanze di diverse centinaia di chilometri in un solo volo e ovviamente anche a tutti i tipi di aerei che hanno completamente annullato le distanze su questo pianeta! Ecco perché si può affermare che il volo è veramente cominciato il 19 agosto 1896 con il sacrificio di Lilienthal!

# Sondrio/Caiolo

## III° Campionato Italiano "Classe CLUB" d'Acrobazia in Aliante I° Trofeo Valtellina "LIBERO INTEGRALE" di Volo a Vela Artistico Giovedì 22, Venerdì 23, Sabato 24, Domenica 25 Agosto 1996

L'Ae. C. SONDRIO invita tutti i piloti italiani e stranieri, abitati all'Acrobazia in Aliante, a gareggiare in Valtellina, una delle vallate tra le più belle delle Alpi, dove volare è entusiasmante.

### 1 - Iscrizioni.

I piloti in Graduatoria Nazionale 1996 e quelli "promossi" in marzo ai Campionati Italiani di Viterbo possono iscriversi al "III° Campionato Italiano Classe CLUB" che inizierà con le prove libere Giovedì 22, con le prove ufficiali Venerdì 23 e si concluderà con i programmi di gara Sabato 24 Agosto 1996 a cielo campo del bellissimo aeroporto di SONDRIO - Caiolo loc. Palù.

I piloti non in Graduatoria Nazionale, purchè in possesso dell'Attestato d'Idoneità All'Acrobazia con Aliante, possono iscriversi al "I° Trofeo Valtellina LIBERO INTEGRALE di Volo a Vela Artistico", che si disputerà Domenica 25 Agosto 1996 e che sarà anch'esso valido per il punteggio di Graduatoria Nazionale.

I moduli per le iscrizioni alla gara con dettaglio dei programmi e dei regolamenti di gara può essere richiesto via tel./fax allo 0342-355203 dell'aeroporto di SONDRIO - Caiolo.

### 2 - Aspetti tecnici di gara.

Anticipiamo, sinteticamente, per i piloti che vogliono avere informazioni preliminari e intendono prepararsi per le due gare in Valtellina, alcuni aspetti tecnici e organizzativi fondamentali.

#### 2.1 - III° CAMPIONATO ITALIANO Classe "CLUB"

Gli alianti definiti di Classe "Club" e ammessi alla gara sono:

ASK 21 - BLANIK - DG500 - GROB Twin III Acro - SZD 30 Pirat - PUCHAZ.

La gara si articolerà su due prove.

*1ª prova*) IMPOSTO CONOSCIUTO di cui alleghiamo lo schema aerocrittografico e la tabella dei coefficienti di difficoltà.

*2ª prova*) LIBERO con  $K_{max} = 150 + Armony K=15 + Quadro K=50 + Versatility K=50$

#### 2.2 - I° Trofeo Valtellina "LIBERO INTEGRALE" di Volo a Vela Artistico.

Sarà disputato Domenica 25 Agosto 1996, al termine dei Campionati Italiani Classe CLUB, in prova unica composta di figure anche non catalogate GAF, liberamente ideate e concatenate fra loro ma, possibilmente, sviluppate "secondo un tema personale".

Il pilota prima del decollo, durante la fase di traino aereo e subito dopo l'atterraggio potrà avvalersi per la propria presentazione e quella del tema di volo proposto di uno Speaker, da lui prescelto ed istruito, che si rivolgerà mediamente un impianto di amplificazione direttamente al pubblico presente e alle Giurie.

Durante il volo acrobatico il pilota potrà avvalersi di un accompagnamento musicale a sua scelta, messo in funzione dal proprio Speaker ed eventualmente (su autorizzazione o meno a giudizio insindacabile del Direttore di gara) di fumogeni applicati all'aliante.

Il volo acrobatico dal punto di vista tecnico e le sue valenze coreografiche e spettacolari saranno valutate cumulando i punteggi assegnati dalla Giuria Ufficiale FAI dei Campionati e da una Giuria Popolare, quest'ultima composta di persone scelte, prima della gara, fra il pubblico presente.

I parametri cui faranno riferimento i giudizi (con voti da 0 a 10) delle Giurie saranno i seguenti:

- tecnica acrobatica delle figure volate, K=60 (votato solo dalla Giuria FAI)
- fantasia e versatilità del programma, K=20 (votato da entrambe le Giurie)
- armonia di volo e tenuta del quadro, K=20 (votato da entrambe le Giurie)
- sicurezza d'esecuzione e d'atterraggio, K=20 (votato da entrambe le Giurie)
- presentazione, coreografia e spettacolarità, K=40 (votato da entrambe le Giurie)

Limite superiore di sgancio 1200 m., limite inferiore di volo acro 400 m., penalizzazioni: standard.

*Piloti ammessi:* in regola con la tessera FAI e purchè in possesso dell'Attestato d'Idoneità all'Acrobazia con Alianti, rilasciato da Istruttore responsabile.

*Alianti ammessi:* in regola con le documentazioni di legge, se appartenenti alla cat. "Acrobatica".

# LUCCA

## Volare in Garfagnana: tra gli Appennini e le Alpi Apuane

### Prefazione:

Questo è un breve racconto di un bellissimo volo in aliante. È forse un po' troppo per "addetti ai lavori": per chi vola in aliante, per chi conosce luoghi e montagne mano a mano citate.

Chi non le conosce potrà apprezzare la semplice storia di un volo in aliante. Per chi le conosce l'autore si augura un coinvolgimento più profondo, un piacere più condiviso. E, magari, per qualcuno, una spinta ad avvicinarsi a questo sport. Ed, in ogni modo, questo è, per certo, uno dei più bei voli in aliante, forse il più bello che, in tanti anni, sia stato fatto da piloti dell'Aero Club Volovelistico di Lucca. E non tanto per una particolare eccezionalità tecnica: distanza, durata od altitudine quanto per il fascino dei monti e dei luoghi sorvolati, dei paesaggi incantati che la terra di Garfagnana ha offerto a piene mani. Per di più un volo di due piloti, i più vecchi del Club, che insieme fanno più di centoquaranta anni d'età a dimostrazione delle possibilità e delle soddisfazioni che il volo a vela può dare al di là degli archi temporali della vita considerati utili al compimento di certe attività.

### LA STORIA

13 agosto 1995. Una domenica d'estate come altre. Sono le nove e mezzo del mattino. In aeroporto, a Tassignano, il solito tran-tran. Oggi la scuola non vola. Gli alianti del Club a disposizione dei piloti per l'allenamento. Mario, il Giurlani, è come sempre già in aeroporto per dare una mano: trainare gli alianti in volo od accompagnare sul biposto, se necessario, i piloti più giovani o meno esperti.

Lui è sicuramente il più esperto, dà consigli, ha guardato i bollettini meteo cercando di interpretarli al meglio.

Si raschia la gola e sentenza: oggi la

giornata dovrebbe "venire buona". Ed ora arriva anche Renato, il Carmassi.

Anche lui guarda il cielo, la direzione del vento tentando di capire cosa possa riservare la giornata.

*"Per le 12 e mezzo prenoto il biposto, il Victor Oscar. Mario andiamo insieme? OK! Chissà che, questa volta non si riesca ad arrivare al CUSNA!"*

In attesa dell'orario controlliamo l'aliante dopo averlo lavato. Sistemiamo la batteria, i paracadute ed i cavi di traino. Intanto i soliti commenti, le solite illazioni, le solite previsioni più o meno azzeccate. Ci accaloriamo nel discorso di sempre: che a Lucca non si può fare volo a vela, coprire distanze, guadagnare quote, correre, andare lontano o salire alti. Eppure, l'anno scorso, Paolo (il Nieri) mancò per una manciata di chilometri: 300 da Lucca a Città di Castello e ritorno. E poi i diversi 5.000 e 6.000 metri di quota nella stagione invernale con l'onda. Ed ancora, l'Abetone divenuto quasi di casa od il Cimone raggiunto già alcune volte. È in ogni modo vero che a Lucca, per la posizione geografica, gli agganci di termiche non sono facili e le condizioni per veleggiare sono di breve durata.

La brezza del mare, così vicino, entrando impetuosamente dalla gola del Monte di Quiesa od aggirando i Monti Pisani nella piana lucchese, smorza ed annulla ogni attività convettiva utile all'aliante sia formata nella mattinata. Difatti tutto va bene finché il vento soffia da terra, da est. Rimane comunque un fatto che come quelli che imparano a sciare all'Abetone, patria di Zeno Colò, su piste tanto difficili di poi sciano bene ovunque. Così chi diventa pilota di aliante a Lucca e qui imparta e si esercita, di poi vola bene ovunque.

Ed è quasi l'ora della partenza. L'aliante è pronto al margine della pista controllato dai piloti che debbono partire.

Anche l'aereo da traino, un Robin, aspetta pronto a mettersi in moto e decollare con l'aliante al traino.

**"LUCCA ALIANTE VICTOR VICTOR OSCAR PER ALLINEAMENTO"**

**"A DISCREZIONE VICTOR OSCAR"**

Portiamo l'aliante in pista. Mario ed io ci sistemiamo a bordo. Il solito "servente" di buona volontà ci dà una mano, aggancia il cavo di traino da noi all'aereo che entra in pista e lo tende.

**"LUCCA ALIANTE VICTOR OSCAR PRONTO AL DECOLLO PILOTI GIURLANI E CARMASSI VOLO LOCALE EFFEMERIDI"**

**"LUCCA ALFA PAPA CON ALIANTE AL TRAINO PRONTO AL DECOLLO"**

**"A DISCREZIONE ALFA PAPA CALMA DI VENTO"**

**"ALFA PAPA CON ALIANTE AL TRAINO DECOLLA"**

Ed ora via in volo. Nonostante tutte le previsioni ogni volo è una storia ed un'esperienza a sé. Non sappiamo mai cosa effettivamente ci offrirà come le sorprese nelle uova pasquali. Saliamo bene. Il variometro indica dei buoni valori. Come d'accordo il trainatore ci porta verso nord. Sulla verticale di Marlia abbiamo già 700 metri. Sotto di noi la Villa Reale e lo stupendo parco. Un bel 5 metri a salire ci induce a sganciarci dall'aereo:

**"ALIANTE VICTOR OSCAR SGANCIATO"**

L'ascendenza è buona, costante. Il variometro e l'altimetro ci confermano un buon rateo di salita. Superiamo ben presto i 1.000 metri. Ci accostiamo alle Pizzorne, ora l'altipiano è sotto di noi. La zona è tutta portante. Decidiamo di andare avanti verso il Battifolle che ci fa guadagnare ancora quota. Ed ecco il PRATO FIORITO, sempre generoso





con i piloti di volo a vela, ultimo scalinone prima del GOMITO che è davanti a noi con il Rifugio proprio in cresta. Abbiamo 1.500 metri. Siamo in perfetta sicurezza, potremo, se fosse necessario rientrare tranquillamente in planata in aeroporto.

Mentre avanziamo il GOMITO si abbassa velocemente davanti a noi, sul nostro orizzonte. Buon segno! Vuol dire che si sale bene. La giornata è splendida. Voliamo nell'azzurro. Non ci sono nubi, termiche forti ma mai cattive. Il vento investe il pendio dei monti e forma correnti ascensionali di buon valore. Ci lasciamo le TRE POTENZE a destra mentre più avanti il GIOVO e il RONDINAIO con il LAGO SANTO ai suoi piedi: un pezzetto di cielo, fra il verde dei prati, il folto delle faggete, il grigio delle rocce. Siamo sopra i 2.000! Se ci teniamo sulla verticale delle crete non perdiamo un metro di quota, anzi, ne guadagnamo. Ecco ora SAN PELLEGRINO IN ALPE e il PASSO DELLE RADICI. C'è tanta gente, automobili, pullman. Oggi è domenica e nella piazzetta di San Pellegrino il mercatino solito. Ci spiraliamo sopra. Ci vedono e ci salutano forse un po' attoniti.

Corri, corri cavallino!

Renato: "Chissà che questa volta non si riesca davvero ad arrivare al CUSNA?"

Detto fatto eccolo là davanti a noi proprio in prua all'aliante, maestoso nei suoi 2.184 metri. Ma mentre ci avviciniamo una nube scura, la prima che vediamo da quando siamo partiti, lo incappuccia. La montagna si scopre come una donna pudica che non voglia farsi vedere ignuda.

D'improvviso un deltaplano sbuca dalla nube, più avanti, sotto di noi.

"Mario lo vedi?" "Lo vedo. Sarà più prudente tornare indietro ne potrebbe venir fuori un altro!" Peccato non arrivare finalmente a conquistare questa vetta che fa il paio con il CIMONE coi suoi 2.165 metri inferiori di solo 19 metri.

Dietrofront. Una bella virata di 180 gradi e di nuovo in rotta verso il Passo delle Radici e San Pellegrino in Alpe dove arriviamo con ancora 2.000 metri. Ma l'attività convettiva si attenua, si smorza, sparisce. Il variometro ci conferma valori negativi: tre, quattro metri al secondo. Perdiamo quota velocemente. Non dobbiamo trovarci sotto parametri che la cartina, coi suoi cerchi concentrici, ci indica per tornare in planata sicuramente a casa. Sopra Barga ed il Ciocco abbiamo perso già più di 1.000 metri. Siamo sotto la quota minima da rispettare.

È il momento più difficile di tutto il volo. Insistiamo razzolando per la valle attenti a cogliere quel fremito delle ali del

nostro aliante che ci segnali d'essere entrati in una termica da utilizzare per rifare un po' di quota.

È una lotta dura su modesti "zerini" e qualche buca. Ma il pilota di alianti è testardo, tenace e paziente, pronto a cogliere nell'aria o scorgere sul terreno il suggerimento giusto. Finalmente il fremito atteso. Stiamo entrando in una "termica", questa colonna d'aria che sale più velocemente di quanto scenda l'aliante. È la nostra colonnina di carburante nel cielo che ci rifornisce di "quota" per proseguire la strada. Il variometro, intanto, conferma le nostre sensazioni, frutto delle esperienze di tanti voli, con indicazioni positive: più uno, più due, più tre! A bordo un gran silenzio. Nei momenti di difficoltà occorre la massima concentrazione per cogliere ogni più piccolo segnale decisivo per la buona riuscita del volo. Un po' alla volta, alternandoci nel pilotaggio, riguadagnamo gradatamente quota mentre ci accostiamo, man mano, alle Apuane: 1.200, 1.400, 1.600 metri al nostro altimetro. È passata la fase di stanca.

Le condizioni di veleggiamento rinforzano. Sopra le nostre teste, altissime, si formano delle nubi che ci fan ben sperare. Allora via verso la PANIA DELLA CROCE. Sulla vetta siamo di nuovo a 2.000 metri. La tensione a bordo si è

abbassata. Ecco là sotto il Rifugio Pania con tanta gente intorno che ci saluta. Ricominciamo a parlare, a fare i commenti e a raccontare: *“Lo sai Mario? Ero un ragazzino, sono passati quasi sessant’anni quando, in bicicletta, con qualche amico od anche solo, arrivavo da Lucca a Galliano e poi sù, a piedi, fino al Rifugio che tu vedi laggiù sotto di noi. Ci volevano cinque ore per arrivarci se non c’era la neve, altrimenti tutta la giornata. Che faticaccia a battere la neve fresca appena caduta! Una volta, era l’inizio dell’inverno, sono arrivato in Pania, al Rifugio con altri ragazzi, una quindicina circa. La solita fatica boia a battere la neve. Non c’è luce nel Rifugio, solo un lume ad acetilene e, sotto il porticato, la legna che accendiamo subito nel camino per riscaldarci e asciugare i nostri panni e gli scarponi di “vacchetta” fradici nonostante le preventive, ripetute ingrassature con la “sciugna” chiesta al macellaio. Mettiamo qualcosa sotto i denti poi via, stanchi morti, a dormire nei letti a castello nella stanza accanto: paglia umida, coperte umide. Ce ne mettiamo il più possibile addosso. La fatica che facciamo a sostenerle ci aiuta a tenerci caldi. Sai Mario? La notte mi sono svegliato: un bisogno impellente, improrogabile. Notte fonda. Fuori la luna piena illuminava, rinfrendendosi in mille luccichii, la distesa della neve, i cristalli di ghiaccio. Non sembrava nemmeno tanto freddo. Guardavo, affascinato, le moli incombenti della Pania della Croce e della Pania Secca. Mai bisogno corporale fu più appagante. Mario ride.*

Siamo alti sopra la vetta di questa Pania che, dalla Croce, prende nome. La gente, intorno, ci vede e ci saluta. Chissà cosa penseranno di questo volatile dalle lunghe ali sibilante nel vento. Si domanderanno, forse, come abbia fatto ad arrivare sin quassù, sopra di loro, senza l’aiuto di un motore. Continuiamo a spiralarci mentre ancora saliamo. A 2.300 metri breve consulto. Decidiamo di andare verso nord, confortati anche dalle nubi che si stanno formando e disfacendo sopra di noi, per tentare di fare tutta la catena delle Apuane fino al PISANINO, coi suoi 1.984 m. è la più alta e l’ultima

cima di questa catena montuosa che, per la sua conformazione geologica, viene accomunata alle catene alpine e, da quelle, prende il nome di ALPI APUANE. Sotto di noi l’ALTISSIMO, il CONTRARIO, il CORCHIA, il CAVALLO, la TAMBURA e, coi suoi 2.000, il PISANINO. L’altimetro ci dice: 2.700 metri. Più in là il PIZZO D’UCCELLO ed a sud il SAGRO. Ci sentiamo dei RE. Con ancora tanta strada da poter fare. *Corri, corri cavallino!* Un ultimo giro su la cima del Pisanino dove non vediamo nessuno e poi via indietro verso casa. *“Vedi Mario? Quello laggiù è il lago di Gramolazzo, quel gruppo di case Minucciano e, più avanti, Piazza al Serchio ed il lago di Vagli che nasconde nel fondo l’antico paesino che, ogni tanto, ritorna alla luce per lo svuotamento dell’invaso idroelettrico ed è stato, quest’anno, meta di migliaia di turisti”.*

*Più lontani gli Appennini dai dolci pendii, ricoperti di mirtilli, i prati verdissimi sorvolati all’inizio.*

*Tutta la Garfagnana, è sotto di noi nella sua bellezza, gli innumerevoli laghetti, i piccoli paesi dai tetti rosso acceso, (e sono tanti) perchè interamente ricostruiti dopo il terremoto del 1920. Verso ovest tutta la Versilia: da Viareggio a Marina di Carrara ed, ancor più lontano, le isole di Gorgona, Capraia ed appena intravedibile la Corsica.*

Così dopo più di quattro ore mettiamo la prua verso “l’ovile”.

*In tranquillità ci godiamo queste stupende Apuane, le grige pietraie e le cave di marmo nel loro abbacinante biancore da dove Michelangelo traeva il marmo per le sue opere. Da qui ancor oggi i cavaatori estraggono i marmi più pregiati come lo statuario ed il kalacatta che, dal porto di Carrara, vanno in tutto il mondo.*

Sempre alti, in quota di sicurezza per planare fino all’aeroporto. Ripassiamo di nuovo sulla Pania della Croce, la sfioriamo quasi ed un attimo dopo la Pania Secca ci gratifica di una ascendenza che il variometro registra con un fondo scala positivo. Tanto basta per farci ritrovare sopra la Pania della Croce, ora molto più alti, a raccogliere di nuovo i saluti di coloro che, pochi istanti fa, avevamo

quasi sfiorato.

Dobbiamo proprio rientrare. Ci hanno detto, per radio, che altri piloti vogliono volare con il nostro aliante. E la giornata non smette mai di darci una mano: improvvise salite, lunghe planate senza perdere quota, deboli discendenze. Sotto di noi il PROCINTO con la sua via ferrata che, per fifa conclamata, non ho mai affrontato. Subito accanto il MATANNA tante volte raggiunto, da ragazzo, a piedi, sacco e sci in spalla, da Camaiore. Andiamo via veloci: 130/140 Km/h, accostandoci lentamente verso il mare: Viareggio dalla lunga spiaggia, piena zeppa di gente, siamo a ferragosto, ed il porto pieno di barche.

A sinistra il lago di Massaciuccoli, il Monte Quiesa e Lucca al di là. Vediamo la pista dell’aeroporto. Sono quasi cinque ore che l’abbiamo lasciato trainati dal nostro Robin. Ci sembra d’essere in volo da almeno il doppio di tempo. Un volo bellissimo, una giornata indimenticabile. Negli occhi quel falco che dalla Pania di Corfino, dove nidifica, ci è venuto incontro curioso di capire chi fosse questo inusuale compagno di volo. Ha fatto un tratto di strada con noi e, all’improvviso, con un breve battito d’ali, spiralandosi sopra le nostre teste, si è allontanato nel cielo, rapidissimo, imprevedibile, inimitabile.

Verticale dell’aeroporto. Punto di prenotazione:

**LUCCA ALIANTE VICTOR OSCAR ALLA PRENOTAZIONE PISTA DUE OTTO.**

**VICTOR OSCAR RICHIAMERETE LASCIANDO.**

**VICTOR OSCAR AL SOTTOVENTO VIRANDO IN BASE CHIAMA FINALE.**

**VICTOR OSCAR A TERRA.**

Il volo è terminato. Almeno 200 Kilometri percorsi in linee spezzate o ripetute.

Gli amici arrivano incontro con l’auto di recupero per riportare l’aliante in testa pista per un nuovo decollo.

Quante cose da raccontare ed ora anche scritte!

RENATO CARMASSI

# Valbrembo

L'annata 1995 è stata ancora una volta proficua di risultati per il volo a vela Bergamasco. I piloti di Valbrembo, sempre spinti da encomiabile spirito agonistico hanno svolto le seguenti attività:

Ore volo totali sul campo di Valbrembo 6921 con 8788 voli

La scuola ha brevettato:

AGOSTINELLI ROBERTO - AMATI LUIGI - ARLOTTI GIANCARLO - BERTACCHI GIACOMO - CANTU UMBERTO - CAPUZZO GRAZIANO - CARRARA STEFANO - DONADINI CINZIA - DONADONI FILIPPO - FAES FRANCIS - FRANZINI PAOLO - GALIMBERTI OSCAR - GHISALBERTI MARCO - MAZZA ALBERTO - MONDINI PAOLO - NULLO CARLO - PIARULLI BRUNO - PISTOIA ANGELO - SCHWAB JOACHIM - SORRENTINO RICCARDO

A tutti questi nuovi piloti diamo il benvenuto e l'augurio che il volo a vela dia loro le soddisfazioni che si aspettano.

All'istruzione di questi piloti hanno concorso con la loro encomiabile opera: il Direttore della Scuola e Vice Presidente Sig. Giancarlo Brasca, il Comandante Guglielmi per la fonìa, gli Istruttori: Sig. Gianluigi Simaz, Sig. Giusto Zaghi, Sig. Vito Failia e i nuovi: Marco Grilli, Gianluca Ortombina, Maurizio Brunelli.

A tutti questi soci va il ringraziamento sentito da parte del Consiglio Direttivo e di tutti i piloti di Valbrembo.

– Il trofeo Pino Brugali in memoria del nostro infaticabile istruttore è stato assegnato per il 1995 al miglior brevettato **GALIMBERTI OSCAR**.

– Il trofeo Gigi Rocca in memoria del nostro indimenticabile Vice Presidente è stato assegnato al pilota **GRITTI ANGELO** per avere effettuato il volo più lungo del 1995 con 765,3 Km. sul percorso: Ubione - Malè - S. Crepin - Orio in data 21.05.1996.

– La Coppa Ricco G. Legler ha avuto il seguente risultato:

1 Marcello Longhi	punti 2498
2 Dario Manzinali	punti 1645
3 Angelo Gritti	punti 1118
4 Alberto Casamatti	punti 1011

## Risultati Sportivi nella stagione 1996

Al Campionato Italiano di Distanza CID hanno partecipato 39 piloti di Valbrembo con 94 prove effettuate.

Il totale dei chilometri effettuati dai nostri piloti sono stati 34.559 con una media di 367,6 Km. volo.

Angelo Gritti	3° classificato al CID Classe Standard
Marcello Longhi	4° classificato al CID Classe Standard

Stefano Comoni	3° classificato al CID Classe Sport
Edoardo Lastrico	4° classificato al CID Classe Sport



Viene promosso pilota Nazionale il Sig.

Dario Manzinali (5° class.) al CID classe Promozione

Il nostro club è risultato per la quarta volta consecutiva al primo posto sia come numero di piloti partecipanti che come numero di km. effettuati e punti raccolti.

## La classifica Cid 1996 per Alianti e Motoalianti

	Punti	N. piloti	Km. fatti
1 AVA VALMBREMBO	48.405	39	34.559
			pari a una media per volo di km. 367,6
2 AVAL VARESE	46.471	37	32.294
3 Ae.C BOLAZANO	13.162	7	8.466

## Attività sportiva 1995

Partecipazione a gare

### CAMPIONATO ITALIANO STANDARD (Torino 07/14-5)

- Angelo Gritti
- Alberto Casamatti
- Anghileri Antonio

### COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO (3-13/08)

Classe Standard

- Angelo Gritti
- Edoardo Lastrico
- Antonio Anghileri

Classe 15 m.

- Vittorio Fontana

### COPPA DEL VELINO (2-9 Luglio)

- Roberto Romano

## COPPA CITTÀ DI TORINO

– Antonio Anghileri  
– Luigi Gnechchi

Partecipazione a stages

Stage presso Ae.C.V.V. Rieti  
Stage presso Aviosuperficie di Asiago  
Stage presso Aeroporto di Fayance (Francia)

Sono state effettuate da 33 piloti 42 prove FAI per le varie insegne:

**ARGENTO per la quota 7, per la durata 8 e per la distanza 9 di cui completate 8 da:**

DELL'ERA EUGENIO - FALETRA ROBERTO -  
GARUFFO GIORGIO - MANZINALI DARIO - PIAZZA  
STEFANO - VIGANO PAOLO - WILHLEM FEDERICO  
- ZANGA ROBERTO

**ORO per la quota 6 per la distanza 5 di cui completare 3 da:**

MANZINALI DARIO - MERLINI RENATO - PIAZZA  
STEFANO

**Diamante distanza prefissata n. 4:**

GREGIS FERDINANDO - MANZINALI DARIO - MER-  
LINI RENATO - PIAZZA STEFANO

**Diamante distanza Km. 500 n. 1:**

MANZINALI DARIO (3° Diam.)

**Diamante quota n. 1:**

GANDOLFI ANDREA (3° Diam.) - MANZINALI DARIO

Tutti questi risultati sono stati conseguiti grazie alla passione e dedizione di tutti i soci e dei collaboratori.

Dagli istruttori: Gianluigi Simaz, Giusto Zaghi, Vito Failla, Marco Grilli, Gianluca Ortombina e Maurizio Brunelli.

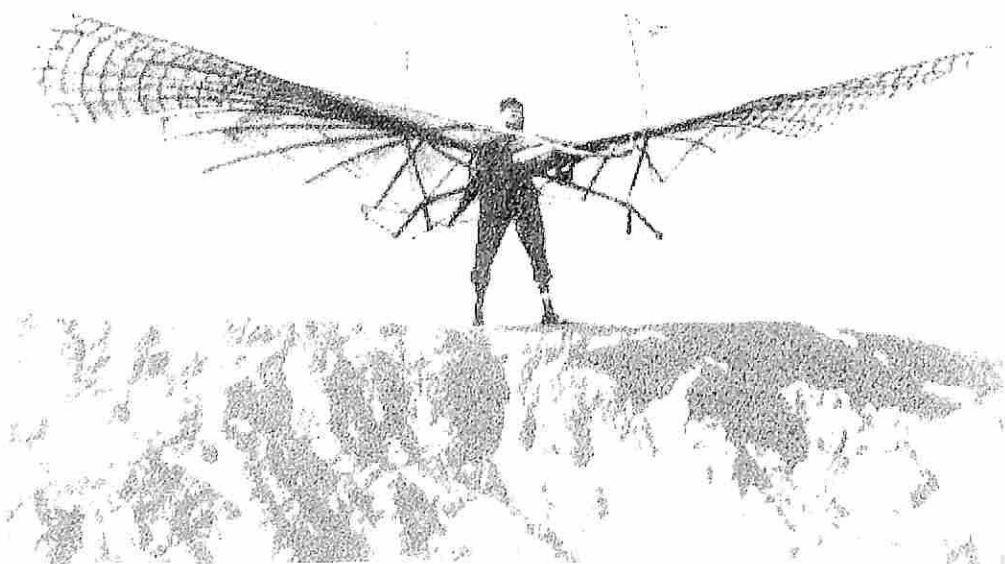
I Trainatori: Cesare Asega, Vincenzo Pacchiana, Pineto Gelmini, Giancarlo Brasca, Giuseppe Armani (Presidente A.V.A.O.), Gianluigi Simaz, Maurizio Brunelli, Carlo Foglieni, Guido Rizzi, Marco Grilli, Giorgio Pecorari, Vito Failla, Marco Gentili, sotto la direzione di Giusto Zaghi e con la collaborazione preziosa della nostra segretaria Signora Tiziana.

---

---

## BORGO SAN LORENZO

Ricordando Otto Lilienthal



Si è svolta Domenica 19 Maggio, secondo il programma annunciato, la manifestazione organizzata dall'Aeroclub Volovelistico del Mugello in ricordo dei cento anni dalla scomparsa di Otto Lilienthal (19 Agosto 1896). Sul verde prato dell'aviosuperficie di Borgo S. Lorenzo, due *posters* ne illustravano il ruolo di pioniere del volo librato.

Dopo i lanci dei paracadutisti, si sono potute ammirare le esibizioni acrobatiche di Andrea Fossi col poderoso CAP 231, di Aldo Modi col mitico biplano Bucker, del nonno volante Giacomo Pergola con il suo LS3 e di Luigi Aldini con l'ASK 21, che ha danzato nel cielo a suon di Ennio Morricone; la bravura dei piloti ha conquistato gli spettatori, per lo più ignari, fino a poche ore prima, di cosa sia un aliante e delle sue capacità evolutive. A metà pomeriggio un acquazzone ha costretto ad un'antipatica chiusura.

## CALCINATE - Il mese magico

Tutto incominciò il 6 gennaio quando arrivato a Calcinate sotto una pioggia scrosciante, trovo Paolo che come me stava facendo il suo "dovere" di giornata di linea. Dopo quasi un anno senza volare per me e sei mesi per lui, i sogni si sprecavano e passammo l'intera giornata a raccontare di voli fantastici su per Valtellina, Pusteria, Engadina ecc. allo stupefatto Marco (anche lui di linea) che essendo il più giovane di volo a vela ci osservava con aria incredula. Andare su e giù per il plastico era facilissimo e la fantasia volava, ma neanche le migliori previsioni potevano avvicinarsi a quello che è stato questo meraviglioso mese di Aprile. In otto anni di volo a vela non ricordo assolutamente niente di simile, su 7 giorni in cui ho volato in un mese il volo più corto è stato di 250 km e la media di 450km. Ho fatto probabilmente più km in un mese che nei passati 3 anni. Ma piuttosto che raccontare dei particolari "tecnici" di questi 7 voli, vorrei fissare qualche emozione prima che il tempo le scolorisca. Il mio primo agognato, sognato, sperato, 500 con Sandro (anche lui novizio dei 500) che sulla via di Calcinate al ritorno, con ben 800m di abbondanza in aria "di ghisa", mi dice: "Andrea mi tremano le mani ancora non ci credo, ma arriveremo a casa???" ed io dopo un quarto d'ora in parcheggio a 2000 m (a 40 km dal campo!), rispondo: "Senti io ho la moglie che mi aspetta di sotto possiamo deciderci ad andare a casa!!" e parto a 150 aprendo pure i freni per atterrare.

O il volo più veloce del west. Prendo due giorni di ferie, arrivo al campo alle 8 e Fabio con aria incredula mi fa: "ma che ci fai qui, oggi non è mica da volo a vela". Per dire la verità sembrava avesse

ragione, tant'è vero che alle 10.30 siamo solo in 3 in linea (io Giorgio e Luca) e l'inversione domina sovrana. Ma appena sul Campo dei Fiori si capisce subito che l'avevamo azzeccata, con cumuli dal Lema in poi e, dopo un aggancio decisamente faticoso (ma perchè non siamo partiti un ora più tardi!!!), chiudiamo 3 temi (un 520, un 620, ed un 720) con medie "senza senso". Io non ricordo di aver mai volato senza scendere (tranne la planata finale) sotto i 150 in traversone e praticamente quasi senza fermarsi a termicare. Più di tutto valga il seguente messaggio del Giorgio: "Ragazzi non ci credo: il GPS mi dice che ho fatto 12 km a 120 salendo 3m/s". Insomma roba da Australia!!

Questi due voli ci proiettano in cima alla classifica del CID di promozione, ma non era che il primo giorno. L'indomani siamo in molti di più e parto con una lavagna da 670 che manco ci credo!! Merano-Crodo-Teglio. Decido di fare anche un pò di esplorazione e invece del Tonale passo dallo Stelvio ove arrivo in un batti baleno; ma quelle sono le mie colonne d'Ercole, cosa c'è da lì in poi??? La val Venosta è assolutamente blu e niente cumoli, però è stupenda e Merano arriva rapidamente. Al ritorno invece dello Stelvio sbaglio strada, nel senso che invece di una statale ne prendo una altra, (dall'aliante era difficile leggere i cartelli!!) e mi dico "Ma dov'è Bormio???" eppure sto andando a N/W, e questa è una bella valle larga e diretta ad W, ma dove diavolo sono finito?? Sarò mica nella valle di St.Moritz??" Infatti guardo su un'altra carta e soprattutto vedo l'aeroporto gigante. "Ok, andiamo in là", ma le condizioni sono scarse, il cielo è blu e molto più stabile. Avanzo lemme, lemme

fino ad oltre i laghi ove finalmente aggancio un buon valore, quando ormai mi vedevo espatriato.

Arrivo su Biasca e ricomincio la cavalcata, giro Crodo alle 17.00 con Sandro 20' più avanti.

Nonostante la ragione mi dica "Va a casa che hai ancora 200 km e sono le 17.30", sento che fanno ancora i 3m in Valtellina ed incrocio Giorgio con gli altri sullo Spluga, loro sì sulla via del ritorno.

Sono le 18.30 ed ormai o la vò o ceno a pizzoccheri, ma in val Malenco i 3m ci sono davvero e faccio 2600m mentre Sandro arriva di sotto dopo aver già fatto la foto. Fotografo Teglio in massima efficienza, riaggancio a 1800m (ore 19), faccio 3100m e vado piano piano al Legnone. In 15 minuti di autentica sofferenza riesco a fare 200m che mi mettono completamente al sicuro e finalmente plano verso Calcinate con il sole rosso fuoco ormai quasi dietro il Rosa. Chiamo casa e Romano: "Ma dove sei?? ed il Marciante?? e il Brumazzo??", "Sono sopra Varese, 5' ed atterro", "è praticamente buio e tua moglie mi ha detto di darti 660 legnate!!".

Atterro alle 20.15 mentre Mauro finisce a Porto Ceresio e Sandro mangia già i pizzoccheri assieme a tedeschi (in stage) e valbrenbani (anche loro fuori).

Il giorno dopo sono fisicamente morto, ma il tempo è inclemente(!) e non posso rinunciare a schierare.

Mi fisso il Tonale A/R più veloce possibile. La giornata in realtà non è quella che sembrava, ma comunque vado e torno in 4 h (80 di media) e, finalmente, foderò l'aliante consegnandolo all'Achille per il suo primo 500.

ANDREA FERRERO

# FUENTEMILANOS

## Rapporto per i volovelisti

Madrid è un passaggio obbligato per chi è diretto a Fuentemilanos, provenendo dall'Italia. Percorsa tutta la tangenziale si imbocca la Nazionale VI che, uscendo dalla capitale in direzione Nord, porta in poche decine di chilometri ai piedi della Sierra de Guadarrama. Prima di arrivare alla galleria posta a quota 1500, dopo aver superato la deviazione per Villalba e quella per El Escorial, si lascia sulla sinistra la "Valle de los Caídos" con la sua cattedrale sovrastata da un'immensa croce, a ricordo di tutti i morti della guerra civile.

Superata la galleria, confine fra la Meseta del Sud da cui si proviene e quella del Nord corrispondente alla vecchia Castiglia e Leon, si inizia una morbida discesa che si perde alle pendici della pedemontana; qui inizia la Meseta a mille metri che si estende a perdita d'occhio, abbagliante, levigata, arida.

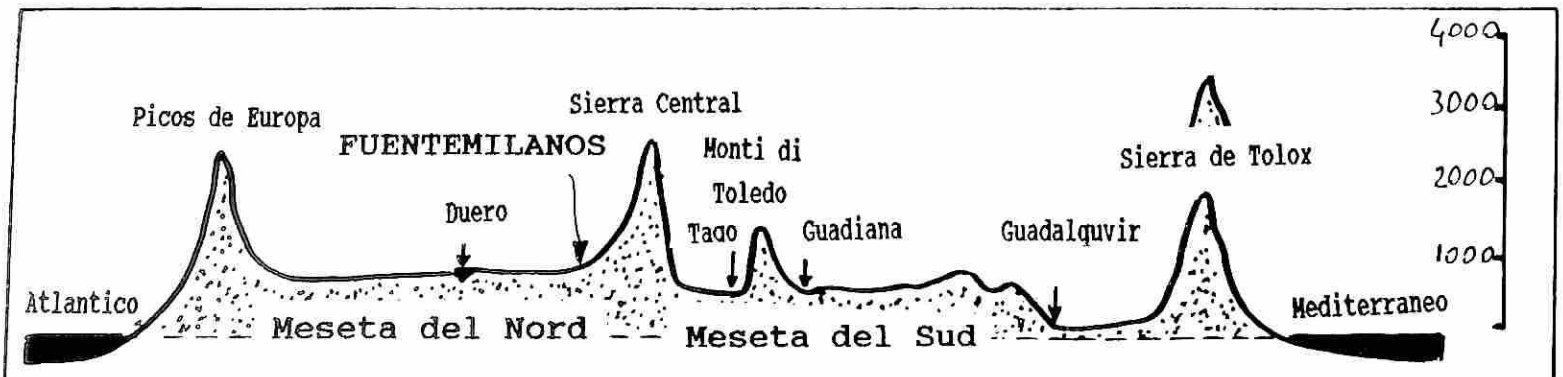
Dopo pochi chilometri immersi in questo scenario, l'autostrada che porta a La Coruna incrocia all'altezza di Villacastin la "centodieci" che da Avila conduce prima a Segovia per proseguire lungo la Sierra e finire a Riaza, ove confluisce con l'autostrada Madrid - Burgos. È a questo incrocio che i volovelisti devono deviare in direzione Segovia per raggiungere dopo circa venticinque chilometri Fuentemilanos, un piccolissimo villaggio sul cui territorio è stato realizzato l'"Aerodromo" omonimo centro di grande attrazione di tutti i volovelisti europei. Prima della costruzione dell'aeroporto, il villaggio era uno dei piccoli centri agricoli in cui ci si imbatte di tanto in tanto attraversando la Meseta. L'avvento del centro di volo a vela non ha alterato né la vita né le abitudini del villaggio anche se il suo nome rimbalza ormai in tutta l'Europa volovelistica e "lungi carrelli" provenienti da ogni dove ne solcano quotidianamente le modeste vie.

Il volovelista proveniente dall'Italia, specialmente se arriva da Milano e non è un esperto ornitologo, percorre tutta la strada tentando di trovare un nesso logico sull'omonimia "Milano" e "Fuentemilanos", tenta di ricostruire la storia del dominio spagnolo in Italia, ma quando arriva nel villaggio e non

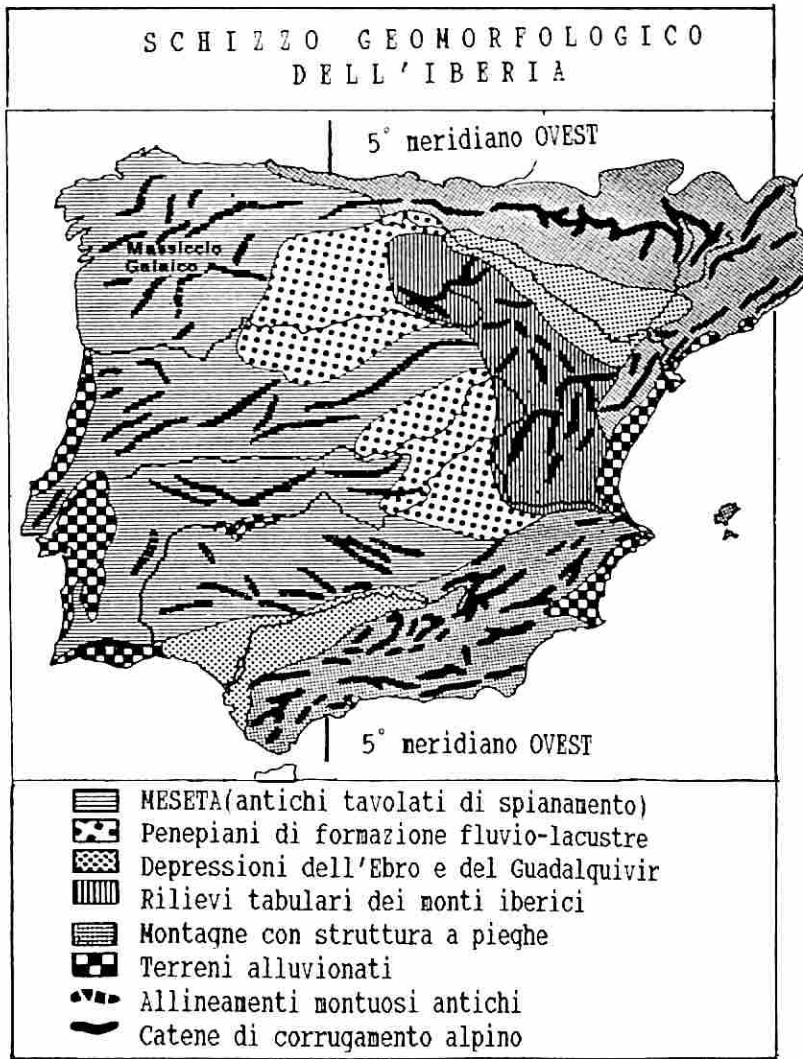


trova alcun segno di storia se non quella di un poverissimo centro agricolo, desiste e chiede aiuto ai locali. Scopre così che Milano è un "paseros", quello che noi chiamiamo nibbio, della famiglia dei falchi, anche se un po' più piccolo e nero. Andando poi in volo ci si rende conto della logicità del nome proprio per la loro esagerata presenza.

Non vi è una fonte che completi il significato del toponimo, ma in compenso, a pochi chilometri dalla Sierra scorrono rari e preziosi torrenti che con il trascorrere del tempo hanno scavato fossi ed avvallamenti ripieni di verde che dall'alto appaiono come neri ricami su un dorato tessuto steso al sole. Il villaggio è collocato su uno di questi torrenti, che si chiama Rio Frio. Effettivamente il gradiente termico tra le sponde del torrente ed i campi aridi è rilevante. Durante i week end, i madrileni in fuga dalla canicola della città arrivano sin qui alla ricerca di benessere sotto le fronde degli alberi che fiancheggiano l'acqua.



Profilo altimetrico della Spagna lungo il 5° Meridino Ovest



### Il territorio

È la parte settentrionale della Meseta Central, che si presenta come altopiano sito a circa mille metri sul livello del mare. Quest'area, che occupa la parte centrale di tutta la penisola iberica, è appoggiata su uno zoccolo di roccia assai antica già formato nell'era paleozoica assieme all'attiguo massiccio galaico. Spianato nel corso delle ere geologiche successive, inghiottito e successivamente riemerso dalle acque del mare, venne preso dalla morsa degli sconvolgimenti tettonici collegati con l'emergere delle zolle sedimentarie che formando a Sud la Cordigliera Betica ed a Nord la Catena Pirenaica, sollevarono, per compressione, i bordi esterni della Meseta Central originale. Nacquero le fratture che formarono i Monti Iberici quelli di Toledo e quelli della Sierra Central meglio definiti come Sierra di Gata, di Gredos, di Guadarrama. La Meseta Central venne così suddivisa in due parti quasi uguali da questa Sierra Central che si snoda da Nord-Est a Sud-Ovest quasi in un continuo lineare.

Nonostante la suddivisione, tutta la Meseta si presenta con fisionomia unitaria, spianata e livellata ad alta quota, con suolo calcareo argilloso che permette scarsi raccolti di monocultura quali il grano ed altri cereali.

Le Sierre mostrano pendii anche ricoperti da conifere nelle vallate interne, mentre si presentano brulle sui lati esposti alle due Mesete. Sopra i mille e cinquecento metri è visibile la loro struttura rocciosa costituita da granito e da gneiss.

L'area di interesse per il volo a vela si basa quindi su una orografia estremamente interessante; terreno arido in tutte le stagioni che non dà possibilità di crescita nemmeno alle erbacce. A partire da maggio il colore dominante della Meseta è il giallo dei campi di grano, per passare dopo il raccolto al marrone chiaro dell'argilla secca. L'assenza quasi assoluta di acqua nelle zolle di superficie e l'elevata quantità di energia solare che giunge su questo altopiano fanno sì che l'energia termica, rilasciata dal suolo sotto forma di irraggiamento convettivo, sia elevatissima e causa di violenti movimenti verticali della massa d'aria. Ci si trova in una delle aree della terra in cui la resa della conversione dell'energia solare in energia convettiva del suolo è massima.

Lungo la Sierra il fenomeno dell'irraggiamento è ulteriormente amplificato, non solo dall'altitudine che raggiunge quasi costantemente i duemila metri, ma anche dalle vaste superfici di granito scuro a vista, che, come diceva Gioacchino von Kalkreuth, generano le più potenti colonne di aria ascendente.

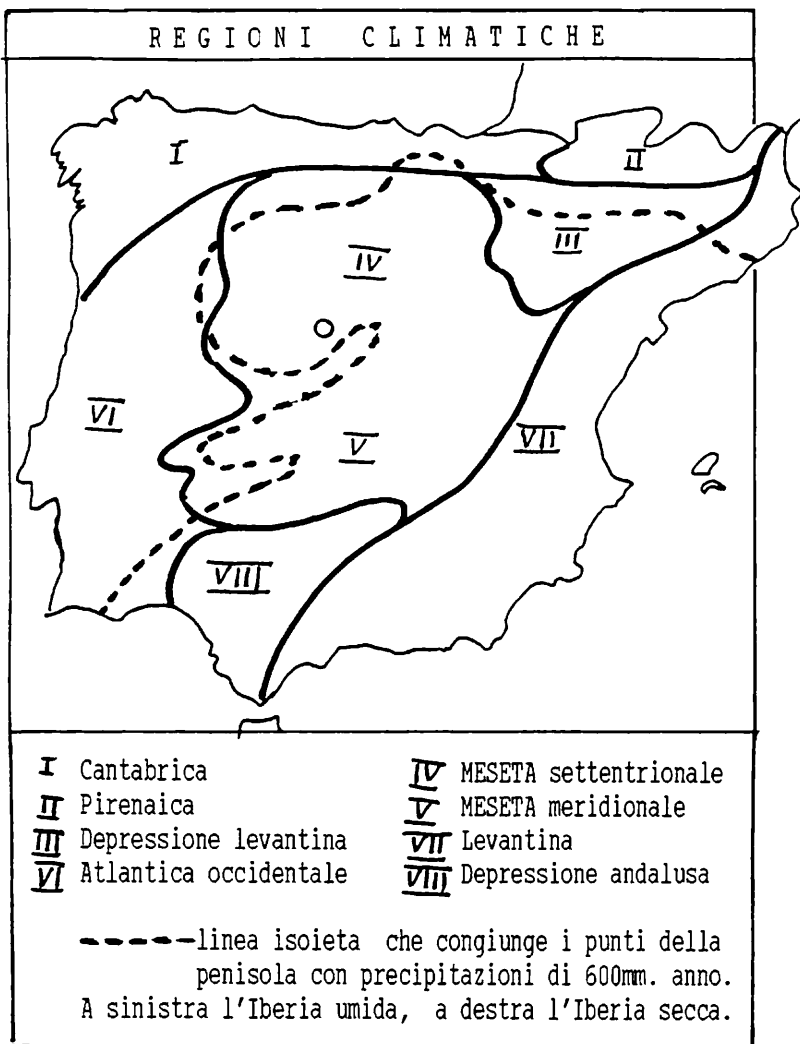
Questo contesto orografico, idilliaco per il riscaldamento delle masse d'aria, è collocato inoltre in un contesto di movimento delle masse d'aria estremamente interessante.

### Il clima

Il clima della Penisola Iberica è condizionato da due fattori principali: l'aspra configurazione orografica appena esaminata e la presenza di mari che la circondano quasi completamente. Sono questi due fattori che generano condizioni climatiche in netto contrasto tra loro; da un lato si ha l'ampia massa della Meseta caratterizzata da un clima nettamente continentale e dall'altro le frange costiere più o meno estese che la circondano a clima marittimo.



La parte più meridionale della Meseta posta a 1000 metri, con la Sierra de Guadarrama sullo sfondo.



Scarse sono le zone di transizione perchè i bordi rialzati della Meseta ostacolano le infiltrazioni marittime, fra l'altro diverse a secondo se sono atlantiche o mediterranee.

Il territorio iberico può essere suddiviso da una linea isoietà che suddivide l'iberia umida con piovosità superiore ai 600 millimetri annuali dalla iberia secca grande più di due volte con piovosità inferiore.

La Meseta caratterizzata da clima continentale con estati torride ed inverni rigidi, atmosfera secca e scarse precipitazioni è l'area più grande di questa "Iberia secca". Al suo centro fa eccezione la Sierra Central sulla quale le precipitazioni raggiungono i 400 mm. sulla pedemontana e 1000 nel corpo centrale. Queste precipitazioni scarsissime in assoluto sono comunque concentrate nell'autunno. Rarissime le piogge in estate che si manifestano solo sotto forma di temporali locali di breve durata che molte volte si sviluppano senza raggiungere il suolo per riassorbimento dell'acqua negli strati più bassi torridi e secchi.

I contrasti termici creati dall'altitudine della Meseta e dalla sua continentalità determinano flussi di aria dal centro verso le zone periferiche più calde in inverno; e dalle zone periferiche temperate dall'acqua del mare alle zone centrali surriscaldate in estate. In questo modo lo scontro delle masse d'aria avviene in inver-

no alla periferia, provocando condensazioni realmente marginali nella meseta; in estate i venti umidi provenienti da Ovest o Nord-Ovest scaricano la loro umidità per effetto Föhn contro le barriere montuose del Nord prima di raggiungere ormai secche le aree dell'altopiano settentrionale.

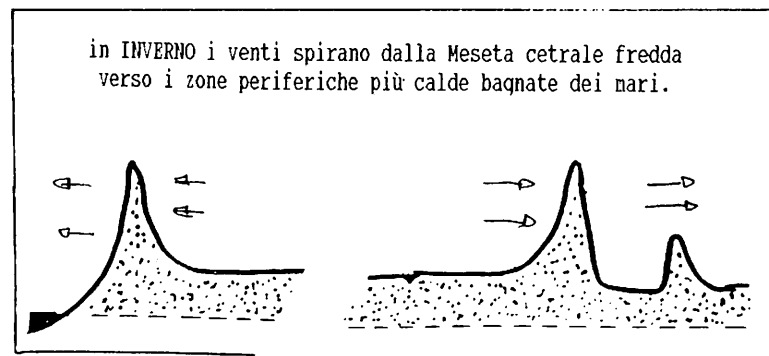
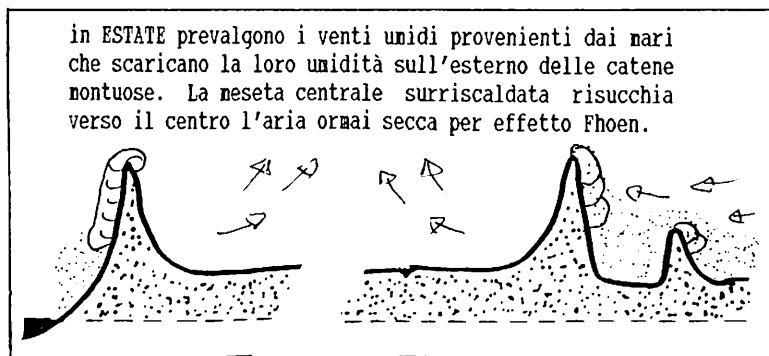
Sulla meseta predominano i venti dell'emisfero boreale in particolare quelli di Nord-Est e Nord-Ovest nella meseta settentrionale, in quella meridionale i venti di Sud-Ovest, ed essendo meno protetta da barriere montuose compatte l'umidità di provenienza mediterranea invade l'altopiano facendo sì che in questa parte meridionale il tasso di umidità media sia sempre leggermente e costantemente più alto; in modo particolare a ridosso della Sierra nella valle del Tago dove Madrid è localizzata.

### Considerazioni meteorologiche

La combinazione del clima e della configurazione orografica della Meseta settentrionale è tale da generare condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli al volo termico.

Fuentemilanos sembra pertanto possedere tutte le caratteristiche per essere adottata come palestra ideale per il volo a vela.

Il suolo è arido, scarso d'acqua, coltivabile esclusivamente con cereali che crescono radi, lasciando dominare alla superficie il colore dell'argilla che la compone. Al Sud della Meseta settentrionale una lunga lama di granito e gneiss fa da punto di massimo surriscaldamento per irradiazione della massa d'aria. Su tutto il territorio la massa d'aria con un tasso di umidità bassissimo garantisce una elevata trasparenza dell'aria durante tutto il periodo dell'anno compreso l'estate quando al suolo le temperature massime possono anche raggiungere i 44-45°C e dove comunque sono regolari i 34-38°C.





Per tutto il periodo da inizio giugno a fine settembre, lo stato dell'aria presenta un graduale e regolare decrescere della temperatura fino a trovare a quote molto elevate deboli inversioni generate da subsidanza anticiclonica.

Il ciclo meteorologico conseguente al passaggio di un fronte che ricambia tutta la massa d'aria inizia con due o tre giorni di totale trasparenza con termiche "blu" che si fermano a 2000-2500 metri QFE in quanto tutto è fresco, anche le termiche che con un gradiente di 2-3°C partono fra i 30-32°C. Con il passare dei giorni tutta la massa d'aria si surriscalda, la curva di stato si sposta decisamente a destra in quanto le temperature massime salgono vistosamente ed anche l'ascesa delle termiche avvengono con gradienti più spinti 3-4°C. A causa della grande escursione termica fra giorno e notte, in questa fase del ciclo evolutivo ci si trova in presenza di inversione termica al suolo che interessa uno strato d'aria sempre maggiore fino a stabilizzarsi sino ai 1000 metri sopra il suolo. Le giornate si presentano ancora con termiche "blu", ma con il graduale passare del tempo cominciano a comparire cumuli piatti dapprima lungo l'asse della Sierra Central quindi, nei giorni successivi, anche sulla pianura.

Il ciclo si interrompe e si ripete o per un successivo passaggio di fronte o per il degenerare delle condizioni con possibili temporali locali verso il finire della giornata ed a ridosso della Sierra. Molte volte i fenomeni temporaleschi si manifestano con caduta d'acqua che non arriva al suolo, ma si dissipano prima di arrivarci. Nelle giornate successive questo fenomeno, aumenta la possibilità di temporali che interessano strati d'aria sempre più bassi.

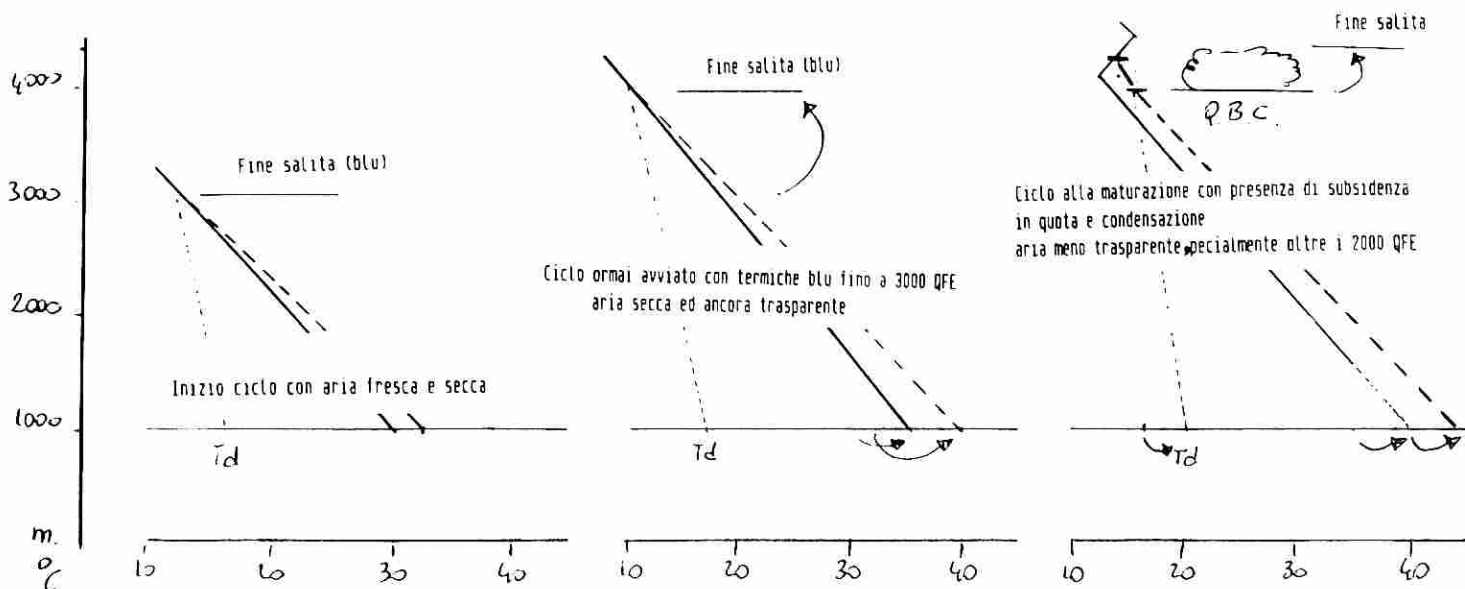
Nel periodo dell'anno interessato al volo, normalmente il vento spira da Nord, Nord-Ovest come conseguenza dell'effetto aspirante della montagna. Le brezze marine provenienti dall'Atlantico sbattendo contro i monti Cantabrici originano un effetto Stau, facendo affluire sulla Meseta esclusivamente



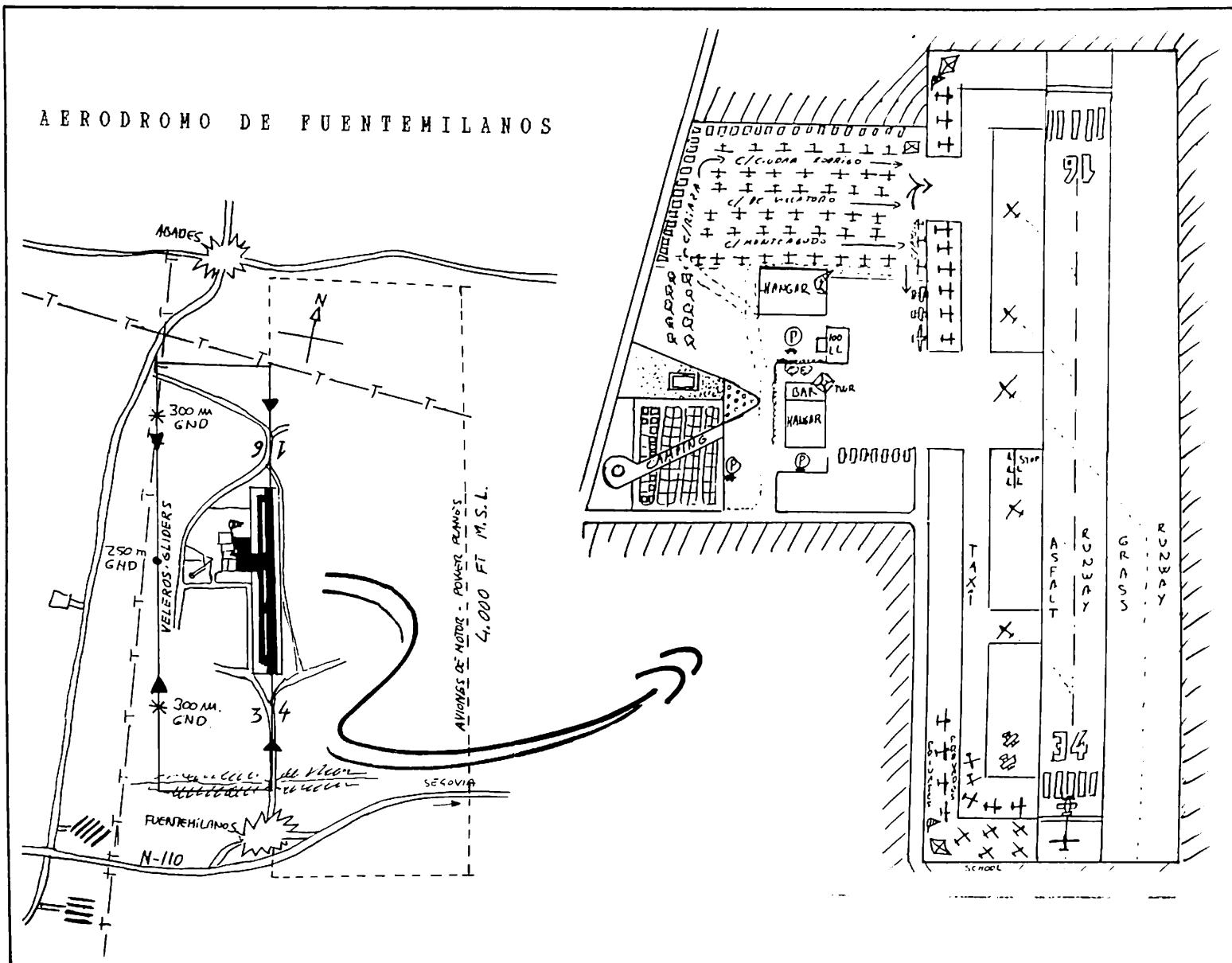
SEGOVIA, con il suo acquedotto romano, e l'arida distesa della Meseta in direzione Nord-Est.

un Foehn caldo e secco, che alcune volte rafforza la brezza di monte generata dalla Sierra.

Sulla Sierra settentrionale alcune volte si verifica lo stesso fenomeno con vento proveniente da Sud e Sud Est. In questo caso l'aria umida proveniente in questo caso dal Mediterraneo si scarica a ridosso della Sierra Central nella valle del Tago ove si trova Madrid, generando un clima locale non solo torrido, ma anche afoso. Quando il vento da Sud-Est raggiunge la Sierra perpendicolarmente e con velocità di almeno 5-6 m/s, nella conca situata tra Fuentemilanos e Segovia si crea un rotore che permette di entrare morbidamente in onda e raggiungere gli



Evoluzione ciclo di invecchiamento della massa d'aria sull'altopiano della Meseta dopo un rinnovo



ottomilametri.

La pedemontana Nord della Sierra corrisponde molte volte alla linea di confluenza delle masse d'aria in movimento che si scontrano proprio lungo questo asse. La bassa umidità presente nella regione, per i fenomeni sopra descritti, fa sì che essa appaia come una lunga e morbida onda pettinata sotto alla quale, una volta localizzata la lama di aria ascendente, si possono percorrere in linea retta diverse centinaia di chilometri.

Ritornando in tema di termiche, è interessante notare come in giornate di termiche "blu" le ascendenze si trovano esattamente come sta scritto sui sacri testi: villaggi, fattorie isolate, campi arati, dossi che terminano con zona di discontinuità. In aggiunta, per agganciare al posto più vicino, basta guardare dove volteggiano i "paseros" ovvero i "Milanos" che veramente abbondano.

La giornata termica finisce in modo leggermente diverso che non in Italia. Quindici, trenta minuti dopo il tramonto del sole la "grande pompa" si spegne rapidissimamente, l'aria diventa strabile e da quel momento si deve fare affidamento solo sull'efficienza del proprio mezzo per rientrare in campo. I fuori campo capitano quasi esclusivamente in questa fase di rientro quando si vuol fare affidamento su "restituzioni ter-

miche", o residui effetti irradianti di rocce o centri abitati che in effetto sono insignificanti perchè il progredire della giornata termica riduce l'effetto gradiente ed aumenta l'effetto circolazione verticale.

### L'"aerodromo" di Fuentemilanos

Localizzato nel villaggio omonimo, a 1000 metri sul livello del mare, è situato a 15 chilometri da Segovia che si raggiunge lungo la nazionale N 110, la strada pedemontana settentrionale.

La sua posizione geografica a metà della Sierra Central lunga più di duecento chilometri e le condizioni meteo sopra descritte sono tali da rendere questo aeroporto un'interessante base di partenza per voli di 300, 500, 1000 e 1200 chilometri.

Nei mesi di luglio-agosto i primi decolli possono già avvenire alle undici e si ha la piena attività termica già alle dodici. Il tempo a disposizione per il volo può quindi superare le nove ore se si considera che alle sette serali l'attività termica è ancora forte e sufficiente per fare l'ultima salita per la planata finale verso Fuente.

L'attività di volo quotidiana viene aperta già in primavera, quando l'attività termica non è rilevante, ma molto interessante è il volo nella così detta linea di convergenza che corre paral-

lela a tutta la Sierra Central. Lungo quest'asse la massa d'aria calda proveniente da Sud con condizioni di Foehn sormonta la massa d'aria più fredda della Meseta generando una linea portante con tutte le positive implicazioni che il volovelista sogna di trovare. Sempre in primavera, con occasionali possibilità anche in estate, è possibile trovare giornate in cui i venti che spirano da Sud abbiano velocità elevate e generino rotori lungo la pedemontana. Questo fenomeno a Fuente si verifica in una vasta insenatura alle spalle di Segovia, fra due monti chiamati "Muyer muerta" e "Bola de mundo". Qui si aggancia l'onda attorno ai duemila metri e si raggiungono gli ottomila.

La vera stagione di Fuente rimane comunque quella termica che iniziando in maggio e durando fino ad ottobre, trova comunque il suo massimo di "generosità" in luglio ed agosto, periodo nel quale pone la sua base la scuola tedesca di Oerlinghausen.

L'aerodromo di Fuentemilanos dispone di una pista in asfalto lunga 1100 metri ed una parallela in terra battuta; sono orientate 16-34. Ad Ovest di queste corre una pista di servizio ben distanziata da permettere la movimentazione dei velivoli anche durante i decolli. Ampi parcheggi alle due testate permettono la partenza di circa 40 traini in un'ora.

Il parcheggio alianti situato ad Ovest alla testata 16 permette lo stazionamento di oltre sessanta velivoli montati e dei relativi carrelli.

L'aerodromo dispone di una torre con il servizio meteorologico e il servizio di comunicazione aerea. Due ampi hangar, utilizzabili anche per i velivoli ospiti, sono disponibili fino a contenere una quindicina di mezzi. L'organizzazione ha previsto un campeggio nel quale sono inseriti alcuni bungalow,

servito da eccellenti servizi igienici, un mini market ed una piccola ma pulita piscina per portare refrigerio nelle lunghe attese dei rientri. Un ampio bar ristorante rende piacevoli le serate ed i tramonti ed è il luogo degli "scambi internazionali". Promotori di questo aeroporto sono il Club Aeronautico de Segovia e l'Aeronautica del Guadarrama, S.A.; con la collaborazione dei tedeschi di Oerlinghausen.

L'organizzazione è decisamente positiva, sia sotto l'aspetto logistico che quello volovelistico.

Un briefing meteo ben costruito con sondaggi eseguiti con il motoalante fino a 3000 metri di quota in abbinamento alle informazioni che si ricevono dai satelliti permette ogni mattina di costruire i propri piani di volo con elevati gradi di affidabilità. L'organizzazione nella pianificazione delle partenze può essere definita "teutonica", che comporta comunque la sua buona parte di lati positivi.

I recuperi relativi ai fuori campo, se avvengono nelle aviosuperfici segnalate (vedi disegno) si fanno con traino proveniente dall'aerodromo di Fuente, se su campi occorre smontare con l'ausilio di un proprio appoggio che organizza il rientro.

Un ufficio efficiente permette di organizzare su prenotazione il soggiorno presso il campeggio o presso alberghi nella vicina Segovia.

Informazioni possono essere richieste telefonando direttamente all'Aerodromo de Fuentemilanos 00 34 21 48 51 72 (o 95) oppure all'Aeronautica del Guadarrama 00 34 21 42 69 63.

I-LUKA

		PUNTI DI RIFERIMENTO TIPICI SEGNALATI											
ALDELPOZO chiesa	41 46 58	02 12 38	CLUB NAUTICO hotel	40 47 14	04 12 07	LA TORRE Naz.110	40 35 29	04 57 38	PIEDRAHITA chiesa	40 27 53	05 19 35		
AGREDA chiesa	41 51 24	01 55 06	CUBILLA chiesa	41 45 01	02 56 27	LEON cattedrale	42 35 47	05 34 53	PLASENCIA ponte	40 01 41	06 05 32		
ALMAZAN	41 29 41	02 31 54	CUELLAR castello	41 24 09	04 19 08	MAHCRA chiesa	39 12 49	01 43 27	QUINTANAR de la ORDEN	39 35 31	03 02 29		
ARANDAdelDUERO pont.	41 40 17	03 41 20	CUELLAR fabbr.SW	41 21 42	04 17 56	MARANCON chiesa	41 02 55	02 12 21	RETORTILLO de SORIA ch.	41 18 44	02 58 45		
ARIZA chiesa	41 18 43	02 03 12	DARCCA chiesa	41 06 58	01 24 55	MEDINA del CAMPO	41 19 07	04 54 33	RIAZA piazza	41 16 54	03 28 35		
ATECA chiesa	41 19 55	01 47 33	BARCO de AVILA cast.	40 21 35	05 31 27	MEDINA de VOLTOVA	40 42 06	04 33 40	RIO RIAZA	41 31 44	03 33 18		
AVILA arena	40 38 53	04 42 07	BURGO de CSMA ch.	41 35 13	03 04 13	MEDINACELI chiesa	41 10 21	02 25 59	RIOFRIO palazzo	40 52 31	04 08 59		
AVILA ponte N110	40 39 31	04 42 27	EL ESPINAR ch.	40 46 09	04 14 47	MENGAMUNOZ chiesa	40 30 06	04 59 53	RIOFRIC de RIAZA	41 14 56	03 26 55		
AVILA MURALLA	40 39 26	04 41 46	EMBALSE MONTEAGUDO	41 23 06	02 10 46	MINGCERRIA	40 44 57	04 39 08	RIOFRIO cascata	40 51 50	04 05 43		
AYLLON silos	41 25 18	03 22 38	EMBALSE de PALMACES	41 03 05	02 56 19	MOJADOS	41 26 02	04 39 36	RUEDA chiesa	41 24 52	04 57 00		
BALTANAS	41 56 26	04 14 39	FUENTEALBILLA ch.	39 16 01	01 32 49	MOLINA de ARAGON	40 50 36	01 53 21	SAN ESTEBAN de GORMAZ p.	41 34 38	03 12 10		
BARAHONA chiesa	41 17 47	02 39 22	FUENTEGUINALDO ch.	40 25 49	06 40 31	MONREAL del CAMPO	40 47 55	01 21 16	SAN RAFAEL tunnel	40 42 38	04 04 26		
BARRIOS de LUNA	42 51 02	05 51 45	FUENTEMILANOS ***	40 53 13	04 14 18	MORA ***	39 40 00	03 46 00	SANTO TOME ***	41 11 43	03 35 46		
BEJAR chiesa	40 23 17	05 45 58	GONARA chiesa	41 37 28	02 13 26	MORON de ALMAZAN	41 24 55	02 25 09	SANCHIDRIAN ***	40 54 02	04 36 34		
BEJAR stazione	40 23 20	05 45 09	GORMAZ chiesa	41 29 32	03 00 14	MUNOYEROS chiesa	41 10 28	03 57 03	SANTA CRUZ de NUDEL Ach.	38 38 30	03 27 48		
BELMONTE chiesa	39 33 46	02 42 03	HERVAS	40 16 32	05 51 24	NAVALMANZANO ch.	41 12 57	04 15 00	SANTA ELENA chiesa	36 20 21	03 32 18		
BERLANGA del DUERO	41 27 51	02 51 34	HONTANARES capp.	41 17 09	03 26 11	NIHARRA chiesa	40 35 23	04 50 17	SANTA OLALLA chiesa	40 01 29	04 25 33		
BURGO de HILODO casc.	41 20 17	03 53 02	HORNA	41 08 14	02 29 33	OJOS ALBOS chiesa	40 42 28	04 30 55	SEGOVIA acquedotto	40 56 57	04 06 59		
CA BEZUELA del VALLE	40 11 44	05 48 19	ISCAR chiesa	41 21 56	04 31 45	OLMEDC chiesa	41 17 24	04 41 00	SEPULVEDA	41 17 56	03 44 56		
CALATAVUD cattedr.	41 21 18	01 38 36	LA CAROLINA ch.	38 16 37	03 36 56	OLVEGA chiesa	41 46 55	01 58 53	SIERRA ALTO REY ant.	41 09 59	03 03 30		
CAMPOLARA ***	40 54 30	04 31 30	La ESTACION AREVALC	41 02 52	04 42 06	CSORNO chiesa	42 24 38	04 21 37	SORIA	41 45 23	02 28 32		
CANTALEJO chiesa	41 15 36	03 55 35	LA GRANJA palazzo	40 53 36	04 00 11	CTERO de HERREROS	40 48 08	04 12 07	TORDESILLAS	41 29 59	04 59 59		
CASAS de VES chies.	39 15 36	01 20 01	LA PINILLA	41 12 15	03 28 14	PAREDES de NAVA	42 09 15	04 41 34	TORRIJCS	39 58 46	04 16 50		
CASTILLO de ARAGON	40 50 49	01 53 21	LA SALCEDA ***	41 03 53	03 52 53	PENAFIEL castello	41 35 54	04 06 46	TUDELA del DUERO pont.	41 34 58	04 34 35		
CIRIA chiesa	41 37 12	01 57 51	LA TORRE chiesa	40 53 23	04 57 48	VILLATORO chiesa	40 33 22	05 06 51	VILLACASTRI chiesa	40 46 57	04 24 39		
CIUDAD RODRIGC	40 36 03	06 32 02											

coordinate espresse in °.'''NORD e °.'''OVEST ; aviosuperfici ed aeroporti = \*\*\*

# TORTONA/SAVONA - AEROVELA: relazione per il 1° semestre 1996

Caro Renzo, siamo al 10 giugno '96, sono le 06.30 del mattino. Se mi vedessero i miei amici non crederebbero ai loro occhi, perchè dicono che io sia un dormiglione.

Questa levataccia è dovuta al fatto che mi è stato imposto dal nuovo Consiglio Direttivo di farti la presente relazione proprio in un periodo di superlavoro... non che scriverti non mi faccia piacere, ma in certi momenti...!!!

Bando alle ciance: il 10 dicembre di ogni anno si chiude il nostro anno sociale e quindi oggi scade il primo semestre del 1996. In questo semestre sono accadute molte cose nel nostro piccolo gruppo:

- 1) rinnovo con elementi giovani (più giovani) il direttivo. Abbiamo mandato in pensione i vecchi, soliti, triti e ritriti Capanera, Passarelli, Giacobbe, ecc., e abbiamo mandato avanti (a qualcuno scappa da ridere) i nuovi Uccio Attanasio (Presidente), Flavio Longo, Mauro Carrea, Angelo Trevisan (Consiglieri).
- 2) Abbiamo frugalmente festeggiato il quindicesimo anno del nostro sodalizio, nato da un doloroso distacco dall'Aero Club di Novi Ligure del quale alcuni di noi sono soci fondatori. Il festeggiamento è stato celebrato con la mesta cerimonia sacrificale del falò del relitto del glorioso Robin I-UVAM, il cui ricordo farà luccicare gli occhi a più di un "vecchio" volovelista.
- 3) Abbiamo perso, non per nostra decisione o volontà, un nutrito gruppo di giovani piloti ed allianti la cui diaspora, pur addolorandoci dal punto di vista dell'amichevole frequentazione e delle consuetudini di gruppo, ha costituito (almeno per quanto mi riguarda) un importante snellimento delle procedure e delle complicazioni dovute all'affollamento del nostro campo di volo. Ciò aveva messo a dura prova la nostra capacità (meglio dire incapacità) di organizzarci con la fermezza necessaria.
- 4) Abbiamo solidarizzato con i nostri nuovi vicini di Rivazzano (AVM), rinverdendo vecchie amicizie degli anni sessanta... formidabili quegli anni... e che piloti!! Facevano anche i 500 con Uribel, M 100, K 6!.
- 5) Abbiamo dovuto ridimensionare (diminuzione di allianti e piloti) la "flotta" dei traineristi rinata dalle ceneri dell'I-UVAM a prezzo di pesanti sacrifici (naturalmente da parte dei piloti che sono rimasti). Con questa mossa anche le "necessità di cassa" sono drasticamente diminuite e un tranquillo sorriso è rinato sul giovane viso del gruppo dirigente.
- 6) L'avvenimento che più ha caratterizzato il periodo oggetto dell'attuale relazione è stato, comunque, il trasferimento quadrimestrale in quel di Albenga durante il nebbioso inverno Tortonese. Ciò ci ha permesso di ampliare i nostri orizzonti volovelistici, di effettuare bellissimi voli invernali tra alpi innevate e mare luccicante, di rientrare in pattuglia alla

nostra base il 31/03/96. Soprattutto, però, questa trasferta ci ha permesso di conoscere l'Aero Club di Savona che ad Albenga opera, la sua magnifica sede, il suo gruppo di piloti simpaticissimi e molto collaborativi. Il meglio della trasferta è stato comunque il conoscere il gruppo dirigente e tecnico di questo club ed il poter constatare che anche in Italia non solo è possibile la convivenza fra le varie specialità, ma che questa è molto facile e formativa per tutti.

Per questo soprattutto voglio ringraziare a nome del nostro gruppo, loro per tutti i soci dell'Aero Club di Savona. Il presidente Zunino e gli istruttori V.M. Patrono e Busacchi. A questi ultimi ricordo che tutti noi siamo a disposizione per organizzare una loro sollecita abilitazione al traino. Ciò permetterà per il futuro la migliore utilizzazione del "172" da traino già presente sul campo di Albenga. Anche il nostro gruppo, per il prossimo inverno, sarebbe facilitato alla trasferta su quel campo, risultata, per lo scorso inverno, economicamente pesante. Si spera, inoltre, che anche altri piloti di campi particolarmente nebbiosi della "Padania" ci vengano a trovare sulle sponde del Mar Ligure nel prossimo inverno.

- 7) Pochi giorni orsono abbiamo celebrato con meste parole che ci hanno rammentato la massima latina "tempus fugit", che il 6/6/86 effettuammo i primi decolli ed atterraggi sull'aviosuperficie di Tortona. Il nostro hangar non c'era ancora e sarebbe sorto durante il successivo inverno, montato tra nebbie e temperature polari da alcuni volonterosi piloti (naturalmente di quelli che sono rimasti).

Questa è la sintesi degli avvenimenti.

Voli importanti ed importanti risultati sportivi non ne abbiamo ottenuti, ma il bello, forse solo per noi "vecchi", è stare intorno al "fuoco" e chiacchierare con i veri amici ricordando episodi ed "avventure" che non hanno grande valore, ma che sono il tessuto stesso del tempo ed il silenzioso e continuo fluire della storia in contrapposizione al rumoroso ed abbagliante presente. E poi, con bonario ed indulgente sorriso, ricordiamoci che i giovani di oggi sono i vecchi di domani... se saranno fortunati come lo siamo stati noi e se incontreranno la propria saggezza. Ti abbraccio e ti saluto da parte di noi tutti.

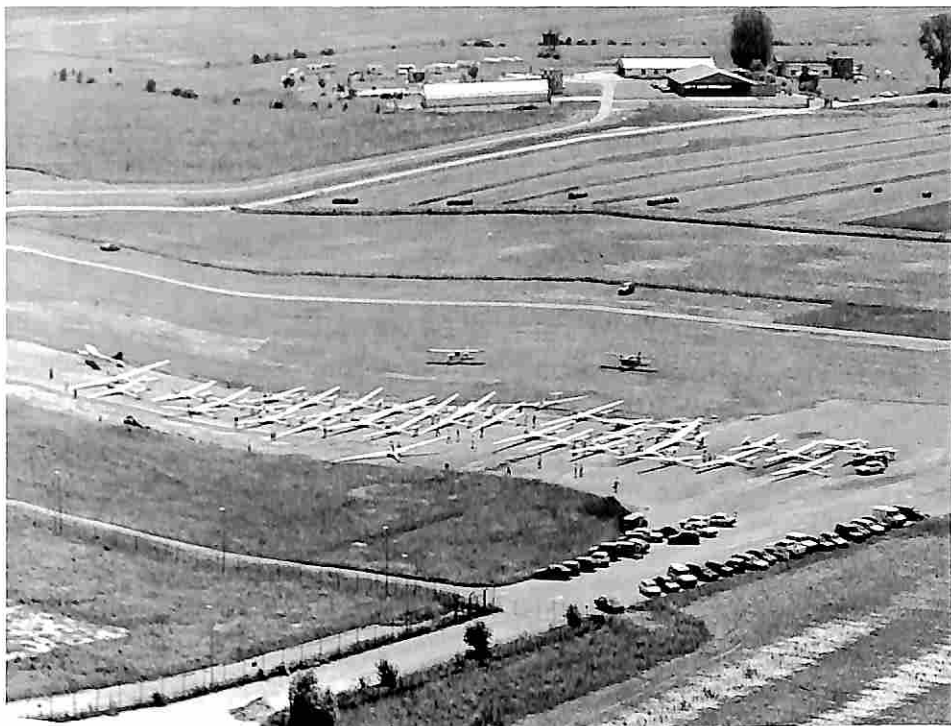
CLAUDIO ALBANO

Caro Albano, grazie di esserti ricordato e complimenti per le foto, inutilizzabili, del 1995! Saluti a tutti ed un particolare al "vecchio"! Ciao,

RENZO

# La Coppa "Città di Ferrara"

24-25-26-31 Maggio,  
1-2 Giugno



Avevamo iniziato due anni fa con una nostra gara di Club; lo scorso anno abbiamo avuto qualche partecipazione esterna. Alla 3ª edizione di questo fine maggio lo schieramento è stato di 38 alianti di cui 26 provenienti da 10 diversi Club.

Il successo di Adesioni, che ci ha un po' inorgogoliti e un po' preoccupati, può essere interpretato nei vari modi. La tesi che ci sembra più attendibile è che vi sia fra i volovelisti un certo desiderio di cimentarsi anche in gare di pianura, ora che con l'evento del GPS non ci sono più problemi di navigazione. Oppure può giocare una certa reputazione di gente ospitale che si son fatti i ferraresi nei Campionati del '94, unita alle efficienti infrastrutture, al campo di volo spazioso e libero da fastidiosi controlli, e anche, se vogliamo, alla buona cucina.

Tant'è che gli ospiti sono in generale rallegrati sia per l'atmosfera sia per la conduzione della gara. Questo incoraggia il nostro Club a riprogrammare per il prossimo anno la "Coppa" allargando la ricettività e puntualizzando l'organizzazione.

Altro aspetto da non sottovalutare è la buona condizione meteorologica della pianura nei mesi primaverili. Rare le giornate "involabili", frequenti i cumuli e buono il veleggiamento anche nell'azzurro. Anche se le condizioni, come in tutta Italia, quest'anno sono state particolarmente sfavorevoli, abbiamo avuto 5 giornate di prove valide sulle 6 in programma.

La gara è stata sdoppiata in 2 classi per dare maggiore spazio agli aspiranti i quali peraltro si sono dimostrati preparati per la disciplina e per la velocità.

In classe "Promozione" c'erano 21 alianti fra i quali 3 biposto, e in classe "Competizione" 17 alianti di cui 9 standard, 7 corsa e 1 biposto. L'handicap usato è stato quello ufficiale in corso.

## 24 Maggio - Prova n. 1

I sondaggi termodinamici indicano la possibilità di veleggiamento fino a quota di 1300 - 1500 mt. con rare condensazioni, e vento debole da NW. Assegnati Km. 176.6 alla "Promozione" che chiude con 10 arrivati e 10 fuori campo poichè nel tardo pomeriggio è entrata una inattesa brezza di mare. Velocità di punta Km/h 80.7. Vincitore Walter Rosini.

La "Competizione", Km. 218.3, chiude con 13 arrivati e 3 fuori campo. Velocità di punta Km/h 76. Vincitore Antonio Beozzi.

## 25 Maggio - Prova n. 2

L'approssimarsi di una perturbazione da Nord fa prevedere una situazione di subsidenza e di assenza di cumuli. La "Promozione" (Km. 191.4) parte per prima, ma è subito penalizzata da mancanza di termiche che fanno cadere nel primo tratto la maggior parte degli alianti. Si salvano quelli che ritardano la partenza. Arrivati 6, fuori campo 14, velocità 55.2 Km/h, vincitore Adriano Dall'Olio.

La "Competizione" (Km. 169.2) usufruisce di condizioni più consistenti e chiude con 3 soli fuori campo, alla velocità di 76.6 Km/h. Vincitore Sandro Montemaggi.

## 26 Maggio

La perturbazione, seppure debole, ha stratificato una nuvolosità che lascia poche possibilità di moti verticali. La decisione di non volare è stata un po' contestata, ma alla fine era quella giusta. Il tempo si apre alle 15, con buone termiche, ma troppo tardi per gareggiare.

## 31 Maggio - Prova n. 3

Una situazione di aria stabile sulla pianura padana con previste termiche secche, assenza di vento e quote intorno a 1000 mt. non danno molto spazio alle previsioni. La "Promozione" ha un tema di 162.2 Km. con un vertice a Sud del Po, che penalizza per le scarsissime termiche. Arrivati 6, fuori campo 14, velocità 49.1 Km/h, vincitore Filippo Tura.

Situazione migliore per la "Competizione" che ha un tema sviluppato a Nord del Po di Km. 190.7. La velocità è stata di 75.5 Km/h, arrivati 14, 3 fuori campo, vincitore Sandro Montemaggi.

## 1 Giugno - Prova n. 4

Perdura la subsidenza, davvero eccezionale in questa stagione per le nostre zone. Per le due classi vengono assegnati temi che corrono lungo il corso del Po, per sfruttare le brezze distaccano le termiche dalle rive del fiume.

La "Promozione" con 167.4 Km. chiude con 12 arrivati e 8 fuori campo, velocità 73.7 Km/h. Vincitore di nuovo Filippo Tura.

La "Competizione", Km. 171.3, vede vincitore Marco Pronzati a 81.8 Km/h, 11 arrivati e 6 fuori campo.

## 2 Giugno - Prova n. 5

Il sondaggio evidenzia un fatto nuovo: la perturbazione a ridos-

so delle Alpi ha lasciato infiltrare cunei di aria instabile nella pianura, e si prevede la formazione di cumuli con basi di 1800 mt. La "Promozione" se ne avvantaggia poichè con 176.6 Km/h e 83.8 Km/h di velocità fa quasi il pieno con un solo fuori campo. Vincitore Walter Rosini.

La classifica generale vede vincitore Sergio Felicori nella classe "Promozione". Egli è il solo ad essere promosso alla categoria "Nazionale". Complimenti poichè con uno standard ha surclassato due insidiosi Nimbus.

Maggiori sono stati i problemi per la classe "Competizione", che nel primo tratto Ferrara, Mantova, Reggio Emilia ha volato veloce, mentre le condizioni poverissime dell'ultimo tratto Reggio-Ferrara unite al vento contrario, hanno costretto al fuori campo la maggior parte dei concorrenti. Hanno concluso il percorso soltanto 5 alianti che hanno saputo "frenare" al momento opportuno, sfruttando le termiche più deboli.

Vince Marco Pronzati, con 68.1 Km/h di media. La Classifica Generale è sconvolta: Montemaggi, che deteneva un solido primo posto si vede sorpassato da Michele Fergnani che vince la "Coppa".

Continuando con le cifre, i Km. volati sono stati 28.200 e i "fuori campo" 74, dei quali 23 per atterraggi in aeroporti vari, senza che vi siano state roture.

Questo conferma la facilità di impostare il fuori campo in pianura. Si può scegliere con tutta tranquillità un appezzamento con coltivazione bassa oppure arato e fresato, ben orientato per la direzione del vento e con entrata a zero.

Molta importanza, agli effetti della scelta dei temi, è stata la preparazione del nostro meteorologo Giuliano Laurenti, che diligentemente ogni giorno ha raccolto i sondaggi e i grafici di tutte le stazioni circostanti, interpretandoli e illustrandoli compiutamente.

Occorre ringraziare per la disinteressata presenza Luigi Villa, che oltre a darci saggi consigli ci ha aiutato validamente per la rapida elaborazione delle classifiche.

Arrivederci a novembre per le premiazioni, e al prossimo anno per la IV<sup>a</sup> Coppa.

V.M.

#### CLASSIFICA GENERALE FINALE CATEGORIA "COMPETIZIONE"

POS.	CONCORRENTE	CLUB	ALIANTE	PUNTI	I PROVA	II PROVA	III PROVA	IV PROVA	V PROVA
1	40 FERGNANI MICHELE	A.V. Ferrarese	Discus	3261	3-817	8-491	12-512	6-524	2-917
2	SM MONTEMAGGI SANDRO	A.C. Mugello	ASW24	3204	4-805	1-596	1-704	4-539	12-560
3	CM SQUARCIAGGI VITTORIO	A.C. Novi Ligure	LS6	3117	2-825	2-586	6-611	10-476	9-619
4	AB BEOZZI ANTONIO	A.C. Torino	Discus	3098	1-842	7-499	2-665	5-525	11-567
5	GM MARCHISIO GIORGIO	A.C. Torino	Ventus 2	3067	6-774	4-572	4-617	8-496	10-608
6	EC CORBELLINI EUGENIO	A.C. Lariano	LS6	2933	5-794	12-342	3-618	3-552	8-627
7	DC BONFATTI UMBERTO	A.V. Ferrarese	DG400M	2862	7-738	15-185	7-557	9-480	3-902
8	68 BOTTONI SANDRO	A.V. Ferrarese	Kestrel 17	2849	9-673	5-509	9-532	14-273	5-862
9	65 PRONZATI MARCO	A.C. Lariano	Discus	2803	17-0	3-581	5-615	1-607	1-1000
10	6G GNECCHI LUIGI	A.C. Lariano	ASW24	2504	11-624	6-500	13-458	13-280	6-642
11	GB BOZZETTI GIANPAOLO	A.C. Parma	Discus	2455	8-686	10-418	9-532	12-299	14-520
12	DF DE FRANCESCO ANGELO	A.C. Prealpi Venete	Ventus 17,6M	2361	13-523	13-330	7-557	7-500	15-451
13	BM GIOPPO GAETANO	A.C. Prealpi Venete	DG 200	2323	12-602	9-456	11-523	17-100	6-642
14	CD GIACOBBE DINO	A.C. Savona	Ventus	2309	10-666	11-379	14-345	11-369	13-550
15	MP PINNI VITTORIO	A.C. Parma	DG 200	1987	15-227	14-301	17-0	2-557	3-902
16	AF GOLLINI STEFANO	A.V. Ferrarese	Twin Astir	723	14-229	17-28	15-105	15-267	17-94
17	61 RIGHINI ALBERTO	A.C. Lariano	Discus M	583	16-89	16-59	16-91	16-211	16-133

#### CLASSIFICA GENERALE FINALE CATEGORIA "PROMOZIONE"

POS.	CONCORRENTE	CLUB	ALIANTE	PUNTI	I PROVA	II PROVA	III PROVA	IV PROVA	V PROVA
1	FS FELICORI SERGIO	A.V. Ferrarese	DG300	2330	3-564	2-467	4-326	5-509	8-464
2	72 ROSINI WALTER	A.V. Ferrarese	Nimbus II	2171	1-633	20-32	5-313	2-560	1-633
3	AL ALLEGRINI LORENZO	A.C. Prealpi Venete	DG200	2156	7-526	5-447	3-328	9-458	14-397
4	EX TURA FILIPPO	A.C. Mugello	Discus	2096	2-569	18-34	1-337	1-587	3-569
5	88 CUCCOLI CRISTIAN	A.V. Ferrarese	Nimbus II	2085	10-443	3-463	2-331	15-273	2-575
6	N DALL'OGGIO ADRIANO	A.C. Mugello	DG200	1889	11-377	1-477	16-103	4-510	12-422
7	GG DALLA ROSA VITTORIO	A.C. Parma	DG300	1873	12-336	6-439	15-105	3-521	7-472
8	EZ ZANON ETTORE	A.C. Prealpi Venete	LS6	1808	8-500	9-261	12-115	8-475	10-457
9	GT DAL GRANDE GIUSEPPE	A.C. Prealpi Venete	Ventus 2	1807	15-294	4-453	8-162	12-418	6-480
10	DE CARLINI UMBERTO	A.V. Ferrarese	Janus B	1683	6-529	16-38	9-124	7-476	4-516
11	RR ROSSI GIUSEPPE	A.C. Parma	DG300	1618	16-292	15-39	6-304	6-487	5-496
12	CC BARBERO CLAUDIO	A.C. Torino	ASW20	1475	17-276	8-266	10-116	11-447	15-370
13	1P CAVOSI PAOLO	A.C. Lariano	SZD55	1281	13-332	12-142	13-114	15-273	13-420
14	GC COSTACURTA GIUSEPPE	A.C. Prealpi Venete	ASW 20	1203	4-561	10-155	7-227	17-260	19-0
15	BD ZORZI ALBERTO	A.C. Verona	Astir CS77	1178	18-252	16-38	13-114	13-312	9-460
16	LB ODETTI ALBERTO	A.C. Lariano	Ventus	1150	20-230	18-34	20-0	10-451	11-435
17	PM TOSCHI PIETRO	A.V. Ferrarese	DG300	1142	5-538	11-145	19-48	19-95	17-316
18	ZM ZUCCHI GIANMAURO	A.C. Parma	PIK20	1140	19-247	7-302	13-114	14-305	18-172
19	MZ RIZZATI GILBERTO	A.V. Ferrarese	Calif	902	14-325	13-81	17-79	20-84	16-333
20	BG MOGGIO GIOVANNI	A.C. Lariano	LS7	824	9-459	14-56	18-73	18-236	19-0

# FINLANDIA: conclusi gli VIII Campionati Europei

Il 15 giugno si sono conclusi a Rayskala, in Finlandia, gli Ottavi Campionati Europei di volo a vela.

Tutte e tre le classi FAI erano presenti con un elevato numero di partecipanti.

I nostri piloti si sono sempre comportati molto bene, è addirittura straordinario il livello competitivo dei bravi Italiani, soprattutto se raffrontato con l'esiguità della rosa di piloti attivi.

Le altre nazioni selezionano i loro rappresentanti da un base di praticanti molto più grande.

Purtroppo il campione uscente Stefano Ghiorzo ha lasciato l'alloro a Michael Grund (GER) nella classe 15 metri, pur essendo stato protagonista di una notevole rimonta.

Questi campionati hanno visto l'affermazione della nuova generazione di alianti. In classe Standard (38 partecipanti) gli LS-8 hanno occupato i primi quattro posti dividendosi alla pari con il glorioso Discus i primi 20 posti.

In classe 15 metri Corsa (cioè con i flaps - 32 piloti) l'affermazione del Ventus 2 è ancora più netta, con sei esemplari ai

primi sette posti. Solo l'ASW riesce a disturbare il predominio Schempp-Hirth, mentre il DG 800 segue a ruota.

Quanto i risultati dimostrino una effettiva superiorità del mezzo, o siano dovuti al fatto di essere in mano ai piloti migliori, nessuna conclusione potrebbe essere definitiva. Possiamo solo osservare che un salto di generazione tecnologica si è ormai concluso.

Solo in classe Libera (17 partecipanti) i "vecchi" Nimbus 3 e ASW 22 hanno ancora molto da dire.

Gli ospiti finlandesi, che hanno organizzato la competizione con grande cura, potevano invece aspettarsi qualcosa di più dai loro bravi piloti, tra i quali il ben noto Juha Sorri si è fermato al diciottesimo posto nella Standard. Mancava all'appello il campione del mondo in carica Markku Kuittinen.

Leonardo Brigliadori è una certezza nel nostro volo a vela, arrivando terzo a una manciata di punti conferma ancora di giocare alla pari con i migliori del mondo. Stefano Colombo continua ad accumulare esperienze internazionali.

ALDO


## Classe LIBERA

8th European Gliding Championships, Råyskälä, Finland

Printed 16-06-96 02:24

FINAL TOTAL RESULT AFTER DAY 11 15-06-96 Open

TOTAL- PL SCORE	C- NO	NAME	COUNTRY	GLIDER TYPE	DAY- RESULT	DAY- PL SCORE
1 10476	A	Centka Janusz	POL	ASW-22BL	116,28 km/h	2 995
2 10334	71	Back Holger	GER	Nimbus3	116,29 km/h	2 995
3 10249	AA	Andersen Jan	DEN	Nimbus4T	115,25 km/h	7 977
4 10027	LOT	Wujczak Stanislaw	POL	ASH-25	116,26 km/h	4 994
5 9786	N1	Hansen Jan	DEN	Nimbus3	115,98 km/h	5 990
6 9757	VW	Kurstjens Gerrit	NET	Nimbus4T	116,47 km/h	1 993
7 9542	KS	Schwenk Uli	GER	ASW-22BL	111,60 km/h	10 915
8 9344	X3	Monti Roberto	ITA	Nimbus4D	115,59 km/h	6 983
9 9230	89	Harvey Peter	GBR	ASW-22	109,71 km/h	14 882
10 8337	XX	Kubitsch György	HUN	Nimbus4	96,74 km/h	15 660
11 8280	W9	Biesters Hans	NET	Nimbus4DM	111,96 km/h	9 921
12 8224	NIL	Lappalainen Kari	FIN	ASH-25	112,78 km/h	8 935
13 8154	TP	Leclercq Michel	FRA	ASH-25M	110,26 km/h	13 892
14 8145	GR	Muszczynski Henryk	POL	ASH-25E	110,83 km/h	11 901
15 7568	EC	Soubrier Eric	FRA	ASH-25	110,51 km/h	12 896
16 5844	I1	Ahllund Hans	FIN	Jantar2B	94,86 km/h	16 628
17 5790	IT	Bourgard Paul	BEL	Nimbus3	Not airb.	17 0

Approved by: 

Program SFT Version 5.27F

## Classe STANDARD

8th European Gliding Championships, Räyskälä, Finland

Printed 16-06-96 02:25

FINAL TOTAL RESULT AFTER DAY 11 15-06-96 Standard

TOTAL- PL	SCORE	C- NO	NAME	COUNTRY	GLIDER TYPE	DAY- RESULT	DAY- PL SCORE
1	9353	EZ	Ziegler Erwin	GER	LS-8	113,32 km/h	7 697
2	9010	ER	Aboulin Laurent	FRA	LS-8a	115,56 km/h	3 726
3	8997	LE	Brigliadori Leonardo	ITA	LS-8	108,54 km/h	14 637
4	8959	3Y	Weiss Herbert	GER	LS-8a	112,88 km/h	9 692
5	8935	Y4	Schramme Reinhardt	GER	DiscusA	107,82 km/h	16 628
6	8931	TT	Karow Holger	GER	DiscusB	105,99 km/h	18 604
7	8893	DA	Henry Julien	FRA	DiscusBW	115,24 km/h	5 722
8	8782	P	Gulyás György	HUN	DiscusCS	103,24 km/h	21 570
9	8762	CE	Stepanek Jiri	CZE	DiscusCS	118,17 km/h	2 759
10	8688	SM	Smit Martin	NET	LS-8a	119,78 km/h	1 779
11	8643	64	Jeffrey Philip	GBR	LS-8	102,51 km/h	24 560
12	8502	AT	Taimioja Antti	FIN	DiscusA	112,69 km/h	10 689
13	8401	L8	Bastiaanse Rien	NET	LS-8	115,63 km/h	3 726
14	8303	57	Young Mike	GBR	DiscusB	99,66 km/h	28 524
15	8300	IE	Inäbnit Edi	SWI	DiscusB	95,50 km/h	32 471
16	8263	SU	Schneider Flemming	DEN	DiscusCS	95,66 km/h	31 474
17	8206	3A	Brigliadori Riccardo	ITA	LS-8	286,8 km	38 267
18	8199	HW	Sorri Juha	FIN	LS-8	111,06 km/h	11 669
19	8192	BC	Rubaj Tomasz	POL	SZD-55	103,05 km/h	23 567
20	7872	KB	Kassai Béla	HUN	DiscusCS	87,53 km/h	36 371
21	7829*	C64	Crabb Paul	IRL	LS-8	97,70 km/h	33 440
22	7816*	C65	Crabb Stephen	IRL	LS-8	96,93 km/h	34 440
23	7682	OB	Litt Baudouin	BEL	DiscusB	109,66 km/h	12 651
24	7580	BD	Krasnodebski Adam	POL	SZD-55	102,36 km/h	25 558
25	7554	XV	Jaime Jose	BEL	DiscusCS	108,27 km/h	15 633
26	7424	A2	Pankka Asko	FIN	DiscusAW	99,28 km/h	29 519
27	7300	CC	Hynek Thomas	AUT	DiscusCS	104,86 km/h	19 590
28	7290	FE	Liland Frode	NOR	LS-7	101,07 km/h	26 542
29	7288	VL	Louzescky Pavel	CZE	DiscusCS	113,74 km/h	6 703
30	7274	LH	Netusilova Alena	CZE	DiscusCS	107,69 km/h	17 626
31	7227	KR	Nordh Jan-Ola	SWE	SZD-55	103,12 km/h	22 568
32	7143	BG	Göök Bengt	SWE	DiscusB	108,96 km/h	13 642
33	7049	A7	Colombo Stefano	ITA	DiscusCS	104,44 km/h	20 585
34	6841	P1	Cheetham Russel	GBR	DiscusB	113,09 km/h	3 694
35	6770	D1	Pedersen Jan	DEN	ASW-24	98,54 km/h	30 510
36	6245	NK	Diatlov Alexander	RUS	DiscusCS	92,69 km/h	35 436
37	6151	IM	Gunneng Hans	NOR	LS-7	100,21 km/h	27 531
38	4349	5	Poltoranin Alexander	RUS	JantarStd	86,14 km/h	37 353

(\*) Penalty list:

C64 50p - Airspace violation (Helsinki TMA)

C65 50p - Airspace violation (Helsinki TMA)

Approved by: Sauk

Program SFT Version 5.27F



## Classe 15 METRI

2th European Gliding Championships, Räyskälä, Finland

Printed 16-06-96 02:24

FINAL TOTAL RESULT AFTER DAY 11 15-06-96 15m

TOTAL- PL SCORE	C- NO	NAME	COUNTRY	GLIDER TYPE	DAY- RESULT	DAY- PL SCORE
1	9714	HP Grund Michael	GER	Ventus2	119,05 km/h	5 716
2	9606	VV Dedera Milos	CZE	Ventus2A	119,54 km/h	4 722
3	9561	EW Hoyeau Frederic	FRA	Ventus2A	122,90 km/h	1 761
4	9204	27 Theisinger Martin	GER	ASW-27	116,38 km/h	9 685
5	9060	EV Bernard Eric	FRA	Ventus2	116,95 km/h	6 692
6	3843	VS Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus2A	116,61 km/h	8 688
7	8830	K1 Kay Alister	GBR	Ventus2B	164,2 km	32 159
8	8754	LF Krejcirik Petr	CZE	VentusC	113,11 km/h	14 647
9	8748	M vanBree Max	NET	LS-6a	116,05 km/h	10 681
10	8689	TC Ax Göran	SWE	ASW-27	177,8 km	31 172
11	8678	XT Termaat Ronald	NET	DG-800S	109,12 km/h	18 601
12	8653	WT Theisinger Georg	GER	ASW-27	120,68 km/h	2 735
13	8501	840 Dawson Mel	GBR	VentusAWL	113,39 km/h	12 651
14	8457	HY Rasmussen Arne	NOR	LS-6a	108,13 km/h	19 590
15	8422	L6 Romeyn Henry	NET	LS-6c	113,32 km/h	13 650
16	8360	GT Gostner Thomas	ITA	Ventus2A	116,80 km/h	7 690
17	8128	YC Vincent-Genod Daniel	FRA	Ventus2C	93,26 km/h	27 417
18	8054	HM Sabeckis Vytautas	LIT	LS-6c	110,89 km/h	15 622
19	8000	BX Ternholt Niels	DEN	VentusB	104,93 km/h	23 552
20	7920	WS Skalskis Stasys	LIT	LS-6cWL	119,97 km/h	3 727
21	7905	VB Koivula Martti	FIN	LS-6	98,82 km/h	25 481
22	7701	55 Hansen Kristian	DEN	VentusC	114,92 km/h	11 668
23	7625	KV Oye Stig	DEN	Ventus2C	92,95 km/h	28 413
24	7458	JT Trzeciak Janusz	POL	SZD-56	109,23 km/h	17 602
25	7449	CK Aronson Bengt	SWE	LS-6b	98,53 km/h	26 478
26	7204	LE Lemblé Klaus	SWI	DG-800S	89,36 km/h	30 372
27	6775	PV Kepka Franciszek	POL	SZD-56	107,86 km/h	20 586
28	6534	RR Eriksson Ronny	SWE	LS-6c	103,83 km/h	24 540
29	6309	JJ Julin Jari	FIN	LS-6c	110,32 km/h	16 615
30	6053	8 Natowitz Larry	BEL	LS-6a	106,89 km/h	22 575
31	5526	AL Rozenshtein Nani	ISR	LS-6b	90,22 km/h	29 382
32	4534	HS Bjoro Jo_Inge	NOR	LS-6	107,64 km/h	21 584

Approved by: T. Savel

Program SFT Version 5.27F

SPAZIO IN BIANCO: l'eterna illusione!  
ideale per contenere tutte le relazioni ed i molti  
commenti NON pervenuti.

## RIETI: COPPA DEL VELINO

Aero Club Centrale Volo a Vela  
Coppa del Velino 1996  
Rieti, 30 giugno - 7 Luglio 1996  
Classifica Generale Provvisoria dopo la prova n. 6 del 6 Luglio 1996

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Alliante	punti	pr. n 1 km: 243 km:	pr. n 2 km: 328 km:	pr. n 3 km: 294 km:	pr. n 4 km: 351 km:	pr. n 5 km: 334 km:	pr. n 6 km: 286 km:						
1 C	Calla' Stefano	ITA-AeC. V.V. Mugello	ASH 20	4854	2	933	9	369	5	728	2	969	3	959	3	846
2 MC	Erba Giorgio	ITA-AeC. l'Aquila	LS 6	4786	5	861	7	482	5	728	3	844	2	966	2	855
3 DC	Bonfatti Umberto	ITA-AeC. V. Ferrarese	DG 400(M)	4785	3	882	3	599	3	923	1	1000	9	730	8	653
4 Zi	Reginaldi Roberto	ITA-AeC. Rieti	ASH 25(M)	4697	4	877	1	975	1	1000	3	844	10	249	5	752
5 47	Colombo Davide	ITA-C. V.V.A. N.I. Gaidon	Nimbus 2	4644	10	680	2	695	4	905	7	737	4	957	6	670
6 AM	Cattaneo Mario Cattaneo Franco	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 4 DM	4274	-	963	13	258	2	922	11	391	8	740	1	1000
7 AE	Prinzati Attilio	ITA-A. V.A.L. Varese	Ventus 2 18m	3563	7	834	4	540	5	778	10	411	1	1000	12	0
8 P7	Balestra Bernardo	ITA-AeC. Rieti	DG 300	2931	11	646	8	431	9	158	12	160	6	872	7	654
9 X	Firocchiaro Filippo	ITA-AeC. l'Aquila	LS 3	2686	3	829	5	500	12	0	9	455	5	902	12	0
10 BC	Boschi Stefano	ITA-AeC. Parma	ASH 20	2595	12	419	6	491	10	153	5	810	11	245	9	472
11 BB	Baffigo Riccardo	ITA-AeC. Viterbo	DG 800 (M)	2318	9	760	14	0	12	0	6	766	13	C	4	792
12 66	Orsi Giorgio Nicolini Marco	ITA-A. V.A.L. Varese	ASH 25 L	2251	6	848	10	279	11	133	14	145	7	841	12	0
13 CB	Ballabio Giuseppe	ITA-AeC. Rieti	ASH 20	2114	13	258	11	270	8	524	8	538	12	198	10	326
14 SS	Petrini Ermilio	ITA-AeC. Roma	Ventus 16,6m	731	14	0	12	260	12	0	12	160	13	0	11	311

stampato il 07-07-1996 ore 07:06:41

## RIETI: Campionato Italiano classe Standard

Ae.f.C.V.V. Rieti  
 Campionato Italiano 1996 - classe Standard  
 Rieti 30 Giugno - 7 Luglio 1996  
 Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 6 del 6 Luglio 1996

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 304	pr.n 2 km: 368	pr.n 3 km: 297	pr.n 4 km: 426	pr.n 5 km: 377	pr.n 6 km: 286		
1	AG	Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	5587	1 900	1 1000	1 968	1 1000	6 840	2 799	* 950
2	65	Prozzati Marco	ITA-AeC.V.Larian	Discus	5249	3 905	7 871	2 965	8 839	1 1000	11 669	* 893
3	IX	Gavazzi Marco	ITA-AeC.V.Larian	Discus	5103	6 861	3 938	3 929	16 662	4 860	1 853	* 868
4	TT	Toni Angiileri	ITA-AeC.V.Larian	ASH 24	5055	5 894	4 930	10 827	3 917	9 716	3 771	* 860
5	K	Secchiandi Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	5034	2 912	6 890	6 864	2 934	12 664	4 770	* 856
6	1	Perotti Niino	ITA-AeC. Valle Isola	ASH 24	4625	11 774	5 901	13 738	4 904	18 615	8 693	* 786
7	B6	Monti Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	4617	17 709	8 720	5 867	7 848	7 781	9 692	* 785
8	6	Fraenza Paolo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 24	4611	7 814	8 720	7 861	9 831	3 866	19 519	* 784
9	SM	Montemaggi Sandro	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASH 24	4323	10 790	17 688	8 860	11 788	17 622	14 575	* 735
10	40	Monti Luca	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus W	4257	8 809	8 720	9 848	22 259	2 916	7 705	* 724
11	Y4	Fanfani Francesco	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASH 24m	4124	4 902	18 682	17 677	21 446	10 706	5 708	* 701
12	P1	Casamatti Alberto	ITA-A.M.I./A.V.I.O.	Discus	4036	* 2 756	8 720	15 689	19 551	14 646	10 674	* 686
13	P9	Primi Vittorio	ITA-AeC. Parma	DG 300	4003	9 861	* 6 708	19 619	6 864	20 416	12 593	* 681
14	24	Spradifco Gianni	ITA-Ae.C. Bielli	ASH 24	4000	19 658	2 995	11 771	5 886	25 74	13 581	* 680
15	B1	Anetta Massimo	ITA-AeC.V.V.Mugello	DG 300	3802	15 716	24 666	12 757	22 259	5 849	16 555	* 646
16	44	Anellini Ruggiero	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASH 24	3673	21 589	18 682	21 490	18 644	11 706	15 568	* 625
17	BK	Villa Alessandro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus W	3612	27 212	18 682	4 869	15 724	20 418	6 707	* 614
18	BA	Manzoni Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	3536	18 689	8 720	14 710	12 755	22 345	23 317	* 601
19	FS	Feliconi Sergio	ITA-AeC.V. Ferrnese	DG 300	3419	13 743	24 666	26 342	13 753	14 646	24 269	* 581
20	DM	Brunazzo Mauro	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	3418	23 446	18 682	25 470	10 805	8 773	25 237	* 581
21	GG	Dalla Rosa Guido	ITA-AeC. Parma	DG 300	3390	25 295	8 720	21 490	14 729	13 663	20 496	* 576
22	83	Bravi Francesco	ITA-A.V.A. Vallrebo	Discus	3341	14 723	15 711	18 645	26 80	16 644	18 530	* 568
23	S	Romano Roberto	ITA-A.V.A. Vallrebo	DG 300	3100	24 441	23 669	21 490	17 649	19 503	22 348	* 527
24	GB	Bozzetti Gianpaolo	ITA-AeC. Parma	Discus	2954	20 641	18 682	20 603	25 140	22 345	17 543	* 502
25	PR	Pozzi Giovanni	ITA-AeC.V.Larian	Discus	2298	27 212	26 333	21 490	20 520	22 345	21 398	* 391
26	PG	Pigni Aldo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2110	22 467	8 720	16 688	24 235	26 0	26 0	* 359
27	6G	Gnocchi Luigi	ITA-AeC.V.Larian	ASH 24	1131	16 712	27 313	27 106	27 0	26 0	26 0	* 192
28	A7	Foglia Antonio	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	233	26 233	28 0	28 0	27 0	26 0	26 0	* 40

\* Punteggio per algoritmo

## PREMONDIALI A SAINT AUBAN - LAVENDER GLIDE '96

### Classifica finale classe STANDARD (39 concorrenti)

1	BARROIS JEAN-DENIS	F	LS 8	P. 8333
2	LOPITAUX JEAN-CLAUDE	F	LS 8	8063
3	HAUSS DIDIER	F	DISCUS B	7738
4	NAPOLEON ERIC	F	DUO DISCUS	7548 f.g.
5	DAVIS ANDY	UK	DISCUS	7346
6	SPRECKLEY BRIAN	UK	LS 8	7293
7	CAILLARD JEAN-MARC	F	LS 8	7119
8	WELLS MARTYN	UK	LS 8	6953
9	AVANZINI LUCIANO	I	LS 8	6858
10	BARTELL BILL	US	DISCUS	6701
29	COSTA CORRADO	I	DISCUS B	5130

### Classifica finale classe 15.METRI (36 concorrenti)

1	NAVAS GILLES	F	VENTUS 2A	8539
2	GHIORZO STEFANO	I	VENTUS 2A	7997
3	GALETTO GIORGIO	I	VENTUS 2A	7973
4	WILLS JUSTIN	UK	ASW 27	7855
5	GOVIN PIERRE	F	VENTUS 2B	7582
6	GRUND MICHAEL	D	VENTUS	7541
7	RABEDER KARL	A	VENTUS 2CM	7519
8	GOSTNER THOMAS	I	VENTUS 2A	7501
9	TRONNIER MARTIN	D	LS 6	7444
10	JONES STEVE	UK	VENTUS 2C	7343

### Classifica finale classe LIBERA (26 concorrenti)

#### Federico Blatter !

1	LHERM GERARD	F	ASW 22BL	9279
2	GIANTI GERBAUD	F	NIMBUS 4	8896
3	KUNTZ PIN	F	ASH 25	8982
4	GANTENBRINK BRUNO	D	NIMBUS 4	8965
5	DEBITUS LOENS	F	NIMBUS 4D	8877
6	FLAMENT LARROUDE	F	ASH 25	8783
7	KURSTJENS GERRIT	NL	NIMBUS 4	8723
8	LIEGE PYROT	F	ASH 25	8538
9	MAZZEGA GARCIN	F	ASH 25	8284
10	BUCHANAN JOHN	AU	NIMBUS 4	8192

## Paul Mc Ready al Politecnico

Esco dal dipartimento di aeronautica eccitato come un ragazzino al concerto del suo cantante preferito. Ancora assorto nei pensieri infilo la metropolitana nel verso sbagliato. Mi ritrovo fuori Milano. Torno indietro e, stavolta, riesco a scendere correttamente a Cadorna dove prendo al volo il treno che mi porta a casa. Non sto nella pelle, avrei voglia di telefonare al Claudio per dirgli che ho visto una leggenda vivente: ho incontrato Paul McReady. Così mi metto a scrivere in treno. L'AIDAA, in collaborazione con il dipartimento di ing. aerospaziale (Politecnico di Milano), hanno organizzato un incontro con Paul McReady, padre di numerose creature volanti all'avanguardia, di studi aerodinamici ma, prima di tutto, del famoso anello di McReady (per l'appunto). L'incontro era intitolato "Engineer creativity", niente di più adatto per descrivere la vulcanica esposizione di McReady.

E' difficile descrivere il Nostro: classico americano pratico, vero, entusiasta, già da tempo entrato a far parte dei personaggi storici e immortali, a cuore aperto sfoggia la sua esperienza con pacata tranquillità e chiarezza. Capita che ognuno di noi si faccia un'idea personale di come siano questi personaggi noti: la mia rispondeva al vero, è proprio come l'avevo sempre immaginato.

La crema dell'aeronautica italiana è lì ad ascoltarlo con estrema attenzione ma il Nostro è sciolto e, parola dopo parola, cattura tutti sul suo fronte, ci apre gli occhi e ci invita a pensare con la mente aperta, libera da tutti i pregiudizi e infarcimenti dello studio che spesso soffocano la creatività e la fantasia dei tecnici moderni.

Con un video dal titolo eloquente (Doing more with much less) ci introduce al concetto dei veicoli efficienti e ci porta a considerare quanto si stia facendo nella tecnologia dell'informaticizzazione e quanto resti indietro la tecnologia dei tra-

sporti.

Paul si è avvicinato ai velivoli quasi per caso, con intuizioni: l'osservazione affascinante degli avvoltoi in termica e un possibile debito che lo incentiva a cercare una fonte di denaro, lo inducono nel 1967 a partecipare ad un concorso per un velivolo con propulsione umana con in palio un premio in denaro. La sua passione nasce così.

Sostenitore del processo intuitivo, ci spiega come sia convinto di un approccio semplice e alternativo per la soluzione di problemi complessi. Sostiene l'approccio pratico per gli studenti in università, come anche la speriment-creativity. E poi riparte con diapositive e racconti su prototipi di veicoli solari, a propulsione umana ed eolica, nuovi veicoli alternativi e sempre più efficienti. Efficienza vuol dire leggerezza, bassi consumi e minore inquinamento: questa sarebbe la strada da perseguire nei trasporti. E poi ci parla ancora dei suoi lavori sui modellini da sala, sui deltaplani, sul velivolo Condor e sul progetto Pterodattilo (ricostruzione volante del noto dinosauro adibito a studi scientifici sul volo primordiale). La natura è stata una grande sostenitrice dell'efficienza: la selezione naturale ha condotto all'efficienza del volo di un albatros come all'efficienza del processo produttivo con i colori entusiasmanti del pavone.

Spetta anche a noi, mantenendo l'innocenza nelle nostre menti, perseguire l'efficienza nella direzione giusta.

Riesco a scorgere molto bene in quell'uomo romantico un profondo amore della scienza e una spiccata curiosità che hanno sicuramente contribuito a fare di lui il volovelista che ha potuto vincere un titolo mondiale.

CARLO FAGGIONI

### Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

## RAMO AERONAUTICO

*per piloti e aeromobili*

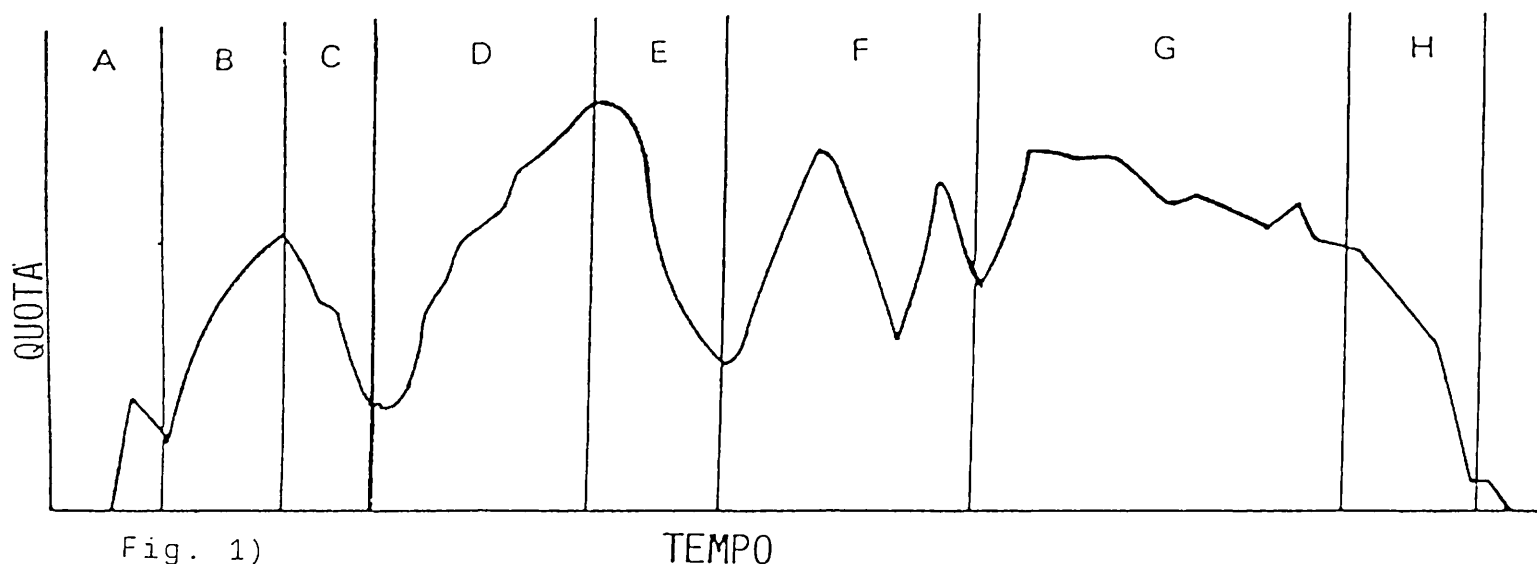
- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/558958  
tel. abitazione 0362/558724

# Tutto quello che avreste voluto sapere dal barogramma e nessuno vi ha mai svelato!

Generalmente il barogramma viene utilizzato semplicemente per documentare la quota di un volo a fini competitivi: una sorta di pezza d'appoggio para-burocratica per convincere i controllori-burocrati delle competizioni! Invece, avete mai tentato di analizzarne il tracciato al termine di una bella giornata di volo, interpretandone il recondito significato? No!? Male, molto male! È un esercizietto che facilmente svela diversi segreti delle termiche della giornata e documenta le vostre capacità volovelistiche e di centraggio.

Osserviamo assieme (vedi fig. 1) il tracciato di questo ipotetico e fittizio barogramma, che per comodità abbiamo diviso in settori.



**Il settore A** è la registrazione del decollo, della salita al traino. Il pilota ha sganciato in una zona di discendenza ed ha perso tempo andando a cercare l'ascendenza.

**Settore B:** l'angolo acuto, ben appuntito dimostra che il pilota ha trovato la termica, riuscendo subito a centrarla bene, fin dalla prima virata. Complimenti. La sua salita è inizialmente buona. Poi il tracciato arrotondato della parte alta ci permette di ipotizzare due cose: il nostro volovelista ha perso la zona forte e centrale dell'ascendenza, oppure la stessa termica stava per spegnersi. In questo caso vien da chiedersi: perchè è rimasto in termica accettando un valore di salita peggiore? Era meglio abbandonarla e partire per un traversone? (I campioni suggeriscono questa regola d'oro: lasciare la termica quando il mediometro è sceso di un terzo sotto il suo valore massimo).

**Settore C:** rappresenta un traversone abbastanza tipico, frequente. A circa metà percorso il pilota incontra una fascia ascendente, ma l'attraversa senza fermarsi. Quali erano le sue intenzioni? Ha fatto bene? È stata una mossa voluta oppure il

nostro pilota s'è addormentato? Una cosa è certa: prima di incontrare la prossima termica s'è trovato basso, quasi alla stessa quota di sgancio.

**Settore D:** finalmente una termica! Ma l'angolo smussato, troppo arrotondato tradisce le sue difficoltà: prima di centrarla bene ha speso un bel paio di virate, perdendo tempo. Ma poi ce l'ha fatta: sale fino alla quota massima della giornata. Il tracciato del barografo è comunque tentennante: il suo variometro mostra valori con forti escursioni ed anche il mediometro non è stabile durante la salita. Due spiegazioni: la termica era rotta e turbolenta, oppure la tecnica di centraggio può migliorare! Il tracciato ideale sarebbe una linea continua, senza fratture.

**Settore E:** un traversone, lungo, in discendenza. Notare come l'inclinazione di questo tracciato sia più ripida dei traversoni che troveremo nei prossimi settori. È qui solo il pilota potrà spiegare a noi ed a sè stesso il perchè di questo lungo traversone in zona discendente (oppure a velocità eccessiva?).

**Settore F:** finalmente una tattica e tecnica di volo pulita! Gli angoli acuti, appuntiti, senza rotondità indicano che il pilota ha centrato subito le termiche, senza incertezze. Bella e decisa anche la partenza alla quota massima (questa volta non s'è fermato in alto, perdendo tempo con valori mediocri). Il tracciato del volo dei nostri campioni è tutt'intero come questo settore, oppure come il prossimo!

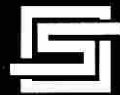
**Settore G:** tipico tracciato di volo delfinato: grande distanza percorsa con modesta perdita di quota. Naturalmente per il volo a delfino anche le termiche e le ascendenze devono presentarsi ampie e frequenti (ma non necessariamente forti). Se fino ad oggi non siete mai riusciti a portare a casa un bel tracciato delfinato, consolatevi: è una tecnica di volo che si addice in primo luogo a chi può permettersi di volare con alianti di classe superiore, con alta efficienza. (...ma ricordate la storiella della volpe che non riuscendo a raggiungere i grappoli, trovava l'uva poco matura...?!?).

Ed infine il **settore H**, quello della gran galoppata conclusiva. In questo caso il grafico della planata finale mostra una partenza relativamente lenta. Poi il nostro pilota s'accorge di arrivare troppo alto e quindi aumenta decisamente la velocità nella seconda parte del traversone. Probabilmente queste correzioni non gli permetterà di recuperare tutto il tempo perduto con la sua condotta di volo incerta e troppo prudente nella prima parte della planata.

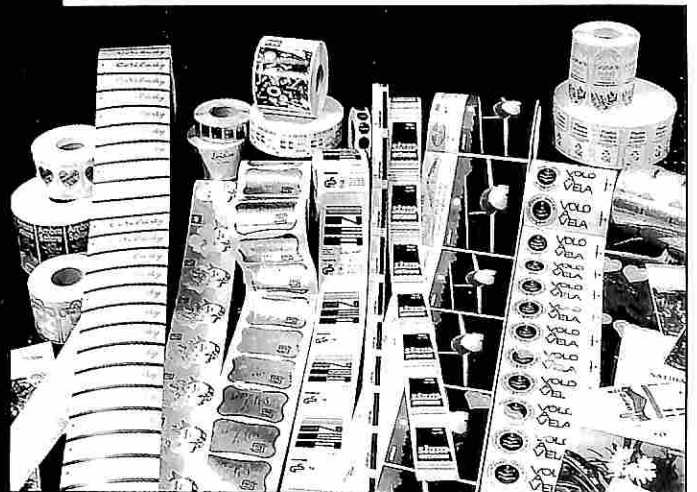
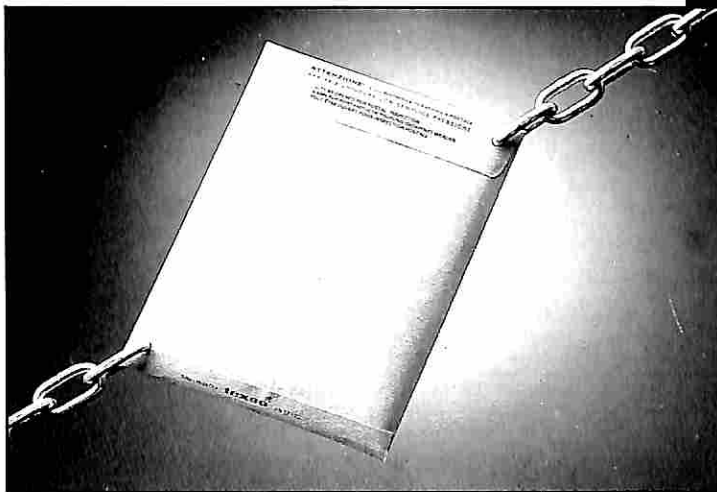
Qui finisce la lezione. Ma chi volesse proseguire ed approfondire l'argomento, tenga presente il libro dell'istruttore inglese John Delafield ("GLIDING COMPETITIVELY" pubblicato a Londra dalla A&C Black Ltd) e tradotto in tedesco dal Motorbuch Verlag di Stuttgart col titolo "Wettkampf Segelflug, eine Einweisung", dal cui sacco è tratta la farina di questo articolo.

CELESTINO GIRARDI

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 (3 linee)  
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

# Aprire o non aprire, questo è il dilemma...

(di Robert Whelen su SOARING settembre 1995 - libera traduzione di Flavio Formosa)

Se Amleto fosse stato un volovelista, non avrebbe potuto esprimersi diversamente, giudicando quanto dibattuta è sempre stata la questione del beneficio derivante dall'iniziare una corsa di decollo con i diruttori aperti.

Questo articolo è un tentativo di mettere un minimo di ordine nella confusione regnante sull'argomento, sia dal punto di vista aerodinamico che strettamente fisico.

**Induzione:** se succede, deve essere possibile.

Affermazione quantomai banale, forse, ma applicandola al nostro caso, ci offre subito lo spunto per un piccolo esperimento che i più curiosi tra voi vorranno tentare.

Disponete il vostro aliante a terra con la prua direttamente controvento: la brezza deve essere sufficientemente regolare, e la sua intensità ideale per la riuscita dell'esperimento dipende soprattutto dal tipo di aliante. Chiedete a qualcuno di livellarvi le ali mentre voi state ai comandi come in procinto di decollare, e, ad un vostro segnale, fate lasciare l'ala e tentate di mantenervi livellati con gli alettoni. Se l'aliante non ha flaps, provate nei due modi, con i diruttori chiusi ed aperti. Se viceversa vi trovate su di un aliante dotato di flaps, provate con i flaps negativi, a zero, e in posizione di volo in termica.

Il mio aliante flappato, su cui ho circa 1300 ore, reagisce così in una brezza di 5-8 nodi. Con i flaps negativi, mantenere le ali orizzontali è banale. Con i flaps a zero, è possibile, anche se con movimenti più ampi e rapidi della cloche, cercando di giocare d'anticipo sull'ala che cade. Con i flaps positivi è del tutto impossibile (almeno per me) evitare che l'ala tocchi terra in queste condizioni. Si può dire che, per quanto riguarda

questo aliante, i flaps negativi sembrano "aumentare il momento di rollio". Altre prove effettuate con alianti flappati e non, confermano che i flaps negativi e/o i diruttori aperti sembrano avere lo stesso effetto su molti velivoli diversi.

Così, succede. Ma come e perché è possibile?

## Un po' di aerofisica.

Provate ad immaginare il vostro aliante con le estremità alari saldamente bloccate in posizione livellata da due blocchi di cemento. Quanto sarebbero efficaci gli alettoni in questo caso? Chiaramente, ZERO. In termini ingegneristici, l'aliante avrebbe un momento di inerzia al rollio di proporzioni enormi, sarebbe cioè infinitamente stabile sull'asse di rollio.

Adesso immaginate il vostro aliante come improvvisamente liberato da ogni e qualsiasi resistenza al movimento sull'asse di rollio (inerzia, attriti, ecc.): in termini ingegneristici, avrebbe ora un momento di inerzia al rollio uguale a zero, sarebbe cioè infinitamente instabile sull'asse di rollio.

Per assurdo, si troverebbe alla mercé del benchè minimo soffio d'aria, nè più nè meno di una piuma. E che efficacia avrebbero gli alettoni in questo caso? La risposta intuitiva è quella corretta: essi non potrebbero essere più efficaci che in un aliante con resistenza al rollio zero. Nella realtà, ovviamente, tutti gli alianti hanno una certa resistenza al rollio, fornita, per così dire, dall'inerzia di massa. Meno ovviamente, anche la portanza generata dalle ali contribuisce ad aumentare la resistenza al rollio. Come e perchè?

Consideriamo. Molti piloti sanno di cosa si parla quando si dice "distribuzione ellittica della portanza lungo l'ala", caratteristica questa ricercata dalla maggior parte dei progettisti di alianti.

Sia che questa conoscenza derivi da una qualche infarinatura di aerodinamica, o semplicemente dal sapere che il "leggendario Spitfire" aveva le ali a pianta ellittica e pochissimi alianti hanno le ali rettangolari, non fa differenza: il concetto è empiricamente e matematicamente corretto.

Per quanto ci interessa basti sapere che la distribuzione della portanza lungo l'ala del nostro aliante varia in modo regolare da zero a ciascuna estremità fino a raggiungere un massimo al centro. Se si rappresentasse l'intensità della portanza in ogni particolare posizione tramite una freccia verticale di lunghezza proporzionale, la curva congiungente le punte di tutte le piccole frecce distribuite lungo l'ala risulterebbe essere la metà di un'ellisse, vista da frontalmente all'aliante.

Aggiungiamo a tutto questo una freccia per rappresentare la risultante aerodinamica totale, ed immaginiamo di applicarla al centro della fusoliera: se le ali sono livellate, ovviamente questa freccia punterà dritta verso il cielo. L'effetto dei nostri alettoni è proprio quello di far inclinare lateralmente questa freccia, permettendoci di virare, oppure di mantenere le ali livellate reagendo a forze esterne.

Ora pensiamo ai diruttori: qual è il loro effetto? Naturalmente, quello di ridurre la portanza. Se fossero sufficientemente potenti da distruggerla, ci rimarrebbero da contrastare solo le forze iniziali, ma indipendentemente da quanta di questa portanza essi riescano ad eliminare, la conseguenza della loro apertura sarà comunque quella di abbassare il valore della freccia immaginaria che rappresenta la risultante aerodinamica totale. I flaps negativi hanno esattamente lo stesso effetto, anche se non lo raggiungono distruggendo una parte della portanza, ma bensì modificando il profilo



alare in modo che ne generi una quantità minore ad un certo angolo d'attacco ed una certa velocità di flusso d'aria. Posta diversamente, i flaps negativi riducono di fatto l'angolo di incidenza dell'ala rispetto alla fusoliera, e quindi anche l'angolo d'attacco del profilo quando l'aliante è ancora a terra. Comunque si preferisca pensarla, la riduzione di portanza al decollo usando i flaps negativi è una sensibile realtà.

In ciascuno dei due casi, dunque (diruttori aperti e flaps negativi) l'effetto è quello di una riduzione della portanza totale al decollo. La forza a cui gli alettoni devono opporsi per sollevare l'ala che cade è direttamente proporzionale alla portanza totale (è la portanza moltiplicata per il seno dell'angolo di inclinazione laterale), e quindi riducendo la portanza totale si riduce anche questa forza, col risultato di rendere più efficaci gli alettoni.

Secondo le leggi di Newton, ecco perchè questa tecnica funziona! Nessuno dei due espedienti riduce direttamente il momento di inerzia al rollio, ma entrambi eliminano una parte delle forze che contrastano l'efficacia degli alettoni nel controllare l'inclinazione laterale.

#### Acqua

L'effetto sul momento di inerzia al rollio di aggiungere acqua di zavorra nelle ali è quello di aumentarlo. Sul mio aliante, la maggior velocità necessaria perchè

gli alettoni siano in grado di controllare l'aumentata resistenza (che potrebbe logicamente ridurre a pensare che con l'acqua i problemi di controllabilità aumentino) e più che compensata dagli effetti dell'inerzia causata dalla maggior massa delle ali. Ammettendo che le ali siano perfettamente mantenute orizzontali all'inizio della corsa di decollo, gli alettoni sembrano essere più efficaci, anche se in realtà non lo sono. Se succede, deve essere possibile.

#### Altre considerazioni

Prima di tutto, chiunque è disposto ad ammettere che i diruttori aperti in fase di decollo sono potenzialmente pericolosi, spesso estremamente pericolosi per entrambi i piloti. Ma stabilita la validità del loro uso nelle fasi iniziali della manovra, si tratta di trovare, usando il buon senso, il modo di farlo in sicurezza.

Il pilota dell'aliante che intenda iniziare la corsa di decollo con i diruttori aperti potrebbe avvisare l'uomo all'ala che potrebbe riferirlo al pilota trainatore. In tal modo sarebbero tutti e tre perfettamente informati su ciò che sta per succedere.

Il pilota trainatore che riceve l'ok per il decollo e non è stato informato del fatto che i diruttori sono aperti intenzionalmente non dovrebbe decollare finchè questo non sia chiarito. Perchè correre rischi inutili?

L'uomo all'ala che vede i diruttori aper-

ti senza sapere perchè, non dovrebbe dare l'ok per il decollo finchè non si sia chiarito con il pilota dell'aliante o con il trainatore.

Di chi sia la responsabilità di occuparsi di tutto ciò non ha molta importanza, più importanti sono le considerazioni sui rischi che si corrono in un decollo a diruttori involontariamente aperti, perchè dovrebbero far mettere da parte le remore a perdere trenta secondi in più per fare chiarezza in una situazione potenzialmente pericolosa come questa.

E se tutto ciò vi pare sufficientemente semplice se non ovvio, pensate allora ai flaps negativi invece dei diruttori aperti! Quanti piloti hanno intrapreso un decollo con la leva dei flaps in posizione negativa dimenticandosi poi di neutralizzarla per lo stacco da terra? Se pensate che sia difficile per un trainatore vedere i diruttori aperti in uno specchio retrovisore che vibra, siate certi che è impossibile accorgersi dei flaps negativi.

Curioso sull'effetto dei flaps lasciati in negativo al decollo, ho sperimentato una volta con il mio aliante. Quando, a 110 km/h, ero ancora saldamente piantato sulle ruote ed il traino iniziava a salire, ho deciso che avevo imparato abbastanza. Rilasciando la leva dei flaps a zero, l'aliante si è sollevato immediatamente: la normale velocità di decollo con i flaps positivi è intorno ai 75 km/h...!

Rino Rinaldi

# ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela



## VOLUME I (1793-1914)



EGIDA

*Ho sempre pensato che l'aviazione non sarebbe stata l'invenzione di un solo uomo" (Octave Chanute 1832-1910), queste parole sono un po' il filo conduttore dell'ultima fatica bibliografica di Giorgio Zanrosso.*

*L'autore, dopo aver scritto "Un motore per l'Aeronave", si è ora cimentato in un'iniziativa di grande interesse e spessore come la storia del volo silenzioso e la sua evoluzione dalle origini ad oggi (ottima è stata l'idea del testo bilingue italiano-inglese).*

*Si è davanti ad un'opera che mancava nel panorama bibliografico aeronautico e che dà il giusto spazio ed i doverosi meriti a quanto il volo a vela ha rappresentato nella storia del volo e della sua conquista.*

*Il primo dei quattro volumi, quello che esamina il periodo 1773-1914, è da poco uscito ed è una miniera di informazioni sui "padri" del volovelismo tra cui spiccano anche i fratelli Orville e Wilbur Wright.*

*Nel suo libro Zanrosso mette in luce aspetti poco noti degli Wright come le loro esperienze di costruttori di alianti e gli interessanti studi di aerodinamica effettuati impiegando una rudimentale galleria del vento.*

*Fra gli italiani spicca invece il veneziano Aldo Corazza con i suoi alianti ed il curioso "aerociclopano" del 1906 (una bicicletta trasformata in un biplano spinta da due eliche propulsive azionate dalle pedalate del pilota).*

*Un'opera quindi meritevole di grande attenzione arricchita da decine e decine di foto e disegni d'epoca che sicuramente incontrerà i favori del pubblico, volovelisti compresi.*

ALBERTO GRAMPA

# NUOVO MANUALE DEL VOLOVELISTA

GUIDA AL CONSEGUIMENTO DELLA

LICENZA DI  
PILOTA DI ALIANTE

CONFORME AI PROGRAMMI  
MINISTERIALI COMPRENDENTI:

- SCHEDA 1/A - BASICO
- SCHEDA 2/A - CONSOLIDAMENTO



Dopo circa dodici anni dalla comparsa del primo libro di Guido Bergomi, "Il Manuale del Volovelista", ecco che l'amico Guido ha fatto seguire l'edizione aggiornata di quello che ormai è ritenuto la BIBBIA delle Scuole di Volo a Vela. È sempre stato considerato e non solo dal sottoscritto, un ottimo libro di testo. Semplice, chiaro, con un linguaggio alla portata di tutti, con ottimi disegni esplicativi.

I tempi però sono cambiati e le nuove normative lasciano un'ampia lacuna piena d'incertezza nel libro che tutti ormai adottano.

Quindi è molto tempestiva l'uscita di questa nuova BIBBIA intitolata "Nuovo Manuale del Volovelista", dove le evidenti lacune sono state colmate.

Assolutamente consoni alle nuove normative, il libro si divide in sette Capitoli per la parte BASICA ed altrettanti per la parte CONSOLIDAMENTO così come recita la normativa recente.

Con la semplicità e la chiarezza di sempre, con precisi e logici disegni, con la quasi totale assenza di formule, astruse e cervelotiche, il Manuale brilla per la sua immediata comprensione anche per coloro che non si fregiano dell'etichetta di "Dott. Ing."

La mia ormai trentennale esperienza nella Scuola di Volo a Vela, mi permette ancora una volta di apprezzare quest'ultima fatica dell'Autore e mi auguro per Lui e per tutte le Scuole di Volo a Vela che anche questo secondo libro abbia la fortuna del primo.

MAESTRI GIANCARLO

# Pavullo: secondo raduno internazionale di alianti d'epoca

Pavullo, domenica 7 luglio: si è concluso a Pavullo, con successo superiore ad ogni aspettativa, il 2° Raduno Internazionale di Alianti d'Epoca, in memoria di Luigi Teichfuss, grande personaggio legato alla storia del volo a vela e soprattutto alla città di Pavullo.

Le condizioni del tempo, che avevano così pesantemente influito sulla prima manifestazione del giugno 1994, questa volta sono state decisamente più clementi, permettendo ai partecipanti di volare ogni giorno senza alcuna eccezione.

Il Club Aereo Pavullo, dopo l'esperienza del primo raduno, ha organizzato in modo veramente ineccepibile questo secondo evento, in particolar modo è stata apprezzata la gestione della linea di volo, del supporto logistico a terra e l'accoglienza ai partecipanti.

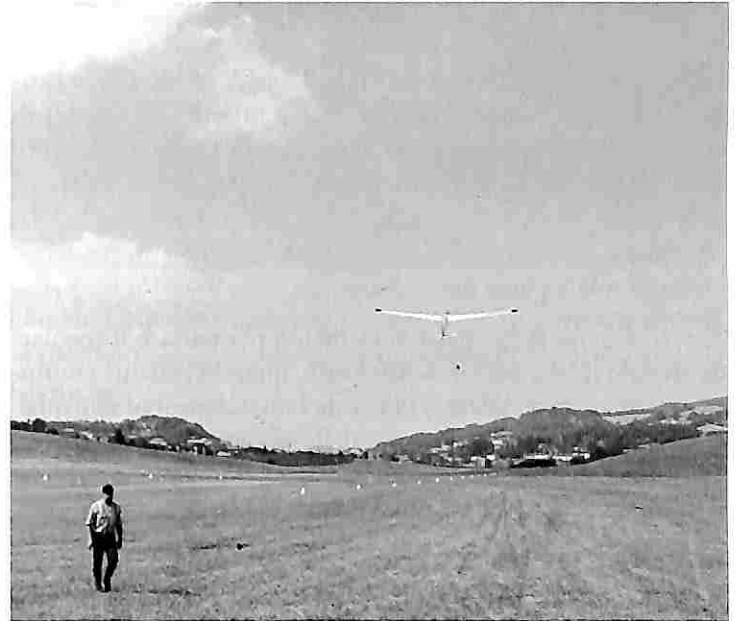
La presenza dell'Inglese Chris Wills, figlio del noto Philip, con il suo Kranich originale del 1944, ha dato al raduno un tono veramente internazionale.

C. Wills, tra l'altro, è il Presidente del Vintage Glider Club (VGC) a cui sono associati quasi tutti gli appassionati di alianti storici in Europa e in parte anche in America e Australia.

Un altro personaggio di livello internazionale presente alla manifestazione è stato Willi Schwarzenbach, Vice Presidente del VGC, nonché esponente di grande spicco nell'ambito del volo a vela in Svizzera.

Ha pure partecipato il Tedesco Joerg Ziller, uno degli organizzatori del raduno internazionale di Oberschleissheim dell'agosto scorso. Si può quindi dire che la partecipazione è stata veramente a livello internazionale con presenze dall'Inghilterra, Germania, Svizzera e Ungheria, oltre a una modesta partecipazione di piloti italiani, tuttavia superiore alla precedente edizione. Purtroppo in Italia, per una serie di motivi, il volo a vela storico è scarsamente praticato, anche se l'iniziativa di Pavullo lascia sperare in un progressivo risveglio di interesse per questo interessante settore del volo storico. E, giusto per parlare di alianti storici, la 2ª edizione di Luigi Teichfuss ha visto in volo nel cielo di Pavullo pezzi unici o comunque rari come il Kranich II, lo Spallinger S18 e successiva variazione Spallinger S19, l'Olympia Meise, il Weihe, il Berg Falke, L. Spatz 55, lo Spyr 5 e l'Uribel.

Ma il vero motivo del grande successo della manifestazione, di cui i partecipanti potranno parlare nei loro rispettivi paesi, sono state le performance di volo, sia utilizzando il traino che il verricello. Praticamente ogni giorno durante la manifestazione si è potuto volare in onda, qualche volta addirittura con



partenza al verricello, successivo aggancio in termica e finalmente volo in onda. Il KA6-CR del Tedesco Uwe ha superato la quota dei 5000 metri sul livello del mare, dovendo però presto ridiscendere, non avendo a disposizione sull'aliante l'equipaggiamento per volo ad alta quota. Il tedesco Tschorn con il suo Weihe 50, ha effettuato il volo più lungo della durata di 5 ore e 15 minuti. Comunque, voli di 3 o 4 ore sono stati all'ordine del giorno.

Evidentemente con tali risultati non potevano gli amici europei lasciare Pavullo nella mattinata del 7 luglio non esprimendo la loro massima soddisfazione, lasciandoci con un caloroso goodbye, aufwiedersehen, alla prossima edizione di L. Teichfuss nel 1998.

La manifestazione si è conclusa, nel pomeriggio della stessa giornata, con una bellissima presentazione in volo di modelli di alianti d'epoca in scala, tra cui alcuni riprodotti sui disegni di Teichfuss come il Turbine, il Balilla, l'Allievo Pavullo, l'Orione e il Borea. Quest'ultimo nel suo realistico volo, trainato da un altro motomodello, ha espresso un significato particolare in quanto il Borea originale, completato da Teichfuss nel 1943, non poté mai volare a causa degli eventi bellici. L'aeromodellista Sergio Mantovani ha quindi portato in volo nel cielo di Pavullo, dopo oltre 50 anni, una bellissima riproduzione di oltre 5 metri di apertura alare effettuando così il tanto atteso collaudo in volo: il migliore dei modi per onorare la figura di L. Teichfuss.

VINCENZO PEDRIELLI

*Il flutter è il fenomeno più insidioso per la struttura di un aereo e mette in grave pericolo il pilota. L'articolo che riproduciamo è apparso su New Zealand Gliding Kiwi e ci riporta ad episodi che anche in Italia hanno visto coinvolto lo stesso tipo di aliante. Non è un'accusa verso il mezzo, ma un invito a curare la manutenzione!*

## Flutter e l'ASW 20

Stavo partecipando a una gara con il mio ASW 20 A ben carico d'acqua. Passando il traguardo del quarto giorno scoprii com'è il flutter (vibrazione o sfarfallamento delle superfici di controllo, spesso gli alettoni). Non avevo idea di cosa fosse, ma volevo che smettesse prima che dall'aliante si staccassero dei pezzi. A posteriori, vorrei aver guardato meglio le ali per accertarmi di quale parte stesse sbattendo.

Avevo appena richiamato dolcemente per passare il traguardo in volo livellato a circa 200 km/h, quando l'aliante cominciò a tremare con violenza. Più tardi, imitandone il suono, qualcuno mi disse che la frequenza delle vibrazioni era di circa 40 Hz (più o meno come la nota più bassa di un organo, o come il ronzio di rete in uno stereo). Le ali sbattevano a questo impressionante ritmo.

Il giorno precedente avevo condotto la planata finale a velocità superiori senza problemi, allora perché proprio oggi? Incominciai una prudente richiamata, presumendo che un alettone fosse andato in flutter, ma diminuendo la velocità le vibrazioni diventarono ancora più violente finché, sotto i 100 km/h, si fermarono.

Potei allora notare che i controlli erano efficienti e conclusi felicemente l'atterraggio. Smontai l'aliante esaminando tutte le cerniere, le superfici e i giunti L'Hotellier. Controllai la fusoliera e l'abitacolo. Era sempre il buon vecchio ASW 20 sul quale

avevo volato per anni, una macchina sicura e in perfetta forma.

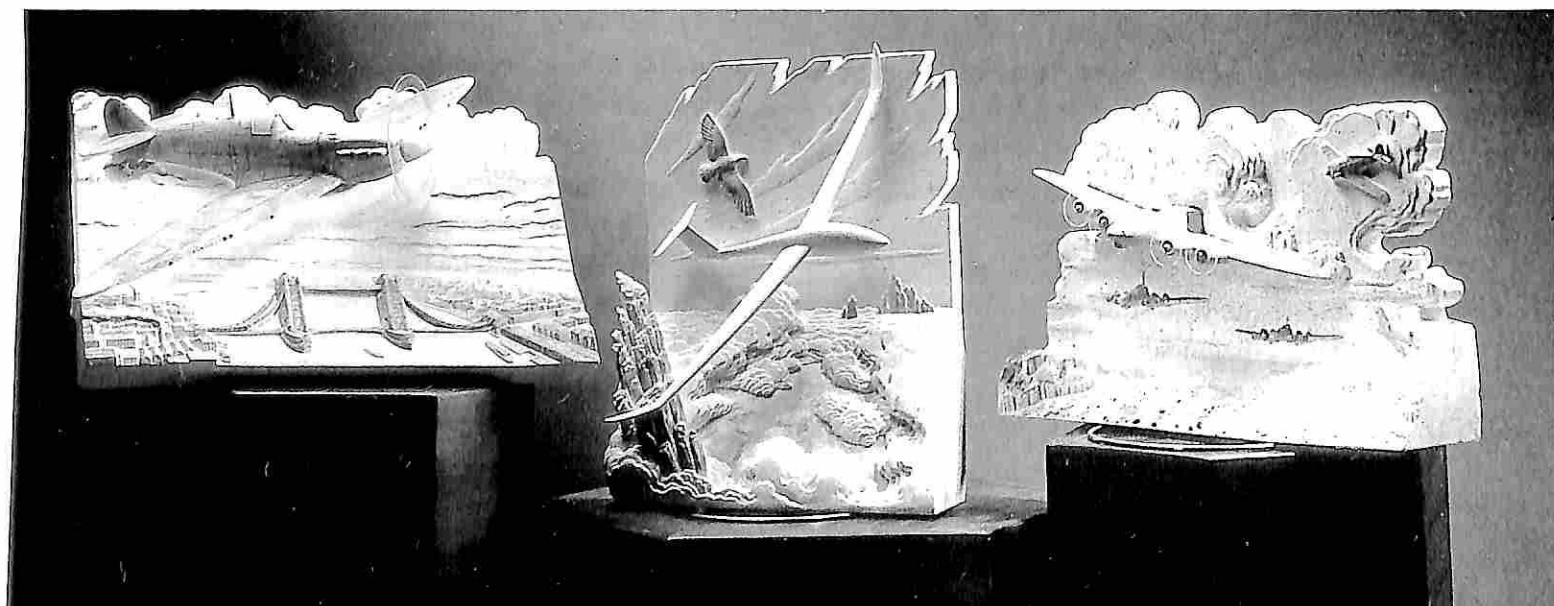
Avevo ormai raccontato questa storia a molta gente quando Marty Eiler venne a dirmi che gli sembrava un caso di flutter delle piastre che coprono i diruttori. Subito andai a controllare le mollette con i freni aperti e notai solamente che uno dei perni era un po' più lucido degli altri, come per lo sfregamento. Ma ciò non bastava a convincermi e andai a studiare il manuale di manutenzione.

Eccovi un estratto dal manuale di un ASW 20 B:

“Regolazione dei diruttori - motivo”

Dopo un certo periodo di utilizzo è stato notato, specialmente in virate strette e in cabrate, che le piastre di copertura dei diruttori si sollevano. In rari casi queste iniziano a vibrare con frequenza di circa 40 cicli, il fenomeno può essere scambiato per flutter dei flaps. Quando i freni sono bloccati, a causa delle mollette che tengono aderente all'ala la piastra di chiusura, le aste di comando sono costantemente sotto carico. Ciò provoca un aumento dei giochi nei cuscinetti e perciò i rinvii devono essere regolati per recuperare il gioco. Il giunto sferico va svitato di 1/2 o 1 giro e il contro dado di bloccaggio va rimosso e sostituito.

di ROB HILDEBRAND  
traduzione di ALDO CERNEZZI



*Le sculture possono essere richieste ai seguenti indirizzi:*

FRANCO MICHELE STUDIO - Via Montevideo 34 - 10134 Torino - Tel. 011.3181275

ADHARA DESIGN - Via Sostegno 65bis/25 - 10146 Torino - Tel. 011.715331

# Prove di volo: PW-5



La prima impressione alla vista di questo aliante, vincitore – anche se un po' discutibilmente – del concorso per alianti mono-tipo della nuova "World Class" della FAI, è quella di trovarsi davanti ad un normale aliante club con apertura limitata a 13,5 metri anziché ai canonici 15 metri.

La discutibilità della vittoria non è tanto riferita al valore della macchina, che è un eccellente prodotto, come vedremo più avanti, quanto al modo con cui è stato chiuso il concorso stesso, che ha visto proclamare un vincitore con l'obbligo di apportare alcune modifiche: modo piuttosto strano di indicare un primato che viene invece negato agli altri concorrenti.

La fusoliera, di tipo classico nella parte relativa all'abitacolo, costruito in modo spartano ma efficace, diventa un trave di coda a sezione circolare subito dopo l'ala, che è in posizione medio-alta. Sono presenti due ruote fisse: una principale, situata in posizione arretrata, e l'altra sul muso, all'altezza del cruscotto, che permette un decollo con fusoliera in linea di volo ed una grande praticità nelle manovre a terra. È quindi possibile, col semplice ausilio di una ruota reggi-ala, di spingersi in linea di volo l'aliante da sé, senza autotrains e senza chiamata di aiutanti.

Sia a vuoto, che con pilota a bordo, l'aliante poggia sul muso: ciò che rende estremamente comodo l'effettuare le pulizie e le manutenzioni del tronco posteriore della fusoliera, nonché dei timoni, che si presentano ad altezza d'uomo e quindi perfettamente accessibili.

L'impennaggio è a croce e comunque, dato l'assetto sopra descritto, il piano orizzontale è sufficientemente distante da terra. Un pezzo di deriva è posto anche sotto il trave di coda, e porta anch'esso una piccola ruota di protezione d'estremità.

La cappottina è incerniata sul davanti. L'accesso è facile, la chiusura della cappottina semplice ed efficace: sportello, aerazione, visibilità perfettamente nella norma. Comodo anche il fatto che il pilota, una volta installato, può agevolmente toccare l'erba con le mani e raccogliere con calma da terra tutte le innumerevoli cose che deve portare in volo.

Montaggio e smontaggio sono facili, anche se la connessione

comandi non è automatica. In tutto sono quattro connessioni da effettuare, con accesso da uno sportellino sul dorso della fusoliera.

Le qualità di volo sono senz'altro buone. Le distanze dai comandi e dal cruscotto sono assolutamente confortevoli anche per i piloti di taglie estreme nell'uno o nell'altro senso. Visibilità negli assetti sia di traino che in volo libero alle varie velocità, assolutamente nella norma e buone.

Il decollo è un po' lungo, tenuto conto del carico alare piuttosto basso e della partenza con coda alta. La macchina non vola lentissima, pur avendo una velocità di stallo bassa come prescritto dalle norme del concorso; anche la velocità di atterraggio (contatto col suolo) non è inferiore agli 80 km. indicati.

In volo, i dati relativi all'inversione da 45° a 45° ad 85 km/h sono dell'ordine dei 4" abbondanti. Stalli: diritto a 68 km/h indicati, 71 con direttori aperti, 71 in virata. In termica tuttavia la macchina sembra richiedere gli 80 orari ed in turbolenza anche gli 85.

Ottime le prestazioni: le discese sembrano essere 0,75 m/sec a 85 orari, 1,3 m/sec a 120 orari, ed uno straordinario 2,4 a 150 orari che darebbe un'efficienza a velocità di normale transizione attorno a 1; 17 assolutamente buona per una macchina di queste dimensioni a carico alare.

Il pilotaggio è estremamente gradevole. La coordinazione dei comandi è buona, il comportamento corretto senza brutti scherzi. L'atterraggio non è così lento come ci si potrebbe attendere, tuttavia la macchina può essere tenuta alla ruota principale per buona parte del rullaggio. La controllabilità laterale può essere mantenuta fin quasi all'ultimo. Discreto ma non eccezionale il freno sulla ruota.

In termica sembra che il profilo funzioni bene anche se non dà l'impressione di "incassare l'aria" (cioè di trasmettere robustamente sensazioni di salita al corpo del pilota) in modo eccezionale. Da vedere il comportamento con ali bagnate o con moscerini sul bordo d'attacco.

W.V.

## abbiamo letto per voi:

Wolfgang Janowitsch ha vinto la coppa Barron Hilton 1996 in classe 15 metri con un volo di 1000 km, il primo triangolo FAI realizzato completamente nelle Alpi Orientali, con partenza da Wiener Neustadt e punti di virata in Slovenia (Podbrdo) e vicino al Lichtenstein (Kaisers). Un interessante resoconto è pubblicato su **European Gliding News**, la newsletter diretta attualmente da Janet, la moglie del bravo volovelista. Notiamo soprattutto che la riuscita di questo tentativo è stata possibile grazie alla collaborazione di altri piloti, tutti impegnati a competere nella classifica Barron Hilton e tuttavia aperti allo scambio reciproco di informazioni durante il volo, che ha sfruttato ogni minuto di veleggiamento disponibile per ben 11 ore e 18 minuti di durata.

La coppa Barron Hilton è una "competizione decentralizzata", cioè una gara di distanza come il nostro Campionato Italiano di Distanza alla quale si partecipa inviando la documentazione dei migliori voli della stagione. In palio una garavacanza nel ranch volovelistico del signor Hilton, in Nevada. Non ci risulta purtroppo che nessun italiano si sia mai qualificato.

Con l'intervista-ritratto a Markku Kuitinen continua sulla stessa pubblicazione la serie dedicata ai grandi campionati del volo a vela: due volte Campione del Mondo, in Australia (1986) e in Nuova Zelanda (1996), è una persona molto schiva e modesta, partecipa alle gare solo per divertirsi e afferma di non fare alcun uso delle pratiche di training oggi tanto in voga per auto-convincersi di poter vincere. Il suo consiglio per chi vuole diventare un buon pilota da gara è di trovare una squadra attenta e pronta a sorridere anche dopo due recuperi nello stesso giorno.

Da **New Zealand Gliding Kiwi** due avvertimenti per la prevenzione: controllare l'integrità dell'accoppiamento

tra pedale e cavo del timone di direzione sui vostri SZD-50 Puchacz, l'originale non è molto robusto e ha dato luogo ad alcune rotture che possono avere conseguenze molto gravi. Sugli Janus invece un altro grosso problema riguarda lo sgancio in emergenza della cappottina. La procedura corretta richiede che il pilota apra per primo il pomolo d'emergenza posto a destra nell'abitacolo e solo dopo di questo quello di uso normale. Fare il contrario ha prodotto un grave incidente perchè le forze che agiscono sulla cerniera quando la cappottina viene aperta in volo impediscono lo scorrimento dei perni retraibili del lato destro, bloccando di fatto lo sgancio completo della copertura. Questo è un classico problema che si previene con il quotidiano check prima del volo; la check list infatti serve anche a rinfrescare il rapporto tra l'aliante e il suo pilota, non solo l'integrità strutturale del mezzo. È molto probabile che lo stesso problema di espulsione possa presentarsi con tutte le cappottine incernierate sul lato.

Il volo a vela nel mondo crescerà o non crescerà? Secondo la FAI ci sono oggi 24.000 aliante e 120.000 piloti sparsi in solo 40 nazioni.

Un servizio sul volo a vela in alta montagna, intitolato "Alpinisti con le ali", è in effetti un estratto dal bel libro di Rolf Schneider "Horizonte". Le spettacolari fotografie sono state tutte prese nella zona di Samedan e del Bernina, e l'articolo in francese di **Aero Revue** ha un grande valore di promozione del volo con l'aliante.

Su **Aerokurier** troverete una prova comparata di tre GPS palmari di alta gamma. Magellan Skyblazer, Garmin 90 e 2 Morrow Apollo fanno tutti il loro dovere e anche molto di più, ed è proprio nelle funzioni ausiliarie che si valutano le differenze di prezzo.

Molto importante sulla stessa rivista tedesca è un eccellente articolo sulla prevenzione delle collisioni. Ben approfondito, insegna a riconoscere una rotta rettilinea

di collisione, poi parla di come unirsi a un altro aliante in termica e del volo in roccolo.

Altre informazioni di mercato in una comparazione sui paracadute reperibili in Germania (oltre una ventina con prezzi che oscillano sui 2200 DM).

Terminiamo citando l'attesissima rilevazione delle prestazioni del Ventus 2b 15 metri, pubblicata su **Soaring** di Giugno. Questa volta Dick Johnson ha penato parecchio per ottenere il massimo dal nuovo aliante. Un estenuante lavoro investigativo nel corso di lunghe planate in aria totalmente calma ha portato a ribadire l'importanza della sigillatura aerodinamica tra intradosso ed estradosso. In queste due zone esiste una differenza di pressione (quella che fa sollevare l'aereo), ma per ottenere il massimo da un profilo alare è indispensabile che nemmeno il più piccolo flusso d'aria possa farsi strada attraverso la cerniera degli alettini verso la superficie superiore dell'ala. L'esemplare testato, di proprietà di un pilota americano, non era stato preparato dalla fabbrica per un serio rilevamento della polare, così è stato necessario installare una efficace sigillatura della cavità con tela da paracadute.

Le prestazioni dell'ala così preparata sono risultate alla fine eccezionali, con la massima efficienza di ben 46 a 96 km/h, ma soprattutto con una polare straordinaria alle velocità medio-elevate. Dick Johnson afferma che probabilmente il profilo è stato ottimizzato per i carichi alari più elevati, ma purtroppo non ha rilevato la polare con i ballast pieni.

Concludiamo sognando un po'. Il tema del sogno ce lo suggerisce Jim Pavne, che ha stracciato il precedente record di velocità su triangolo di 100 km con la media strepitosa di 235 km/h. Il volo si è svolto ovviamente in onda con un Discus carico d'acqua priva di antigelo, tanto era prevista una permanenza in quota di meno di mezz'ora.

ALDO

*In realtà siete molto di più della metà..... e proprio per averlo scritto mi attendevo e continuo ad attendere i vostri "pare-ri" per fare luce sulle storie di ieri e di oggi. Vi aspetto,*

*Vostro, Renzo Scavino*

## C'era una volta Vergiate!

Conobbi l'aeroporto di Vergiate intorno al 1954. A quel tempo ero da poco fidanzata con Attilio che voleva farmi conoscere quello che egli definiva il suo hobby: il volo a vela! Così i miei week-end cominciarono ad avere come meta costante l'aeroporto di Vergiate. Ora a distanza di quaranta-due anni ho dei vaghi ricordi, ma con l'aiuto di alcune fotografie ecco apparire molti visi noti che ancora oggi, di tanto in tanto, si fanno rivedere a Calcinate. Allora, al contrario di oggi-giorno, l'aeroporto era frequentato da molti uomini ma per fortuna un'amica cara la trovai nell'allora sposina Costanza Giusti. Eravamo le uniche due donne che arrivavano puntualmente a fine settimana a Vergiate e la sua compagnia mi fu assai preziosa. Gli amici di Attilio che frequentavano l'aeroporto partecipavano alla costruzione di aeroplani presso la SIAI Marchetti e nelle ore di riposo costruivano o riparavano alianti; ricordo i loro nomi: Riccardo Beiai, Nino Beia, Gianni Mattaini, Italo Colla, Medardo Baiotto, Angelo Buffetto, Sergio Baldisserri, Luciano Braghini, Aldo Trecchi. Attilio – saputo che un ingegnere francese di nome Fauvel aveva progettato un aliante senza coda – volle costruirlo in società con l'amico Franco Pavesi. Divenni così la madrina di quel rosso e strano aliante. Nel 1955 un altro giovane ingegnere pensò di far costruire presso la SIAI Marchetti un aliante di sua progettazione, molto più avanzata e nacque così l'Eolo, un bellissimo prototipo che Attilio fu ben felice di collaudare quando il progettista, l'Ing. Bruni, glielo propose. Ora questi due alianti si trovano in "pensione" presso i Musei dell'aeronautica: il Fauvel a San Pelagio (Padova) e l'Eolo a Vigna di Valle. Passarono alcuni anni e alla frequentazione di Vergiate si aggiunsero i nostri figli Marco ed Emanuela. L'accoglienza era sempre gioiosa ed ancor oggi ne ho un piacevole ricordo. Poi arrivarono altri amici: i Nidoli, i Conversano e gli Orsi. L'Aero Club s'ingrandiva ed i piloti si fecero più numerosi. Fu allora che anch'io chiesi all'Attilio di insegnarmi a pilotare perchè arrivarono alcuni biposti per scuola ed altri alianti, i Bocian ed i Mucha Standard, tutti di fabbricazione polacca. Nel frattempo era giunto anche l'istruttore francese Roger Biagi, amante delle nubi, specialmente quelle temporalesche! Attilio prima di farmi decollare



volle affidarmi a Biagi che, di fronte ad un mio certo timore, mi disse subito: "quando ti sentirai sola canta a voce alta, vedrai che il volo ti riuscirà". Arrivò il faticoso giorno e Attilio mi disse: "ora sei pronta a volare da sola!" Mi sentivo sicura ciò nonostante fu una grande emozione e per combatterla mi ricordai il consiglio di Biagi: durante il mio primo volo da sola cantai e tutto andò bene e tutti fummo contenti. La mia carriera volovelistica fu molto breve: ero in attesa di Lorenzo, il mio terzo figlio. Intanto il traffico alla Malpensa continuava ad aumentare rendeva incompatibile lo sviluppo della troppo vicina attività degli alianti. Nacque l'idea di un trasferimento e....qualcuno realizzò il miracolo di Calcinate. Per quel volo a vela rinato dopo la guerra a Vergiate si apriva un nuovo capitolo: un forte sviluppo qualitativo che doveva essere di stimolo al volo a vela nazionale.

EUGENIA

# Storia dell'A.V.M.

a cura di Guido Enrico Bergomi

Siamo in vena di celebrazioni e di ricordi e, da parte mia, non posso fare a meno di ricordare che fra poco più di un'anno scadrà il 50° anniversario del primo volo, o meglio la prima "strisciata", con lo ZOEGLING dell'A.V.M. in quel di Bresso. Un po' meno noto però è il fatto che la primissima nascita di quel che poi diventò l'A.V.M. risale nientemeno che al Novembre 1945.

La guerra è finita da poco, Dario Tognazzi ed io stiamo frequentando la 4ª Aeronautilica all'Istituto Feltrinelli di Milano quando veniamo a sapere che un gruppetto di appassionati ha intenzione di iniziare la costruzione di un libratore per poi volarci sopra, naturalmente. Ci uniamo al gruppetto e, senza tante formalità o cerimonie, decidiamo di dare inizio alla suaccennata costruzione sotto la guida di un certo Corrado Caroni, l'unico ad avere esperienza di costruzioni aeronautiche in quanto operaio specializzato alla Caproni di Taliedo. Tutti gli altri sono digiuni o, al massimo, aeromodellisti ma tutti animati da una passione e volontà da vendere. Ecco i nomi dei "magnifici sette" a tanti assommava il totale del gruppetto: (in ordine alfabetico)

Bruno BIASCI  
Giulio BIASCI  
Guido BERGOMI  
Corrado CARONI  
Dario TOGNAZZI  
Luigi VAGNI  
Luigi VILLA

Il più anziano era Caroni e il più giovane io: 15 anni e mezzo!

Non ci sono sedi di sorta e perciò si decide di distribuire il lavoro da fare "a casa". A me tocca di ritagliare tutti i fazzoletti, necessari per costruire le centine, da un foglio di compensato di betulla avio da 1 mm. di spessore. Il foglio è grande più di un metro quadrato e i fazzoletti

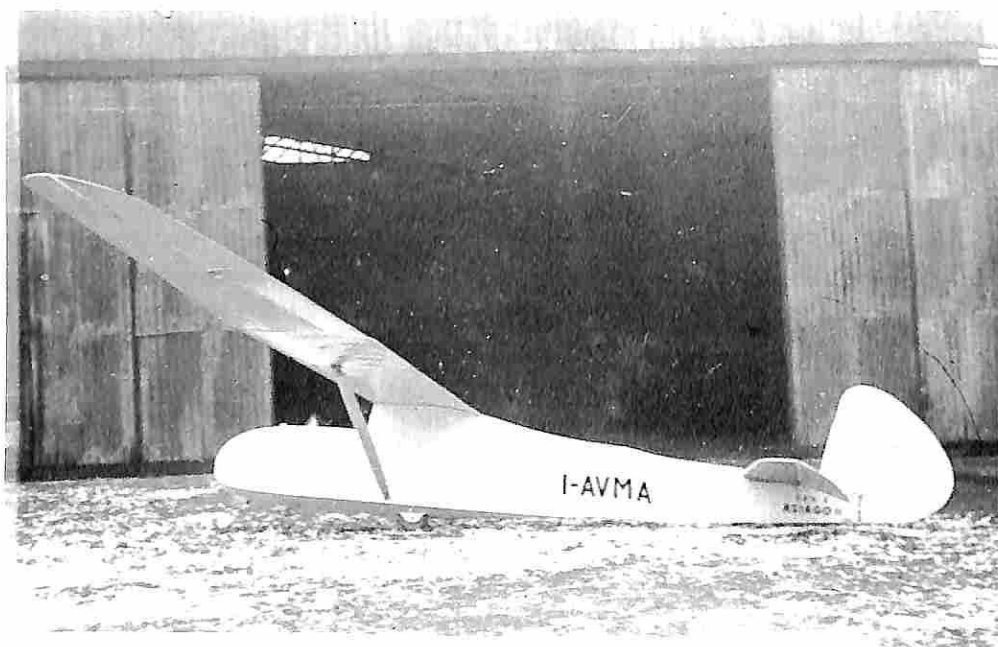
sono qualche centinaio. Me la cavo con delle terribili vesciche alle dita della mano destra a furia di usare le forbici, che naturalmente non hanno niente di industriale ma sono quelle normalissime di casa. Qualcun'altro aveva da sgrossare i travetti della fusoliera od altri particolari. Sempre in casa incominciamo anche a costruire le centine e, se non mi sbaglio, qualcuna sono riuscito a farla anch'io.

Dopo qualche settimana ecco che salta fuori una parvenza di "sede" o per meglio dire di laboratorio dove continuare la nostra costruzione. Si tratta di un "garage", ora si direbbe "posto macchina" sito a livello stradale in via Pestalozzi, in zona Loreto. È lungo poco più di cinque metri e largo sì e no quattro, ma per noi ci sembra di un lusso incredibile. Vi si accede tramite un portoncino a quattro ante largo quanto basta. Non so più in quale falegnameria, in tutt'altra zona di Milano, acquistiamo e facciamo tagliare a misura le assi per i longheroni. Quattro tavole di abete di circa 10 centimetri per 1,5 e lunghe cinque metri e mezzo se non di più.

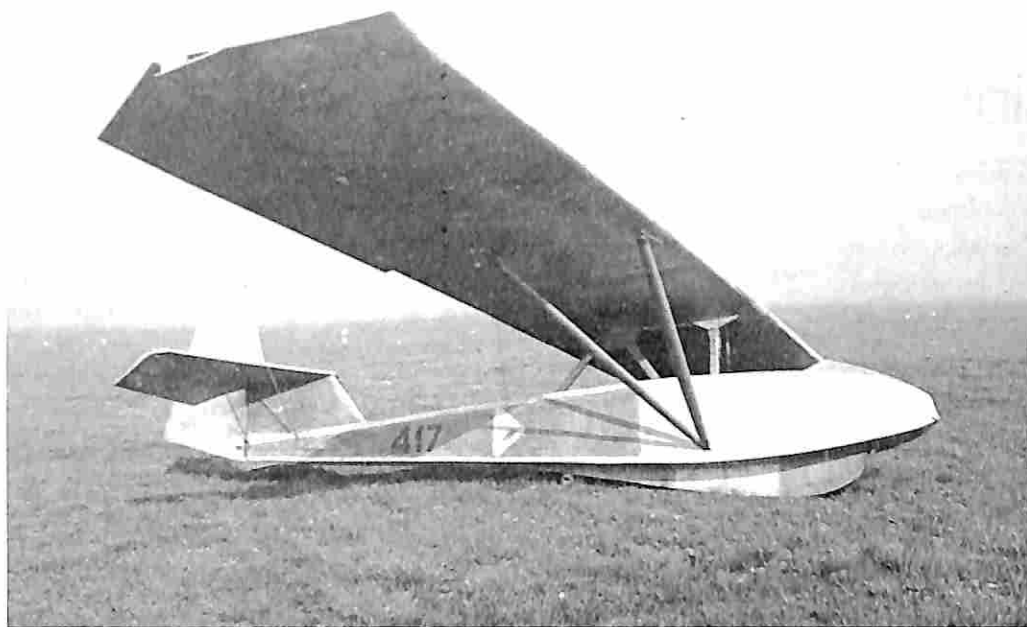
Con due biciclette, che allora era l'unico

prezioso mezzo di trasporto, portiamo quetse tavole in via Pestalozzi tenendole sottobraccio, uno davanti e l'altro dietro, sperando che nessuna macchina, in qualche incrocio, non ci tagliasse in due i preziosi longheroni che, tra una bicicletta e l'altra lasciavano un apparente vuoto di circa tre metri. Speranza più che esaudita dalla estrema rarità delle macchine in circolazione in quel tempo.

Cominciamo anche ad avere i primi contatti con il Registro Aeronautico. L'incaricato di seguire la nostra costruzione, non mi ricordo come si chiamasse, prese l'incarico con molto, anzi troppo impegno. Venimmo a sapere, molto tempo dopo, che il suddetto giovane funzionario, ingegnere o perito che fosse, era convinto che fossimo degli squilibrati ai quali bisognava impedire a tutti i costi di portare a compimento l'opera perché ci saremmo andati sicuramente ad ammazzare. In poche parole ci doveva salvare la vita e perciò si mise d'impegno a procurarci le più impensabili angherie nella speranza di indurci a rinunciare ai nostri propositi. Illuso! Non aveva idea di quanta determinazione fosse insita nei nostri animi, oltretutto appena uscì-







ti dalle inenarrabili peripezie, sacrifici e rischi che ci aveva imposto la appena passata guerra e quindi corazzati contro ogni difficoltà.

A proposito di difficoltà, giovani d'oggi, udite in quali condizioni lavoravamo di gran lena. Appena imbastite le due semiali, queste ingombravano quasi totalmente lo spazio disponibile in modo che per passare da una parte all'altra dovevamo strisciare sotto le stesse posizionate a poco più di un metro da terra sugli appositi cavalletti. Il banco da lavoro? Avete presente quei tavolinetti alti che una volta servivano a mettere in bella mostra vasi di fiori o statuette nel salotto delle case bene? Con una tavoletta alla sommità di non più di quaranta centimetri di lato, ma forse anche un pochino meno, alla quale era fissata una morsa con ganasce di non più di cinque centimetri, questo era tutto il nostro tavolo da lavoro. Naturalmente quando uno di noi stringeva in morsa un pezzo qualsiasi e si dava da fare per limarlo, un altro si doveva, con mezzo deretano, sedere sopra il tavolinetto per tenerlo fermo. Gli attrezzi erano una raspa, una lima, una paio di martelli, sega da falegname, pialla e un trapanino "a mano". Altro attrezzo importantissimo era un barattolino di ceramica ex Sapis (il corrispondente degli attuali dadi per brodo) usato per confe-

zionare "giornalmente" e qualche volta anche "plurigiornalmente" la famosissima "caseina" unica colla disponibile. La confezione della caseina era un autentico rito che richiedeva l'energico rimescolamento dell'impasto per un buon quarto d'ora, un'ulteriore rimescolatina et voilà, la colla era pronta per l'uso! Non vi dico che le proporzioni tra polvere ed acqua dovevano essere rigorosamente giuste altrimenti si buttava via tutto e si ricominciava daccapo, con asprissimi rimproveri all'indirizzo del confezionatore che aveva sbagliato le dosi. Con tutto ciò, che non vi salti in mente di pensare che qualche particolare non fosse costruito a perfetta regola d'arte! A parte la nostra passione che sfiorava il fanatismo, la costante sorveglianza del funzionario R.A.I. rendeva impossibile l'accettazione di qualsiasi lavoro che non fosse più che perfetto. Qualche esempio? Eccolo! Intanto il nostro cerbero firmava sempre dappertutto, per paura che sostituissimo a sua insaputa qualche pezzo. Ci impose di non chiudere nessun scatolato senza la sua specifica autorizzazione e controfirmatura.

Una volta, senza volerlo, contravvenemmo a questa rigida disposizione. Il "becco" del timone di direzione era composto da tre o quattro "nasi di centina"

attaccati al longheroncino e ricoperti di compensato. Non vi dico il paziente lavoro usando il vapore caldissimo per riuscire a piegare questo compensato e farlo aderire alle centine senza romperlo. Opera perfetta! Ma l'ingegnere, appena lo vide, chiamò il più vicino di noi e con fare inquisitorio domandò:

*"e questo che cos'è?"*

L'interpellato, sbigottito e terrorizzato, dopo una lunga pausa e con un filo di voce rispose: "il timone di direzione".

*"vi avevo detto di non chiudere niente senza prima avvertirmi!"*

tuonò l'incaricato e con un pugno fortissimo sfracellò il tutto. Quella volta il R.A.I. rischiò di perdere uno dei suoi funzionari perchè noi presenti fummo pervasi dall'istinto di saltargli al collo e strangolarlo. Ma per un pelo vinse la ragione e noi con somma pazienza digerimmo l'affronto e rifacemmo tutto avendo cura di incollare il compensato solo da una parte e richiudere il tutto solo dopo l'apposizione della fatidica firma ufficiale all'interno del complesso.

Un'altra angheria, ancora peggiore fu questa: quando iniziammo a montare le ali, infilando le centine sui longheroni, ci fu raccomandato di lasciare gli stessi più lunghi del necessario di quaranta centimetri, in modo che questo "avanzo" sporgesse dalla radice alare. Quando entrambe le semiali furono completate, con tutte le centine, i puntoni, gli alettone, il bordo d'attacco di compensato chiuso, manco a dirlo con un lavoro enorme, il nostro ineffabile chiamò sempre il più vicino di noi, e pregandolo di impugnare la sega gli disse: *"ora taglia qui e qui e qui e qui"*. Dopodichè si mise sotto braccio i quattro spezzoni di legno tagliati dai longheroni e disse: *"ora questi me li porto al Politecnico per fare la prova di resistenza del materiale. Se rispondono alla certificazione bene, altrimenti butta via tutto"*.

*(continua)*

---

# V. I. P. - International Gliding Club

---



## FEDERICO BLATTER

Non è possibile credere che un costone se lo sia portato via, con la sua enorme esperienza, le sue 7500 ore di volo, le tante e tante gare di altissimo livello. Eppure è così. Ultima competizione: i pre-mondiali di Saint Auban. Altrettanto, non sarà possibile dimenticare la simpatia, la disponibilità, lo spirito a volte pungente e la grande sportività di Federico, un altro grande campione che mancherà molto al volo a vela mondiale.

## FEDERICO BLATTER

*It is hard to believe that he could crash against a rock, that his huge experience, his 7500 flying hours, the deep knowledge of soaring were to no avail in Saint Auban.*

*Federico Blatter lost his life during the pre-worlds, and the entire soaring community is mourning him.*

*We shall not forget his niceness, availability, his sometimes poignant spirit and sportmanship. We shall miss him very much.*

Sull'onda degli anniversari e dei ricordi una cronaca reatina di vent'anni, dalla penna di Hans Nietlispach.

*Anniversaries, jubilees, souvenirs. The chronicle of the Italian Championships at Rieti in 1975, written by Hans Nietlispach.*

Traduzione di un articolo apparso su "Aero Revue" nel 1975

*This article was published in German by Aero Revue.*

## RIETI? RIETI!

Impressioni di un concorrente sui campionati Italiani

## Rieti? Rieti!

*I took part in the Italian championships*

Famoso rovesti perugia maggiore  
Primati gran sasso sirente vettore  
Spaghetti alice prosciutto melone  
Velino vergani celano pilone  
Gentili amici cantare maestri  
Rasero perotti menaldo pedestri

*Famoso rovesti perugia maggiore  
Primati gran sasso sirente vettore  
Spaghetti alice prosciutto melone  
Velino vergani celano pilone  
Gentili amici cantare maestri  
Rasero perotti menaldo pedestri*

Questa ode, che probabilmente si meriterà il Nobel, dice già molto, ma la precisione ci impone di entrare in maggiori dettagli: sono iscritti 90 piloti - una cosa megagalattica! La Lega 1 con le classi libera e standard (FAI) raccoglie i piloti esperti, mentre nella Lega 2 trovano la propria collocazione i meno "scafati", senza alcuna limitazione di classe. Nella classe libera gareggiano 23 piloti provenienti da cinque paesi (tra cui otto piloti che hanno preso parte a campionati mondiali), mentre sulla griglia di partenza della classe standard sono schierati 40 piloti di sei diversi paesi, tra cui 16 piloti che hanno partecipato a vari campionati del mondo. 31 piloti su 27 alianti sono iscritti in Lega 2. Con grande generosità gli italiani ammettono la partecipazione di 5 tedeschi, 4 austriaci, 2 svizzeri, un belga, un norvegese ed uno svedese.

*This lyric will certainly make me a poet laureate, or a Nobel prize recipient, but does not tell the whole story. I owe you some more details. 90 pilots were on the field, quite a number! League 1 grouped the experienced ones flying in the FAI open and standard class, League 2 was for the juniors, with no technical constraint as far as their ships were concerned. 23 pilots from five countries -eight WC class pilots among them- competed in the open class, 40 pilots from as many as six countries - 16 pilots among them had already taken part in WC events- were on the grid in the standard class. 31 pilots, and 27 gliders were the populace in League 2.*

## Prima giornata, 3 Agosto

Al termine della cerimonia di apertura, il direttore di gara, Piero Morel-

*The Italians were very generous, and allowed 5 German pilots, 4 Austrian pilots, 2 Swiss pilots, a Belgian, a Norwegian and a Swedish pilots to take part in their national championships.*

li, "ufficia" il primo briefing vero e proprio ed annuncia "urbi et orbi" i temi del giorno: triangolo di 324.6 km Santo Stefano-Umbertide per la classe Libera e standard ed andata e ritorno di 147 km per la Lega 2. Il generale Rovesti parla di vento da NE negli strati inferiori e da NW a partire da 2000 m, di temporali locali e di termiche imponenti, con base cumulo inizialmente a 2200 m e via via notevolmente più alta. La classe libera viene fatta partire per prima. Io decollo alle 14.05, aggancio una forte termica da 4 metri allo sgancio e mi butto immediatamente sul percorso, senza attendere l'apertura del traguardo alle 14.30. Ciò significa che il mio tempo di gara verrà calcolato dal momento del decollo e che devo mettere in conto una perdita di circa 5 minuti rispetto ai miei avversari, peraltro guadagno tempo prezioso per la conclusione del volo ed evito la confusione sulla linea di partenza che è tipica dei primi giorni di gara. Questa possibilità offerta dal regolamento si dimostra assai soddisfacente in questa giornata in quanto completo il tema e soltanto altri tre piloti riescono a fare altrettanto. Gli altri 36 concorrenti della mia classe, e ci sono grandi campioni tra loro, devono atterrare fuori campo. La riduzione del punteggio assegnato al vincitore è notevole: Gavazzi, primo arrivato, ottiene 630 punti, io, che mi piazza terzo, 628. Nella classe libera, Fahrafellner (A) ottiene 1000 punti, mentre Geri Hagmann, che con me difende i colori elveticici a Rieti, è costretto ad atterrare a Perugia, dove prende troppo sul serio le indicazioni del quadrato segnali ed atterra con vento in coda sul terreno sconnesso che fiancheggia la pista in asfalto. Geri può ritenersi contento di non aver danneggiato l'aliante. Quanto alle indicazioni, pare che non le cambino troppo di sovente... Il vincitore della lega 2 si chiama Pavesi. Spiegazione: ...

Per la cronaca: gli 89 alianti in gara sono stati portati al punto di sgancio a 700 m QFE a 10 km a sud dell'aeroporto, da tredici traini in 84 minuti.

### Seconda giornata, 4 Agosto

Con condizioni meteorologiche simili a quelle del giorno precedente, con un insolito vento da NE e con la previsione di temporali serali, vengono assegnati alla Lega 1 un tema di velocità di andata e ritorno di 303 km sino al Passo di Viamaggio ed un triangolo di 142 km alla Lega 2. La partenza allo sgancio significa oggi una perdita di circa 15 minuti perché il percorso è verso nord, ovvero in direzione opposta rispetto al punto di sgancio a sud. Però il tema spinoso, la probabilità di temporali, le previsioni che indicano una meteo non eccelsa ed altri dettagli minori, fanno comunque ritenere degna di considerazione l'opportunità di partire allo sgancio. Il dilemma - insito nel regolamento - sarà un rinnovato rovello per i piloti prima del decollo. La scelta: terminare il tema con sicurezza, ma con un tempo maggiore, cosa che peraltro non ha molta importanza perché sono pochi quelli che riescono a chiudere, oppure scegliere di cercare di ottenere un buon tempo attraversando il traguardo di partenza e mettere in conto che ci sono, in questo caso, maggiori rischi di "bucare" (discendenze, fuoricampo, tempo di volo pessimo). Geri ed io ignoriamo la linea del traguardo e facciamo bene: finirò quarto dietro a Briigliadori, Gavazzi e Peter (D), che hanno invece scelto di attraversare il traguardo. E' vero che ci metto 36 minuti più del vincitore della giornata - ma ciò è dovuto essenzialmente ad una deviazione che sembrava promettente e che invece si è rivelata una "fregatura". Prendo comunque 923 punti, perché il tempo conta poco. Tra i molti che hanno "bucato" ci sono piloti esperti come Perotti, Piludu, Dall'Amico, Monti e Peterson (S). Tutti costoro avevano deciso di passare la linea di partenza. A questo punto sono secondo nella classifica generale dietro a Gavazzi.

### Day 1, August 3

*At the end of the opening ceremony Piero Morelli, the competition director, held the very formal first official briefing, and announced the day's tasks: a 324.6 km triangle (Santo Stefano-Umbertide) for the open and standard classes, and a 147 km out and return for League 2. General Rovesti reported wind from NE at the lower levels, and from NW from 2000 m and up. He also forecast local thunderstorms and powerful thermals. Cloud base was expected to be 2200 m early, and increasing afterwards.*

*The open class took-off first. I was launched at 14.05, contacted a strong 4 m thermal immediately after release, and set out on the assigned task without waiting for starting line opening at 14.30. That meant that my time on the task was to be counted starting from take-off, or that I had to consider five minutes more than my adversaries.*

*At the same time, however, I gave myself a wider margin for the completion of my flight, and avoided the confusion at the starting line which is typical of the first days of every competition. The possibility to start at tow release ensured by the contest rules proved very advantageous on the first day. Starting early enabled me to complete the task, and only three other pilots were able to do so. The other 36 entrants in my class - there were very good, world-class champions among them - landed out. Day factor played quite a role on the first day: Gavazzi, the winner, got only 630 points. I scored 628 and ended up the third. In the open class, Fahrafeller (A) got 1000 points. Geri Hagman, the other Swiss pilot, landed out at Perugia. He was lucky not to damage his ship there. Being a Swiss, he landed exactly as indicated by the signals on the ground - arrows and so forth - but it seems they do not change them too often in Perugia .. so he landed with tailwind on a rough strip alongside the tarmac.*

*For the record: 89 Sailplanes were brought to the release point at 700 m QFE south of Rieti airfield by 13 tug in 84 minutes.*

### Day 2, August 4

*The weather pattern was similar to that of the previous day. Wind continued to be unusually from NE, thunderstorms were predicted for the early evening.*

*League 1 was assigned an out and return task (303 km, Passo di Viamaggio), while a 142 km triangle was assigned to League 2. Start upon tow release meant losing nearly 15 minutes because the task was set to the North, that is in the direction opposite to the southern tow release point. Yet, the hard task, the probability of thunderstorms, the forecast and certainly not excellent weather let start at release remain a sound option. This opportunity - offered by the competition rules - remained the big "question" for all pilots before take-off. "To start after release or not to start, to go across the starting line or to ignore it" that was the question "To end the task for (nearly) sure - time could be not significant because only a few pilots would make it home - or to try to fly it very fast, and take the attendant risks to fail (outlanding, downdrafts, a real flop). Geri and I decided to forget about the starting line, and we were right. I ended up fourth behind Briigliadori, Gavazzi and Peter, who all waited for the start line to open. It took me 36 minutes more than the*

Geri giunge al traguardo alle 19.55 (tempo limite le 20.00). Lo applaudiamo. In verità, se la cava bene con il suo 17 metri mentre Neubert (D) vince e si avvicina a Vergani, leader della classifica generale dopo la prima giornata. Nella Lega 2 vince il giovanissimo Ciceri (19 anni), che diventa primo.

### 5 Agosto

Giorno di riposo forzato a causa di estesi temporali. La sera viene proiettato il film "I Pirati dell'Aria"

### Terza giornata, 6 Agosto

Un triangolo pericolosamente corto per la Lega 1: Meta-Meggiano ed un'andata e ritorno di 138 km per la Lega 2. La ampia e relativamente bassa pressione e le basse basi delle nuvole fanno della giornata un rompicapo. Sul secondo lato perdo circa mezz'ora in un brutto tratto a sud del Nuria. I primi della giornata, Peter, Pettersson e Gavazzi hanno superato questo buco aggirandolo a 20 km ad ovest. Brigliadori ed io ci guardiamo in faccia per un attimo ed arricciamo il naso: siano stati troppo lenti, abbiamo perso circa 200 punti! Nella classifica generale sono ora terzo dietro a Gavazzi e Peter. Con una nuova vittoria di giornata Neubert raggiunge la vetta della classifica della "open", mentre Geri se la cava bene ed occupa il 14° posto. Nella Lega 2, l'enfant prodige Ciceri va fuoricampo e precipita al quinto posto della classifica generale.

### Quarta giornata, 7 Agosto

Date le immutate condizioni meteorologiche ci viene assegnato un tema di andata e ritorno ancora più breve, 207.8 km, con Pescasseroli come pilone. I "piccoli" dovranno compiere un'andata e ritorno di 116,2 km. Per la prima volta prendo in considerazione la linea di partenza e tutto va bene con salite di 3-5 metri. La mia media della giornata sarà 94,5 km/h, appena dietro a Perotti e Peter, che si porta a casa la seconda vittoria di giornata. Gavazzi è quinto e non ci sono variazioni ai vertici. Durante il volo sento i brividi che mi corrono giù per la schiena nel vedere un buon numero di concorrenti che spirano troppo bassi e senza speranza in una lunga gola. Però nessuno finirà per scassare. Geri fa una buona gara e batte persino Memmert (D) ed altri che hanno alianti di maggior apertura alare. Il ragazzino Ciceri resta quinto.

### Quinta giornata, 8 Agosto

Il tempo è ancor più temporalesco di ieri. Di nuovo viene assegnato un tema di andata e ritorno (soltanto 208 km, Costacciaro), con vento moderato da NE. La Lega 2 dovrà percorrere un tema di andata e ritorno di 122 km. Attraverso la linea di partenza - che ho ribattezzato "Ghigliottina" - senza rimetterci la testa, poi le condizioni sono buone per circa 50 km. Successivamente le basi si abbassano notevolmente sopra un terreno alto e scarsamente atterrabile, le ascendenze sono deboli. Però poi trovo un'onda forte 30 km prima del pilone. Rientro quarto dietro a Dall'Amico, Gavazzi e Balbis. Vola come un Dio questo Gavazzi ed ha ancora incrementato il suo vantaggio. Però mi dice che è stanco. Io penso "Aha!" ed osservo la sua espressione esausta. Mi ripeto che non devo far altro che proseguire con la mia tattica di non perdere nessuna giornata, i conti si faranno alla fine. Dico a Gavazzi che il giorno dopo volerò al 92,5% e lo lascio a meditare su questa mia affermazione. Nella classe libera oggi è Memmert a fare la gara. Vergani va leggermente in crisi e Neubert aumenta il suo vantaggio in classifica generale. Geri si piazza ancora bene: 11°. Nella Lega 2, Bubi Ciceri, che sembra avere 11 anni, brilla inutilmente in un secondo posto che non conta a causa del cattivo fattore di giornata.

*winner to complete the task, but that was partially to be blamed on a detour I took, which looked enticing but did not fulfil its promises.*

*I got 923 points anyhow, because time was little rewarded on the day. Expert pilots like Piludu, D'Amico, Monti and Pettersson were among those who landed out. They had all gone across the starting line.*

*Geri arrived at 19.55 (limit time: 20.00). We clapped hands. It must be said that he was fighting well in his 17 m sailplane. Neubert won the day, and got closer to Vergani, the leader in his class after day 1.*

*Young Ciceri (19 years old) won in League 2, and got on top of the list.*

### August 5

*Rest day due to thunderstorms. A movie "The Hijackers" was shown in the evening.*

### Day 3, August 6

*A dangerously short triangle was assigned to League 1: Meta-Maggiano, League 2 was to fly a 138 km out and return. The widespread and relatively low pressure and the low cloud bases turned the contest day in a puzzle. I lost nearly half an hour on a bad stretch south of mount Nuria on my second leg. The winners of the day bypassed "my blue hole" flying some 20 km to the west. Brigliadori and I met back at the airfield and shook our heads: we had been too slow, we had lost nearly 200 points! I was then third in the overall scoring, behind Gavazzi and Peter. Neubert won another day, and reached the top in his class.*

*Geri was still doing well, and was 14th overall. Enfant prodige Ciceri landed out and fell to the fifth placing in League 2.*

### Day 4, August 7

*Weather conditions were unchanged, hence we were assigned an even shorter out-and-return: 207 (Pescasseroli). The "youngsters" would fly for 116.2 km. For the first time, I decided to cross the starting line. Good idea. I soon contacted 3 to 5 m thermals. My average speed of the day was 94.5 km/h, just a little less than Perotti and Peter, who won a day for the second time. Gavazzi ended up fifth, and there were no changes in the overall score. During the flight, I had shivers running along my back when I saw many pilots hopelessly spiralling very low in a long and narrow valley. It was good nobody suffered from damages.*

*Geri run well, beat Memmert and several sailplanes having a wingspan wider than his. Boy Ciceri remained in fifth position in his class.*

### Day 5, August 8

*The weather was even worse than the day before, with thunderstorms. The task was again an out-and-return (208 km only, Costacciaro). Wind was moderate from NE. League 2 was to fly a 122 km out and return. I went across the starting line - I had dubbed it "La Guillotine" - without being beheaded, then conditions were good for approximately 50 km. Further on, however, cloud bases lowered significantly over high ground, and thermals were weak. I was lucky enough to contact a strong wave 30 km before the turning point, then I made it home with the fourth time behind Dall'Amico, Gavazzi and Balbis.*

*"Gavazzi flies like a God" I said to myself "and has further increased*

### Sesta giornata, 9 Agosto

Con prospettive leggermente migliori, ma con lo stesso tipo di condizioni meteo, la distanza per la classe Standard è stata portata a 241 km, con un triangolo Celano-Foligno. Trascurò la linea di partenza e svolgo il tema in compagnia delle macchine della Libera che sono partite prima della standard e che devono compiere 50 km in più sino al secondo punto di virata loro assegnato. Va tutto bene ed io mi sento come un pesce pilota tra gli squali. Monti fa vedere quanto vale vincendo la giornata ed anche Pettersen mette in mostra la sua classe, ma entrambi hanno già perso in malo modo parecchie giornate. Io ottengo un buonissimo quinto posto, mentre Peter perde come ieri punti nei miei confronti e Gavazzi, in crisi, non va oltre il 28° posto (aha!). Tutto ciò ha come conseguenza che la classifica generale risulta variata: Peter è in testa, seguito da me, da Briigliadori e Gavazzi nell'ordine. Nella libera Neubert vola davanti al "mucchio" a 113 km/h di media e porta il suo margine di vantaggio in classifica generale ad oltre 200 punti. Geri arriva buon quindicesimo ed occupa la tredicesima posizione in classifica. Ciceri è secondo e riguadagna la vetta nella sua Lega.

### Settima giornata, 10 Agosto

Finalmente il vento gira: ora soffia da nord-ovest e la giornata promette bene. Classe standard: triangolo Castelluccio-Passo di Viamaggio, 334 km. Libera: Demetrio-Passo di Viamaggio per 407 km. Lega 2: andata e ritorno Umbertide, per 212 km. Si presenta ancora il dannato dilemma circa la partenza perchè si prevedono di nuovo temporali locali sulle montagne nelle ore pomeridiane. I libera partono per primi. Io decollo alle 13.02, mezz'ora prima dell'apertura del traguardo di partenza. Vado via subito, ma ci metto ben 58 minuti per raggiungere il primo pilone a 53 km da Rieti. Sono troppo lento. Impiego però soltanto 67 minuti per raggiungere il secondo pilone, a 130 km dal primo, e, ancora, solo 74 minuti per coprire i 151 km necessari per chiudere il tema. Questa è la meteo super di Rieti! Sfreccio attraverso il traguardo per primo, compio un atterraggio di precisione davanti all' "ufficio Josette" e posso godermi gli arrivi degli altri dalla mia sedia a sdraio. Non ci sono cumuli-nembo in vista per tutto il cielo a portata d'occhio, mentre una spessa copertura di cirrostrati si espande lentamente da Nord-Ovest sopra l'ultimo tratto del percorso. Oggi ho preso la decisione circa la partenza un po' troppo tardi, infatti nove concorrenti hanno fatto meglio di me. Briigliadori, con tre ore esatte di volo (18 minuti meno di me), è il vincitore, ed anche Peter mi batte di 16 minuti. Sebbene Josette scuota impeccabilmente il capo, non mi lascio scomporre, in quanto, avendo comunque accumulato 877 punti, non posso certo dire di aver perso la giornata. In ogni modo, decido di passare al 94.8% e di raffinare al massimo la strategia per quanto concerne la linea di partenza. Il risultato della giornata sulla classifica generale è il seguente: Peter è primo davanti a Briigliadori, me e Gavazzi. Nella classe libera Vergani ha battuto tutti con una media di 124 km/h. Complimenti. Sebbene Neubert sia soltanto undicesimo, anche lui non perde la giornata e mantiene la testa della classifica. Haggmann sostiene le ambizioni dei 17 metri. Ciceri finisce undicesimo e diventa il secondo in classifica.

### 11 e 12 Agosto

I temporali e la pioggia costringono a due giorni di riposo, durante i quali la vettura dello sfortunato Peterson si scontra frontalmente con l'utilitaria di un romano che viaggiava sulla sinistra. La Volvo è distrutta.

*his lead". But he told me that he was tired. I watched his weary face ... "I shall fly at 92.5% tomorrow" I told him, and left him to ponder that. Memmert was the man to beat in the open class on day 5, Vergani had a little crisis, and Neubert increased his lead. Bubi Ciceri, who looked like an 11 years old boy, ended up as a bright second on a day where a good performance was not so important due to the bad day factor.*

### Day 6, August 9

*Forecasts were a little better than the previous days, yet the weather pattern was very much the same. The task for the standard class prescribed 241 km (Celano-Foligno). I started at release, and flew with the open class "orchids" that had taken off first and had to cover some 50 km more to their first turning point. I felt well and as a pilot fish among sharks. Monti showed his class and finished the winner of the day. Pettersen did well too, but they had both lost several contest days. I placed fifth, Peter was behind EM, and Gavazzi, in a crisis, could do no better than placing 28th. The general list changed. Peter became first, followed by me, Briigliadori and Gavazzi. In the open class, Neubert led the pack on day 6, and increased his lead to more than 200 points. Geri was fifteenth, and thirteenth overall. Ciceri came home second and climbed back on top of the list in League 2.*

### day 7, August 10

*Finally the wind turned: it started blowing from north-west and the day looked promising. Standard class: 334 km over a triangle (Castelluccio - Passo di Viamaggio), Open class: 407 km (Demetrio - Passo di Viamaggio), League 2: 202 km out and return (Umbertide). The same dammed question was still there: start at tow release (local thunderstorm over the mountains in the afternoon were forecast), or start line crossing? I took-off at 13.03, half an hour before start line opening. I set out on course immediately, but it took me as many as 58 minutes to reach the first turning point at a mere 53 km from Rieti. I was too slow. However, it took me only 67 minutes to reach the second turning point and 74 minutes to fly the 151 km required to complete the task. That was Rieti's super meteo! I was the first pilot across the finish line, landed just in front of what we called "Josette's office" and could then watch my fellow competitors land from my leaning chair. There were no cumulus in sight, but cirrus-strati were slowly drifting over the last leg of the task. In any case, I took my start decision too late: nine pilots flew faster than I did: Briigliadori came home in just three hours (he was 18 minutes faster than me), and Peter took only two minutes more than Leo. Although Josette shook her head with a little contempt, I still felt satisfied. I had scored 877 points, that definitely meant that I had not lost the day. I decided I would move on to 94.8% then, and would further refine my start line strategy.*

*The overall score read: Peter, Briigliadori, Nietispach and Gavazzi. In the open class Vergani came home with a quick 124 km/h, but Neubert, 11th on day 7, retained his leading position.*

### Ottava giornata di gara, 13 Agosto

Dopo il passaggio del fronte regna una estesa bassa pressione. L'aria instabile favorisce i temporali, i venti sono da nord a ovest. L'organizzazione tenta di togliersi dagli impicci con i seguenti temi: Lega 1: triangolo di 295 km Meta-Assisi, Lega 2: triangolo di 142 km Todi-Foligno. Si dimosterà che Meta, 1000 m sul livello del mare e nel forte sottovento del Monte Viglio è stata un grosso errore. Perché non Celano che, al contrario, è sopravvento? Non c'è però tempo di rimuginare: il 13 Agosto 1975 è il giorno della nemesis. Peter finisce nei temporali già prima del primo pilone, Pronzati rompe l'alleanza nell'inatterrabile Val Roveto, Rasero riduce il suo Phoebus C in pezzettini di plastica e dozzine di altri giacciono nella Piana di Avezzano. Questo tema è davvero selettivo! Però Nike decide di baciarmi teneramente. Riesco a salire alla cieca fino a 3500 metri prima di Meta, giro il pilone a 2800 e, perfino troppo, acchiappo un'onda; ce la faccio a rientrare quasi indisturbato scambiando informazioni con Geri e percorrendo rotte conosciute. Lo stesso fa Briigliadori, che è anche più veloce. Finisco secondo. Poichè soltanto 11 piloti completano il tema entra in pesantemente in gioco la riduzione del punteggio: il vincitore ottiene 590 punti, io 578. Peraltro, Peter, con soli 99 punti ha senz'altro perso la giornata e con lui molti altri. Gavazzi è atterrato a 60 km dal traguardo e riceve anche la vendetta degli dei. Gli vengono rubate entrambe le macchine fotografiche. Un discorso intriso di accenti nazionalistici al cospetto di San Francesco di Assisi gli ottiene almeno la restituzione delle preziose pellicole (ma non delle macchine, che rimangono nelle mani della mafia). Oh, Marco Gavazzi, Odisseo. Nella classe standard sono il solo che non ha ancora fatto un fuoricampo. Nella classifica generale Briigliadori ed io abbiamo circa 400 punti più degli immediati inseguitori, cioè Peter e Gavazzi, mentre il sesto, Monti, ha già 1000 punti meno di noi.

Nella Libera, Vergani ha una giornata brillante e scalza Neubert dalla cima della classifica. Malgrado tanti sforzi e le benedizioni da parte mia, Geri non arriva a Meta, non rischia, giustamente, ed atterra sano e salvo con uno zero di punteggio a Rieti. Ciceri è buon quarto e siede una volta di più sulla sommità della piramide. Durante il luculliano cerimoniale della sera consiglio a Piero Morelli di togliere la sua armatura da cavaliere dall'armadio, di darle una buona pulita, di indossarla al prossimo briefing e di mettere in posizione i suoi arceri.

### Nona giornata, 14 Agosto

I piloti si gettano su Piero in un mucchio selvaggio, lui solleva le mani, benedice la riunione e si ricomincia.

Con una meteo decisamente migliore, il tema assegnato alla libera è un triangolo di 406 km: Barisciano-Passo di Viamaggio. La Standard dovrà percorrere un triangolo di 318 km (Barisciano-Umbertide) e la Lega 2 un'andata e ritorno di 167 km, con pilone a Villafabbrica. Anche oggi è importante il volo cieco per superare alcuni grossi "buchi". Petterson, un concorrente di classe mondiale, chiude con 101,2 km di media, seguito da Peter con 101 km/h, da me, con 99,6 km/h, e da Briigliadori con 99,2 km/h. Rosicchio così altri 5 punti a Leonardo,

che ora ha soltanto 59 punti di vantaggio. Gli dico che il giorno successivo passerò al 99.6%. Un furbo trainatore di Ferrara fa presente agli astanti la "tabella di marcia" di questo Svizzero e la sua regolarità. Lo incoraggio senza parere.. i conti si faranno alla fine.

Tra i "pescecani" si distingue Neubert che fila diritto e riprende il comando appena appena davanti all'eccellente Vergani, mentre Hagmann si arrabatta ed ottiene 715 punti.

### August 11 and 12

*Thunderstorms and rain. Pilots were grounded. Pettersen's Volvo impacted with a small Italian car that was hitting the road on the left lane. Too bad!*

### Day 8, August 13

*The front had drifted past Rieti, but left a widespread low. Thunderstorms were most probable in the unstable air, and wind was from the North or the West. The organization tried to do its best by assigning the following tasks: a 295 km triangle (Meta-Assisi) for League 1, and a 142 km triangle (Todi-Foligno) for League 2. Meta, 1000 m ASL in the strong lee of Mount Viglio proved to be a real mistake. Why not Celano, which was upwind?*

*The competing pilots had no time to think over this alternative. August 13 was the day of the Nemesis. Peter was caught by the thunderstorms before he could reach the first turning point. Pronzati broke his glider in Val Roveto, an unlandable place, Rasero turned his ship in hundreds of small plastic shreds, and a dozen of other pilots landed out sadly in Piana di Avezzano. A very hard task the one of Day 8. I was lucky on that day. Gods smiled at me: I could climb to 3500 m in a cloud before reaching Meta, turned the turning point at 2800 m, and contacted a wave. That was even too much. I got back easily along known routes chatting with Geri over the radio. Briigliadori was as lucky as me, or even a little more, as he was faster. I was second.*

*Day factor played a role then: the winner got 590 points, I got 578. Peter conversely certainly lost the day (he scored a mere 99 points), and many other pilots shared that "privilege". Gavazzi landed out 60 km before the finish line, but his bad luck did not end there. He was robbed of his cameras. His subsequent patriotic plea resulted in the films being returned, but not the cameras. Oh, how unlucky!*

*By then I was the only one who had not landed out in the standard class. Briigliadori and I had 400 points more than the immediately following pilots in the overall score (Gavazzi and Peter), with the fifth, Monti, lagging a nice 1000 points behind.*

*In the open class, Vergani had a good day, and overtook Neubert on top of the list. In spite of my encouragement and blessing, Geri did not make it to Meta, and landed back safely and wisely at Rieti with zero points. Ciceri came home fourth, and kept his leading position in the overall score.*

*During the nice evening meal I recommended Piero Morelli to polish and don his knight's armor for the following briefing. I thought he might need it!*

### Day 9, August 14.

*Yes, he seemed to need his armor. All pilots "jumped" on him, but he "sedated" the crowd, and everything started over again.*

*The weather was decidedly better than on day 8. The task assigned to the open class was a 406 triangle (Barisciano-Umbertide), League 2 got a 167 km out-and-return (Villafabbrica). Once again, blind flying proved important to bridge several big "holes". Petterson, an experienced international pilot, won the day at a speed of 101.2 km. Peter came in*

### Decima Giornata, 15 Agosto

Le condizioni meteo si stabilizzano e c'è termica secca. La Lega 1 deve percorrere un triangolo di 277,7 km (Santo Stefano-Gualdo Tadino), mentre alla Lega 2 viene assegnato un triangolo da 131 km con piloni a Campotosto e Castelluccio. Per la prima volta vediamo il polveroso massiccio del Gran Sasso d'Italia da una buona quota. Ake Petterson risulta di nuovo inarrestabile e vince davanti all'austriaco Fuchs, a me e a Peter. Poichè sono riuscito a rosicchiare 16 minuti a Briigliadori, divento il primo in classifica con ben 23 punticini di vantaggio! Il trainatore di Ferrara mi sorride con aria trionfante.

La battaglia tra i due Walter vede trionfare oggi Vergani, mentre Neubert continua ad essere in testa alla classifica generale per 17 punti. Saluto il mediatondo collega di classifica con un "hallo, hallo, caro collega!" Geri non ha fortuna oggi e scende al 16° posto nella classifica generale. Ciceri, grazie alla sua eccellente prestazione, diventa il primo in classifica con un buon vantaggio, 200 punti.

### 16 Agosto

Oggi è la giornata del Direttore Morelli che sembra utilizzare i nervi dei concorrenti per far le corde della sua arpa e "suona" toccanti a solo ep ore alla gente pronta per il decollo, sino a quando, finalmente, la gara viene cancellata a causa del cattivo tempo.

### 11 Giornata, 17 Agosto

Il mattino, mentre ciarlamo tutti insieme al bar, non sembra che ci siano prospettive di fare la gara. Tutto sembra ormai concluso, ma al Centro Nazionale continua a svolgersi la solita routine, anche se per l'ultima giornata di questa gara. Lentamente si sviluppa una vera meteo da crisi, con cirrostrati, una deriva da ovest ed una perturbazione che dovrebbe generare sviluppi temporaleschi durante il pomeriggio. Ci vengono consegnati temi miserevolmente corti: andata e ritorno di 217.4 km per la libera, con Campo di Giove come punto di virata, una andata e ritorno di 208.8 km per la standard (Pettorano), ed un analogo tema, ma di soli 132.8 km, alla Lega 2. Ormai ho raffinato al massimo tutti gli aspetti tattici della gara, che quindi sono chiarissimi: devo concentrarmi soltanto su di un concorrente ed essere di 1 secondo più veloce di Leonardo Briigliadori. Ci riesco. Con l'aiuto di Geri, via radio, conosco tutte le decisioni di Leonardo durante l'intero percorso, faccio perfino meglio di lui di 9 minuti e la gara è vinta. Leonardo diventa campione italiano. Peter, il vincitore dello scorso anno si piazza terzo seguito da Gavazzi, Pronzati e Monti.

Neubert fa lo stesso gioco ed è anche lui, ironia del caso, 9 minuti più veloce di Vergani (Hallo, collega). Neubert vince a Rieti per la quinta volta dopo un brillante gara a livello mondiale con Walter Vergani, il vecchio ed il nuovo campione italiano.

Geri Hagemann è 14°. La sua classifica è assai onorevole: per i 17 metri non ci sono più chances tecniche nella libera. L'11° classificato Villani (Kestrel 22 m) ha totalizzato ben 1710 punti più di Geri. In ogni caso Geri ha battuto due ASW17, due Calif, un Kestrel 19 e due Diamant 18 metri pur essendo un novizio a Rieti.

### Lezioni

Nel libro di George Moffat "Winning on the Wind" c'è scritto, circa le strategie di gara, che è relativamente poco importante vincere le giornate di gara, mentre è essenziale non perderne nessuna. La clas-

*second, I was third, and scored better than Briigliadori. His lead on the overall score was then 59 points. I told him that I was to fly at 99.6% on the following day. A tow plane pilot from Ferrara underscored the consistency of my performance. I smiled at him .. points will be added up at the end of the competition..*

*Neubert was again the best among the pilots flying "orchids", and overtook Vergani anew in the overall list.*

*Hagman continued trying to do his best, and got 715 points.*

### Day 10, August 15

*The weather stabilized, thermals were dry. League 1 was to fly a 277.7 km triangle (Santo Stefano-Gualdo Tadino), League 2 a 131 km triangle (Campotosto-Castelluccio). For the first time we saw the rocky outcrops of Gran Sasso d'Italia from a fairly high altitude. Ake Petterson won the day, the Austrian pilot Fuchs following. I was third, and Peter fourth. Briigliadori took 16 minutes more than I to complete the task. I moved to the leading position in the overall score. My lead was a bare 23 points!*

*The war of the Walters continued. Vergani was the winner of the day, but Neubert was still on top of the list. 17 points were his lead.*

*I felt we were sort of "colleagues".*

*Geri had no luck and lost some more positions in the overall score. Ciceri flew well, and moved to the top of the list.*

### August 16

*It was Morelli's day. He apparently used the competitors' nerves to make the strings for his harp. Eventually, the day was called off, to everybody's relief.*

### Day 11, August 17

*We were chatting at the cafeteria, and thought the day was a non-flying day. However, they were active at the "Centro Nazionale di Volo a Vela", even if it was the last competition day. The weather developed badly: cirrus-strati, a drift from the west and a low due to develop thunderstorms in the afternoon. The assigned task were miserably short: 217.4 km for the open class (Campo di Giove), 208.8 km for the standard class (Pettorano), and 132.8 km for League 2.*

*At the time, I had already thoroughly refined my competition tactics. All I had to do was to fly 1 second faster than Leonardo Briigliadori. I made it. With Geri's help, on the radio, I learned about al Leo's decisions on course. I was 9 minutes faster than him, and was the overall winner. Leonardo was the Italian champion. Peter, who won last year at Rieti, was third. then there were Gavazzi, Pronzati and Monti.*

*Neubert ended up as first in his class (his fifth win at Rieti), Vergani, the second in the overall placing, was the Italian champion, as in the previous year.*

*Geri Hagemann was 14th in his class. Not bad for a novice of Rieti and a pilot with a 17-m span ship. There were no more chances for such ships in the open class.*

se standard a Rieti 75 ha fornito un'occasione per verificare ciò. I vincitori di giornata sono stati (il piazzamento finale è indicato tra parentesi):

Brigliadori: tre giornate (2)

Peter: due (3)

Petterson: due (16)

Gavazzi: una (4)

Monti: una (6)

Balbis: una (7)

Dall'Amico: una (8)

Tutti questi piloti, vincitori di giornata, hanno perso una o più giornate di gara, mentre il vincitore finale non si è mai piazzato primo, ma neppure ha perso alcuna giornata ed alla fine è stato l'unico a non aver compiuto atterraggi fuoricampo. E' ovvio che tale strategia non conduce necessariamente alla vittoria, ma certamente assicura, come indicano chiaramente anche i risultati della classe libera, una posizione di primo piano nella classifica finale.

Il comportamento psicologico corrispondeva quasi del tutto alle regole di Moffat ed ha anche generato qualche situazione umoristica, aumentando il divertimento dei partecipanti.

Dopo l'arrivo a Rieti era previsto un periodo di acclimatazione. Il mio primo volo durante tale periodo, condotto senza prendere rischi, senza stress e senza digrigamento dei denti, fu un triangolo record di 300 km. Durante tutte le successive giornate di allenamento feci tentativi di battere il record su triangolo di 100 km, riuscendoci infine il giorno prima dell'inizio della gara. Aver volato a caccia di record, cioè facendo voli precisi, ma non troppo faticosi, mi ha offerto il vantaggio di risparmiare preziose energie mentre gli altri si stancavano con i temi ufficiali. Ho così iniziato molto fresco il campionato durante il quale ci attendeva senza dubbio almeno una decina di temi, ed ho volato in modo da migliorare progressivamente il mio piazzamento. Osservavo con molta calma i miei agguerriti avversari esaurire rapidamente le proprie energie, e ciò era reso palese non soltanto dai fuoricampo o dai cattivi atterraggi dopo il taglio del traguardo, ma anche dalle scassate, che sono state parecchie, anche a causa della cattiva atterrabilità della zona. Nell'ultima giornata di gara infatti, ben 15 piloti non erano stati più in grado di partire. In proporzione, il tasso di ritiri corrispondeva a quello di Rieti '74. Questo, assieme a tutto il resto, rendeva importante non tanto volare in modo brillante, ma in modo tale da evitare di scassare. L'esperienza fatta a Rieti l'anno prima era risultata determinante sotto questo aspetto.

Rieti offre una combinazione ottimale, dal punto di vista meteorologico, di montagne e pianura. La navigazione e le conzioni generali a Rieti sono molto esigenti e con le potenti ascendenze meridionali rendono questa gara ben organizzata un avvenimento volovelistico di alto valore. La disponibilità e l'amicizia dei volovelisti italiani, che è unica, la trasformano poi addirittura in un'esperienza indimenticabile! Rieti è certamente un luogo adatto per un campionato del mondo. Vi sorprenderebbe se vi dicessi che ho scritto a Piero Morelli un biglietto di ringraziamento nel quale mi sono candidato ad essere ospite di Rieti a vita?

Allora Rieti? Sì, Rieti!

### Lessons learned

*In George Moffat's book "Winning on the Wind" there is a sentence stating that it is not so important to win a day in competitions, but it is essential not to lose any. The standard class competition at Rieti was a good chance to verify that. The winners of the days were (final placing in parenthesis):*

*Brigliadori: three days (2)*

*Peter: two (3)*

*Petterson: two (16)*

*Gavazzi: one (4)*

*Monti: one (6)*

*Balbis: one (7)*

*Dall'Amico: one (8)*

*All these pilots, who won one day, lost one or more days. The winner never won a day, but never lost one, and never landed out.*

*It is clear that following Moffat's strategy does not necessarily result in winning a competition, but certainly brings the "believing" pilot on top of the list, with some additional fun in the process.*

*When I reached Rieti, I shunned the training tasks, and concentrated on beating a few records. The 300 km triangle record was soon and fairly easily achieved. The 100 km triangle was a little more trying, but I made it the day before the contest started.*

*The fact that I flew chasing records (that meant flying precisely, but over short courses), instead of flying the official tasks, enabled me to start the competition very fresh, and to fly as required to progressively increase my overall placing.*

*I watched my adversaries very closely, and saw how quickly they became exhausted. That was apparent not only from their outlandings or the bad landings after they crossed the finish line, but also from the damages to the gliders as a consequence of outlandings, although the bad landing possibilities could be blamed for this too.*

*On the whole, as many as 15 pilots were unable to take-off on the last day due to damaged gliders.*

*Tactically, therefore, the most important thing was to fly safely, not necessarily brightly, but as required to avoid a write-off.*

*The experience gained at Rieti in 1974 proved essential in this respect. Rieti offers an excellent combination of ridge and flat land flying. navigation and general conditions are very demanding, but the powerful southern thermals make this venue a very interesting one, a venue suited for a world championship. The unique friendship of the Italian soaring pilots add to the beauty of the place, and make Rieti an unforgettable event. Would you be surprised if I tell you that I wrote a thank-you note to Piero Morelli adding that I would like to be a guest of Rieti as long as I live?*

*Rieti? Rieti!*



## Prova del "Tempest"

Domenica 14 luglio sull'aviosuperficie di Mezzana Bigli (Pavia) è stato provato in volo l'originale deltaplano/alianti/libratore "Tempest" costruito dall'americano Bill Moyes su progetto di Bob Bailey.

Si tratta del più prestigioso costruttore mondiale di deltaplani che si è voluto cimentare nella costruzione di questo mezzo, fatto di tubi e tela, praticamente un deltaplano con comandi da alianti e cioè sui tre assi (cloche, pedaliera e diruttori).

La macchina, pesante 72 Kg. a vuoto, ha un'apertura di 13 metri ed una superficie di quasi 14 mq., con allungamento di 12. Ha una fusoliera in fibra di vetro fino al bordo di uscita dell'ala, cui segue un tubo recante all'estremità posteriore gli impennaggi, classici a croce. La fusoliera è collegata all'ala con due montanti. Due ruote in tandem, la principale sotto il seggiolino del pilota, l'altra in prua (stile ASK 21) assicurano una buona protezione in decollo ed atterraggio e facile manovrabilità a terra.

L'efficienza dichiarata è 125; quella riscontrata un po' inferiore. La macchina è di facile pilotaggio e molto stabile. Voli a 45/50 Km/h a seconda del peso del pilota, atterra a 45. Di costruzione un po' spartana, dovrebbe avere un costo molto contenuto, pari a quello di un deltaplano.

Sul prossimo numero di VOLO A VELA pubblicheremo un dettagliato resoconto della prova di volo e qualche fotografia.

W.V.

## Una gara sfortunata:

### Il 9° Campionato Europeo di classe CLUB

Incurante degli sforzi degli organizzatori sloveni, il tempo si è accanito a Slovenj Gradec contro questa gara consentendo, tra il 19 giugno e il 6 luglio, la disputa di sole tre prove, non sufficienti per renderla valida ai fini dell'assegnazione del titolo, che pertanto rimane vacante.

In attesa di un resoconto più ampio, ecco la classifica generale:

1. J. Stariha	Slovenia	DG 101G	p. 2281
2. T. Cerin	Slovenia	DG 101G	2266
3. A. Reich	Germania	St. Libelle	2259
4. J. Cesneck	Slovacchia	VS-0-10	2247
5. J. Lukes	Cechia	ASW 15	2213

## Il futuro della Glaser - Dirks

Probabilmente vi era giunta voce che la ditta fondata da Wilhelm Dirks era in gravi difficoltà economiche. La società di costruzioni Glaser, che aveva finanziato la produzione di alianti fino all'anno scorso, ha trascinato con sé la ditta affiliata quando si è trovata ad essere insolvente e coinvolta in una storia di tangenti.

Il 10 maggio tuttavia dalle ceneri del fallimento è risorta con nuovi proprietari: "DG Flugzeugbau GmbH" continua la precedente attività della Glaser-Dirks. Karl F. Weber e Gerhard Wolff annunciano di aver assunto l'ing. Dirks quale capo dei progetti e mantenuto gran parte dello staff originale, mentre è cambiato il management. Ricambi e manutenzione degli alianti DG sono perciò garantiti e lo sviluppo dei nuovi modelli riprende con slancio.

Il sig. Weber era in attesa di vedersi consegnare il suo DG 800 motorizzato ed evidentemente non ne voleva sapere di perdere altro tempo, così si è comprato la ditta e già annuncia con orgoglio il primo volo del DG 800 B dotato del nuovo motore Solo. Il test-pilot ing. Dirks ha rilevato un rateo di salita di ben 4,6 m/s grazie alla esuberante potenza di 55 hp.

Le consegne sono riprese ed auguriamo alla DG di continuare a produrre alianti sempre più belli, come ci ha abituato.

## Omologazione IGC per il VP 8

Abbiamo ricevuto dalla Peschges la conferma della omologazione del loro GPS-logger VP8. Porta la data del 30 maggio 1996 e solo nel caso di uso su motoalianti è richiesto che l'unità sia fuori dalla portata del pilota durante il volo (connessione elettrica ad un sensore o al circuito d'accensione).

Il VP8 incorpora un ricevitore GPS a 6 canali paralleli, richiede alimentazione esterna a 12 V e 150 mA. Il prezzo indicato è di 2500 DM + iva, per ordinarlo rivolgetevi a Giorgio Marchisio, tel. 0141 - 946385.

## Ambri Airshow '96

Sull'aeroporto di Ambri (Svizzera) si terrà l'abituale manifestazione estiva che vede nell'acrobazia e nei warbirds i suoi punti di maggiore interesse per il pubblico. L'inizio è fissato per le ore 9 del 24 agosto, mentre il giorno chiave è domenica 25 agosto. In particolare si esibirà la pattuglia acrobatica svizzera sui Tiger F 5, aerei supersonici da combattimento che sarà notevole veder sfrecciare nella complessa orografia della valle. Inoltre aerei storici da collezioni di mezzo mondo e la pattuglia marocchina Marche Verte su 6 CAP 231. Un appuntamento che consigliamo a tutti. Comodo arrivarci anche con il treno da Milano.

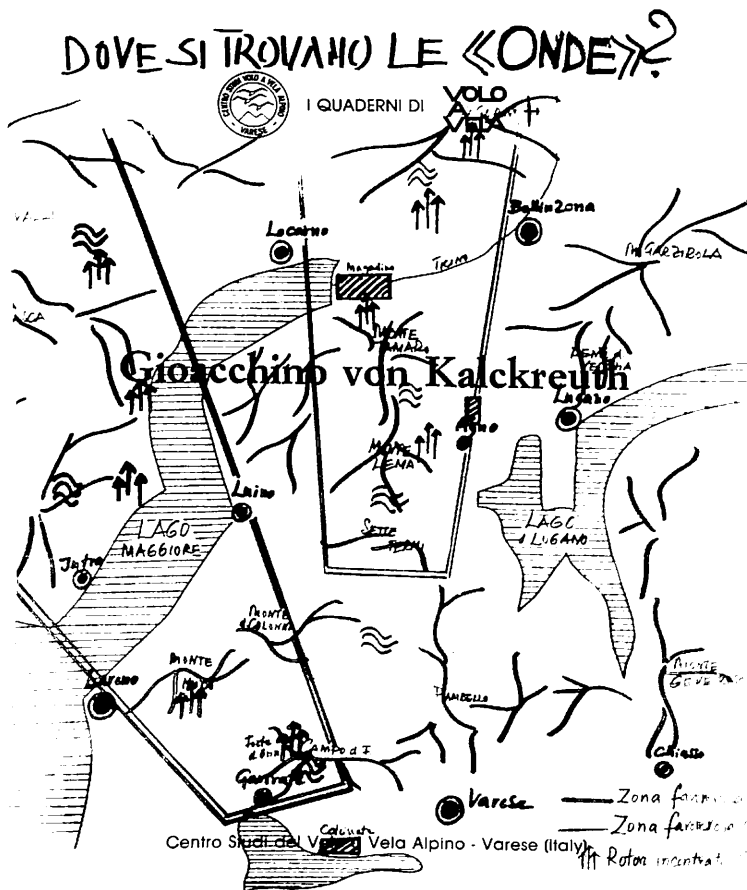
VENDO NIMBUS 3DT D-KGZT n. 99  
 motoaliante biposto, mai incidentato  
 R. MANZONI  
 UFF. 02/48014317 - AB. 02/4985686

VENDO MOTOALIANTE SUPERDIMONA  
 motore Limbach 90 HP 250 ore  
 completamente strumentato  
 TEL. 0337/465866

VENDO VENTUS CM 15-17,6 m. I-KMAP  
 1990, strumentato gare e CID, 29 ore motore,  
 carrello 2 assi. L'aliante dei primi "mille" in Italia  
 GHIDOTTI TEL. 035/528011  
 ATTILIO PRONZATI TEL. 93548008 ore pasti

VENDESI NIMBUS 2 I. NIEVI ANNO 1978  
 ore 1300 circa, atterraggi 300 ali e piano orizzontale rifatti,  
 strumentazione base + ILEC SB8 completo di ASR inter-  
 facciato con GARMIN 55 - radio Becker 720 canali - para-  
 cadute - accessori - rimorchio chiuso  
 contattare ALDO COLOMBO TEL. 0746/202058

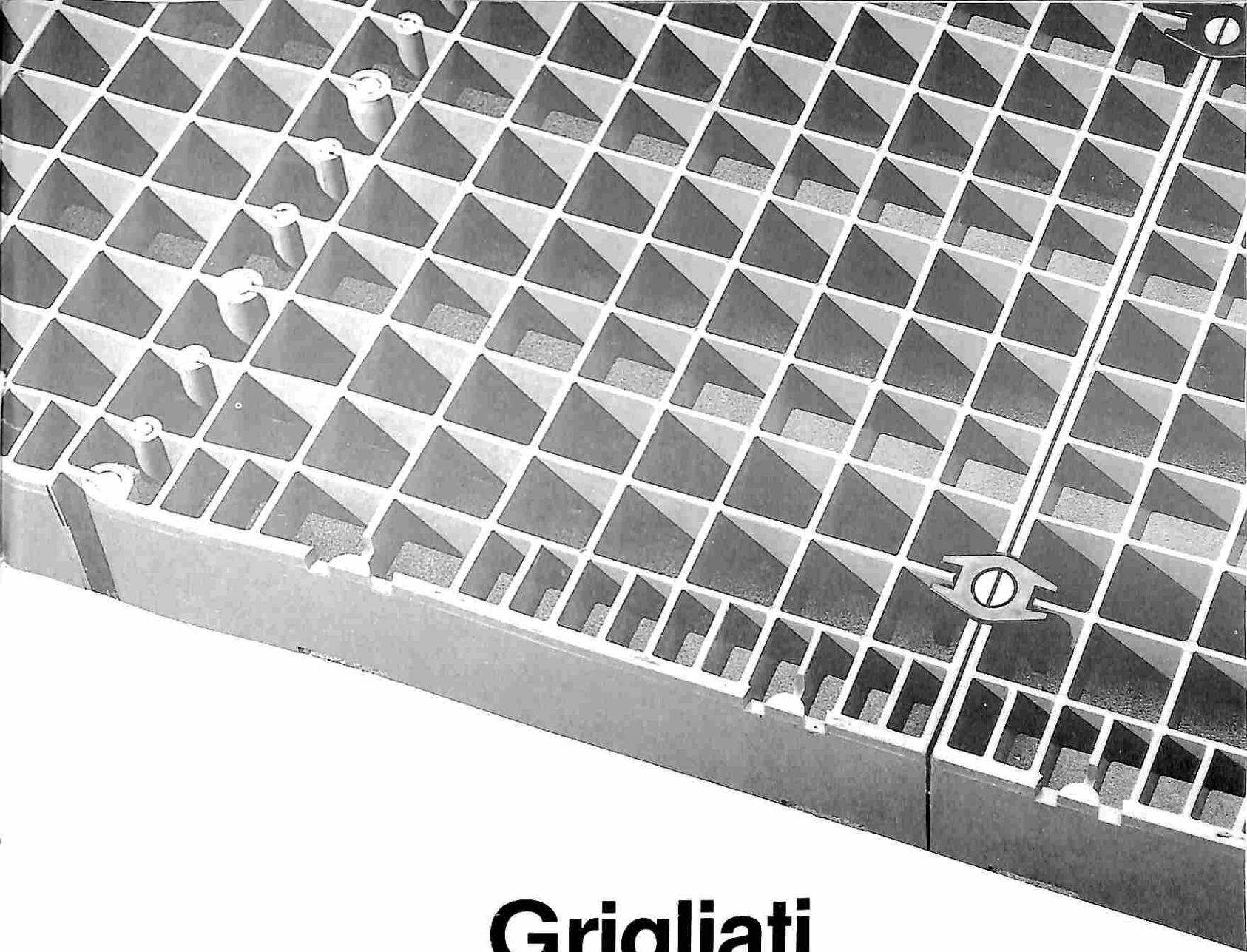
VENDESI NIMBUS 2 I. ADRT ANNO 1978  
 ore 800 circa, atterraggi 200 - gelcoat nuovo - strumenta-  
 zione base + vario CAMBRIDG interfacciato con GARMIN  
 55 - radio DITTEL 720 canali - paracadute - accessori - rimor-  
 chio chiuso  
 contattare ALDO COLOMBO TEL. 0746/202058



L. 20.000 cad. - Richiedeteli alla Redazione - Fax 031 303209







# Grigliati per pavimentazioni

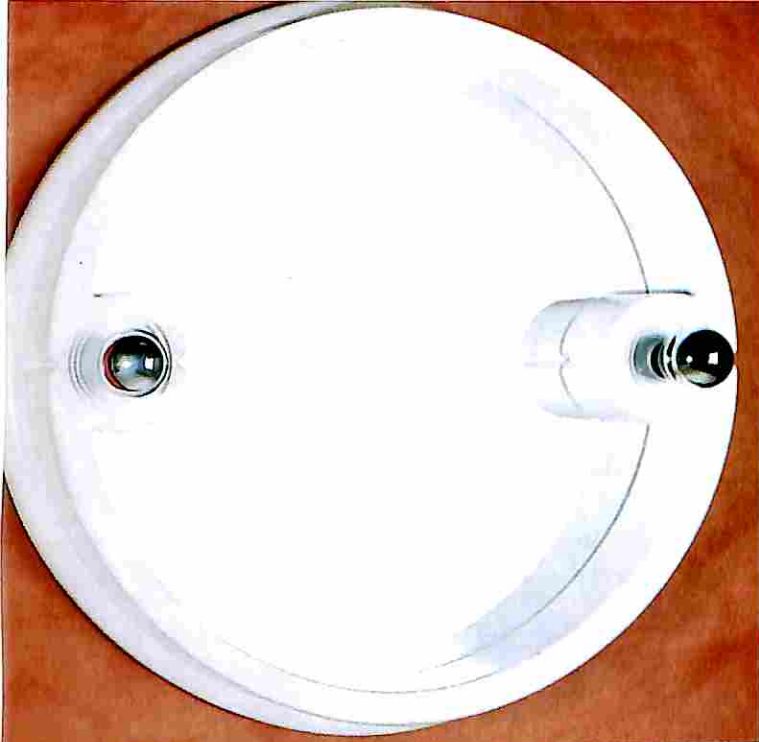
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura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

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, conerrie, 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.

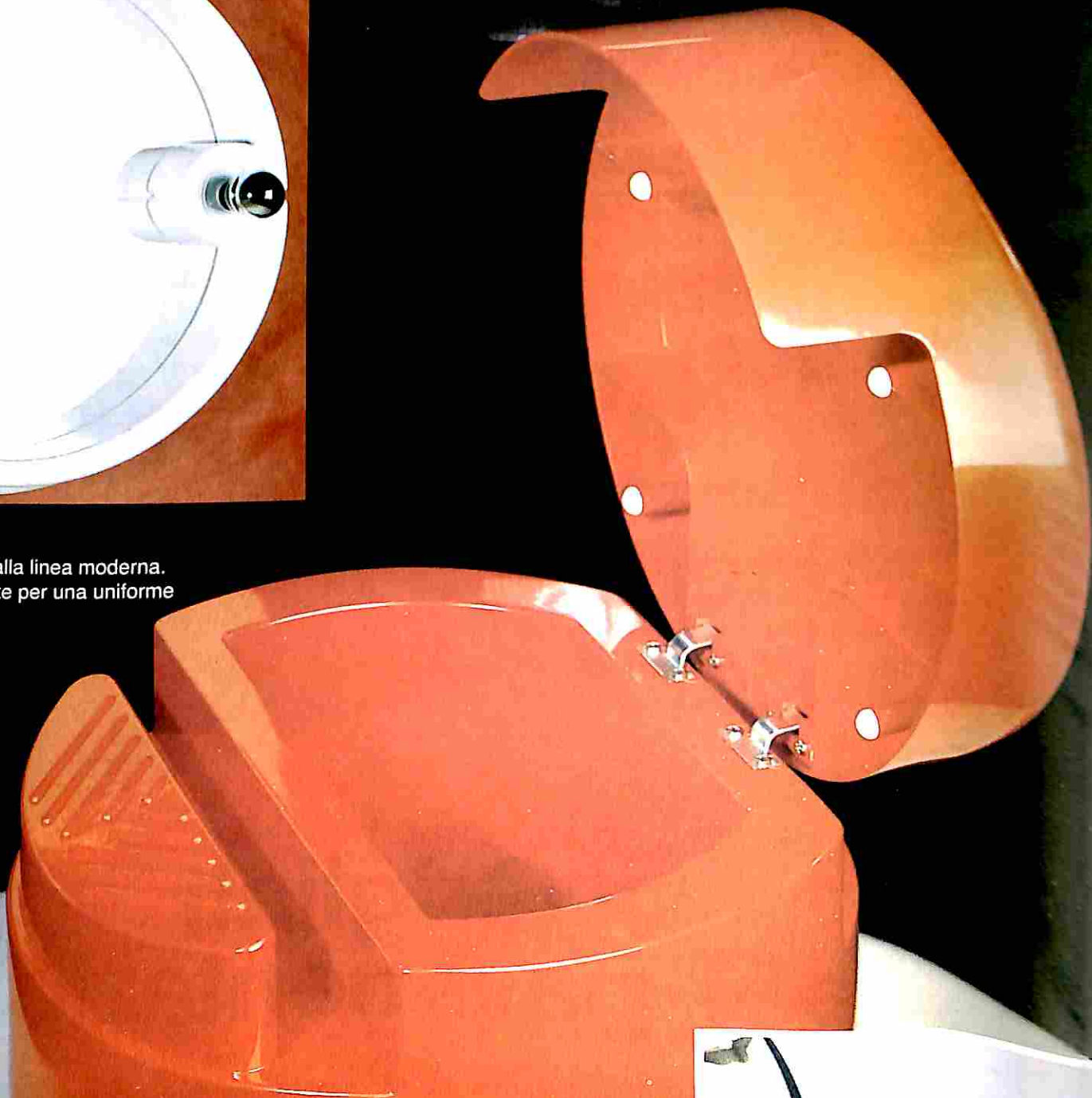
**1849** **Mazzucchelli**

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



## SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna.  
Dotata di due lampade argentate per una uniforme  
diffusione della luce.  
E' prodotta in resina ABS.  
Dimensioni: diametro cm. 68.



## ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.

Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiolevole.

Realizzato in resina termoplastica.

Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.



PLASTICA  
**ilma**

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)  
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731.050 - Fax (0332) 730.330



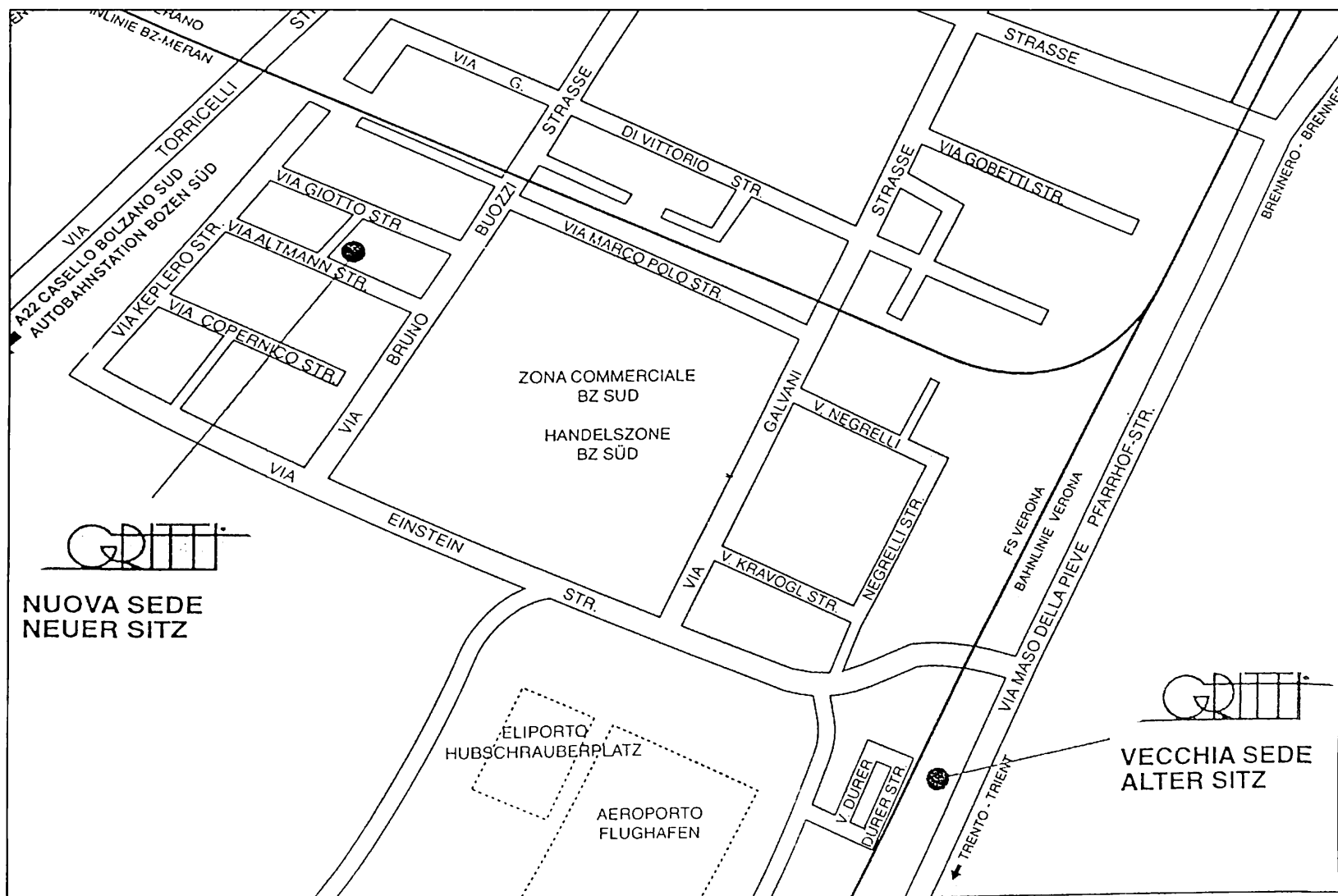
## Oggetto: Trasferimento della nuova sede.

Siamo lieti di InformarVi che la Ditta chiuderà il giorno **12.04.1996** per effettuare il trasloco nella nuova sede dove riapriremo, nella zona commerciale di Bolzano Sud, il giorno **22.04.1996** in

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

Per noi sarà un momento lieto e tanto atteso, ma di grande ed inevitabile confusione e pertanto confidiamo nella Vostra comprensione se nei primi giorni si dovessero verificare eventuali disagi o disfunzioni che non necessariamente dipenderanno da noi e che cercheremo, comunque, di ridurre al minimo con tutti i mezzi a nostra disposizione.

Siamo peraltro convinti che, alla riapertura, grazie ai nuovi uffici dislocati in spazi più adeguati e funzionali, al grande magazzino logisticamente più agibile ed ordinato, al laboratorio tecnico con ampia movimentazione e nuove attrezzature, al vasto spazio espositivo, al comodo parcheggio ed alla più semplice reperibilità, saremo in grado di darVi un servizio ancora più pronto ed efficiente.



**A.V.A.O.** ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE

**A. V. A.** AERoclub VOLOVELISTICO ALPINO

**VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI**  
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

*Aerei ed aliante a disposizione di tutti i soci:*

**2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,**

**4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,**

**1 ASH 25, 3 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B**

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

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