

VOLO  
A  
VELA



LUG. - AGO. 1997

N. 243

La Rivista dei Volovelisti Italiani



**AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE**



**SE CERCHI LA SPAZZOLA GIUSTA  
E' UNA SPAZZOLA SIT**



**SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

*LA SCELTA DEFINITIVA*

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

# ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI. MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

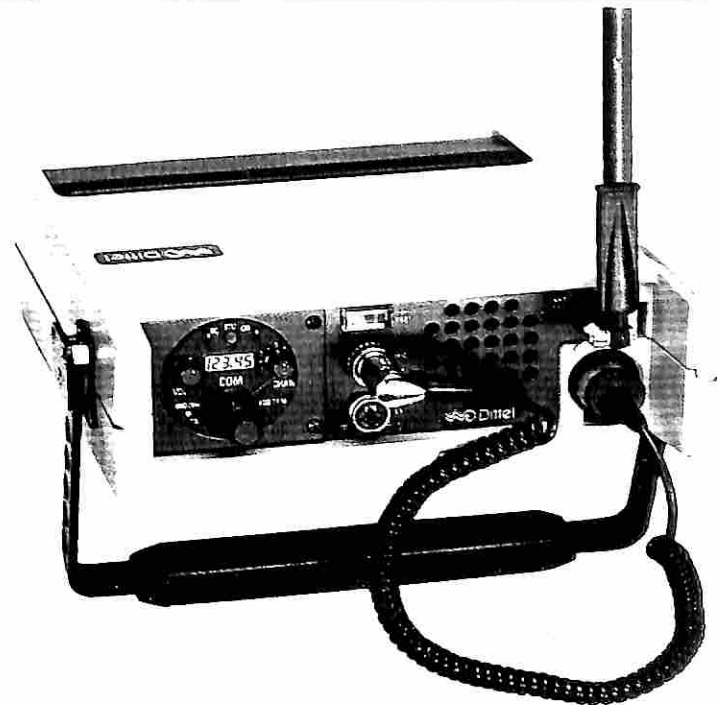
NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST. PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW24B:** MONOPOSTO CLASSE STANDARD-FAI, WINGLETS, EFF44 (MISURATA DAI DLR) PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25:** BIPOSTO 25M., EFF 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH 26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

*DISTRIBUTORE PER L'ITALIA*

**AIR CLASSIC** srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



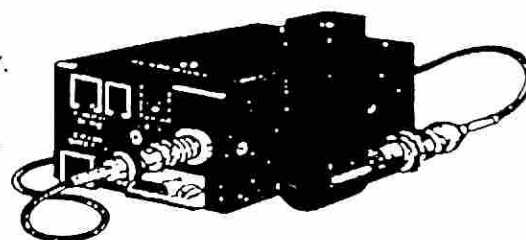
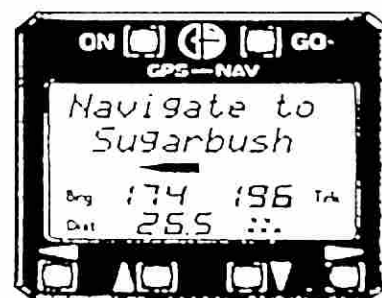
# CAMBRIDGE

## Product Update News

by TEKK  
the flight company

### New Version 5 GPS-NAV Secure Flight Recorder and Navigator

- **New Version 5 PC Software - easy to use and fully compatible with Windows 95.**
  - Improved user interface with on-screen Help and HOT key lists.
  - Configurable Menus - customize the software for your needs
  - Simple Flight Log transfer, copy, and translate commands.
  - Full .IGC file translation, display, import, and export capabilities.
  - Navigation Point filter and import from large national databases
  - Complete, detailed flight analysis including climb rate and wind.
  - Improved Multiple Flight display - see how the winners do it.
  - Create 10 favorite tasks in the PC and transfer them to the GPS-NAV.
  - On-screen waypoint display - see where the mountain passes are.
- **Simplified GPS Navigation - The easiest gets even easier!**
  - Select any of 250 navigation points in less than 7 seconds.
  - Edit an active task - great for P.O.S.T.
  - See intermediate distances during task editing.
  - Try alternate tasks while preserving a declaration.
  - More robust and reliable circling wind measurement
- **New 12 channel GPS - the best GPS engine available.**
  - Very fast satellite acquisition.
  - Improved signal-to-noise ratio so antenna location is less critical.
  - Faster track and groundspeed update - roll out of a thermal exactly on track.
- **Improved Navigation Point database integrity!**
  - Critical navigation data is now stored in duplicate.
  - Error correction algorithms maintain database integrity.
  - Improved PC - Flight Recorder data communication reliability.
- **Improved Flight Logging - We learn from experience!**
  - Synchronized Arrival message - no more missed turnpoints.
  - Automatic variable rate logging - Store up to 120 flight hours.
  - Manual fast logging when you want it - just push the ON key.
- **New Accessories - make our products even easier to use.**
  - Universal Canopy Mount for GPS-NAV Model 20/25 + LCD —
  - 12 V 2 AH Gel-Cell battery & cable (10 Hours minimum) —
  - Custom designed GPS-NAV carrying case —
- **Low cost upgrades**
- **we take care of you on the ground and in the air!**
  - Flight Recorder ROM upgrade - NO COST - We ship free.  
(Factory only upgrade - improves database integrity)
  - Version 5 GPS-NAV LCD Screen ROM upgrade —
  - Version 5 PC software -
  - Barograph re-certification -
  - 8 channel to 12 Channel GPS engine upgrade -



*We've travelled the gliding world and gained vital experience on the flight line:*

- 1995 WGC - 900 flight logs - 0 failures
- 70+ GPS-NAVs - 1996 Europeans - 0 failures
- 90+ GPS-NAVs - 1996 pre-Worlds - 0 failures
- 1997 NZ and Australian Nats. - 0 failures
- 1996/1997 South Africa — more than 25 records - 0 failures

CAI : RR Box 109-3 Warren/VT 05674 in USA  
 for Central Europe: TEKK, Technical Consulting Keim  
 Eyachstrasse 33 in D-71065 Sindelfingen  
 Fon (0049 -0)7031-871 521. Fax -877 128  
 E-mail : TEKK@aol.com

# Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus, Ventus, Nimbus 4e 4D, Janus, Duo Discus anche Selfsustaining e Selflaunching LS 8 DG 800S, DG 800A e B Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	SUPER DIMONA	
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SB7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		<u>Filser Lx 5000</u> Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione Grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database con circa 5000 Aeroporti, 600 Piloni e 100 Temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		<u>Filser Lx 20</u> GPS Logger	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER AEROGRAF 2000	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS 180 E EDS 380 a domanda, leggeri e poco ingombranti	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "Komet" PIRAZZOLI/GLASFASER	
VARIE	:	dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin Dr 400 "180" R e Stinson L5	

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

**da oltre 25 anni al servizio del volo a vela**

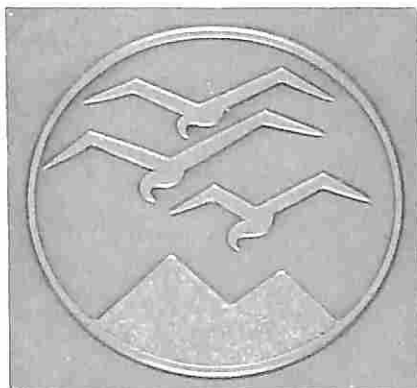
**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310**



GLASFASER ITALIANA spa

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





## per non perdere la memoria per conservare la storia

*L'archivio storico della nostra rivista "VOLO A VELA" è, da alcuni anni, una realtà concreta.*

*Migliaia di fotografie, documenti, pubblicazioni, libri e riviste sul nostro volo a vela in particolare e sul volo a vela mondiale in genere sono stati raccolti, ordinati e catalogati con un lavoro costante e sistematico che, probabilmente, non finirà mai.*

*Sappiamo che la storia del nostro sport non è fatta solo di primati, records o campionati; gli avvenimenti che spesso hanno ricevuto l'onore delle cronache e che hanno destato l'attenzione del mondo anche estraneo al volo a vela, sono sempre il risultato o la sommatoria di molteplici iniziative note a pochi, di cui restano rare testimonianze e la cui memoria è destinata quindi a perdersi nel tempo. Col proprio archivio la rivista "VOLO A VELA" si ripropone di documentare e conservare quante più testimonianze possibili relative alla storia del nostro sport attraverso immagini, documenti e ricordi di attività ed episodi che, anche se talvolta riferiti ad un tempo ormai lontano, meritano di essere conosciuti, conservati e pubblicati.*

*Molti amici ci hanno già inviato copie di documenti, fotografie, diapositive o negativi (che naturalmente vengono restituiti dopo riproduzione) opportunamente accompagnate da note e commenti che ci consentono un'adeguata classificazione ed archiviazione storica. Altri ci hanno donato materiale.*

*Attendiamo il vostro contributo a questa iniziativa. Cercate in fondo al cassetto; troverete senz'altro la foto di un aliante, di un velivolo o di vecchi amici su un campo di volo intorno ad un "Cantù" ad uno "Zoegling" o ad un "Canguro". Scriveteci o telefonateci, ci accorderemo su come "conservare la storia" per "non perdere la memoria" di ciò che avete personalmente vissuto o di ciò di cui siete venuti a conoscenza praticando il nostro bellissimo sport.*

Umberto Bertoli



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

**ARCHIVIO STORICO**

Umberto Bertoli

**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


**STAMPA**

Arti Grafiche Camagni - Como

**DIRETTORE RESPONSABILE**

Lorenzo Scavino

# VOLO A VELA



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

**FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946**

N. 243 LUGLIO/AGOSTO 1997

ISSN-0393-1242

## SOMMARIO

- |                                     |                                                                                          |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5                                   | per non perdere la memoria<br>PER CONSERVARE LA STORIA                                   |
| 7 <i>traguardi</i>                  | IN VOLO A VELA SULLA SICILIA: 13 LUGLIO 1997                                             |
| 13 <i>competizioni</i>              | TOCCATA & FUGA AI MONDIALI DI ST. AUBAN                                                  |
| 15                                  | PARMA CAMP. ITALIANO 1997. SEI ANNI DOPO<br>ATTERRAGGIO MANCATO (ovvero precipitazione?) |
| 19                                  | C.I.M. 1997 ..... GRAZIE WALTER                                                          |
| 22                                  | PROMOZIONE: STORIA SEMISERIA DI...P9 ai laghetti                                         |
| 25 <i>vintage club</i>              | UN RADUNO VINTAGE TUTTO FRANCESE                                                         |
| 29 <i>la commissione</i>            | RIUNIONE DEL 1 AGOSTO 1997                                                               |
| 31 <i>dai campi di volo</i>         | PAVULLO Il successo del verricello<br>ASIAGO Master Novantasette                         |
| 33 <i>la meteo</i>                  | PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ                                                              |
| 34 <i>acrobazia</i>                 | IV CAMPIONATI ITALIANI                                                                   |
| 35 <i>nel mondo</i>                 | LA "LEGGE DELLA SUPREMAZIA"<br>UNA VACANZA E UN PO' DI POLEMICA                          |
| 37 <i>prevenzione e sicurezza</i>   | BRIEFING SULLA SICUREZZA A BOLZANO                                                       |
| 41 <i>tra le quinte del passato</i> | UN VOLO COSÌ                                                                             |
| 42 <i> rassegna stampa</i>          |                                                                                          |
| 43 <i>recensioni</i>                |                                                                                          |
| 44 <i> vip club</i>                 | GIOACCHINO IS STILL UP TO DATE<br>COMPETING WITH THE CLOCK                               |
| 47 <i>World Class</i>               | IL PRIMO CAMPIONATO MONDIALE                                                             |
| 48 <i>ultimissime</i>               |                                                                                          |
| 51 <i>voloavella informazioni</i>   |                                                                                          |

IN COPERTINA: Tramonto sul mare a Sud di Sibari.

Troppo sintetico ..... sganciate la fantasia!  
Ed il mio sentito grazie a Attilio e Giorgio.

R.S.

**ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1997:**

- |                    |                                                              |
|--------------------|--------------------------------------------------------------|
| 1 - SOSTENITORE    | L. 500.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1997 |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA                |
| 3 - PRESENZA       | L. 90.000 x VOLO A VELA                                      |

**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.



## In Volo a Vela sulla Sicilia: 13 Luglio, 1997

Era da qualche anno che aspettavo la buona occasione per veleggiare sulla Sicilia partendo dalla Lucania. Un progetto, un'idea che progressivamente aveva fatto presa nella mente fin da quando avevo organizzata e vissuta la bella esperienza di Policoro, fantasticavo di assumere l'Etna come pilone! Una fantasia, ma aveva preso corpo tanto che negli ultimi due anni era nata una precisa promessa fatta a Renzo Scavino: quella di riportargli delle foto del vulcano per il nostro "Volo a Vela". Base di partenza per questo volo: l'aviosuperficie di Grumentum. Un stupenda pista che seguita a rimanere una cattedrale nel deserto, un bellissimo quanto inutilizzato aeroporto. Il volo a vela italiano seguita a trascurare se non ad ignorare questa reale quanto concreta possibilità di allargare i nostri orizzonti oltre quelli che oramai troppo ripetitivamente seguitiamo ad utilizzare. Posso provare a ripetere, una volta ancora, che l'aviosuperficie di Grumentum, per quanto lontana pur sempre si trova nel cuore di un'area geografica straordinaria per varietà di colori, di terreni, di mari e soprattutto di interessantissime situazioni meteo. Sarebbe una base che offre la possibilità di fare del volo a vela in una cornice particolarissima, direi irripetibile. Perdi più è una zona assai gradevole per gli aspetti che riguardano l'ospitalità, la vacanza, il turismo. Durante un qualsiasi volo che prenda partenza da questa base si percorrono rotte interessantissime, ben trè sono i mari che recingono un territorio nel quale si prende contatto con una grande varietà di tipi di energia: dalle condizioni termiche assai mattiniere, ai fronti di brezza, ai movimenti ondulatori sovente anche in mare aperto, forme di energia a volte di incredibile intensità, di grande bellezza e varietà.

Con Giorgio Nidoli nel 1995 s'era compiuto un tentativo di attraversare lo stretto e di volare sulla Sicilia, si volava con il DG 500 motorizzato. Il volo non riuscì, bloccati ancora prima di Lamezia dalle nubi basse, avevamo a disposizione troppo poco tempo e la meteo non era favorevole. "Volo a Vela" ha riportato la cronaca di quella prima esperienza. Nel 1996 vari motivi ci hanno impedito una ripetizione di quella che oramai era divenuta una "missione" se non proprio un dovere. L'anno di assenza da Grumentum aveva però alimentato un forte senso di "astinenza" che entrambi volevamo colmare durante il 1997. E così stabilimmo con grande anticipo che da soli od in compagnia comunque la ripetizione del viaggio l'avremmo compiuta e questa volta con una novità importante: la disponibilità di un Nimbus 4 DM. Tutto questo, in attesa della partenza, rinfocolava la volontà di ritentare il volo e raggiungere l'obiettivo. Per evitare impedimenti ci eravamo prefissato un tempo preciso di partenza e di permanenza già durante l'inverno. L'esperienza del 1995 era una traccia positiva dal punto di vista organizzativo, dovevamo ripeterla, Giorgio ed io in aliante, Enrico in vettura coi bagagli ed un minimo di attrezzi. Regolari contatti telefonici permettono un costante adeguamento fra programma, meteorologia e luoghi d'incontro. Ecco il diario ed i commenti.

### **Mercoledì 9 Luglio.**

Abbiamo fissata la partenza per l'indomani 10 Luglio, giovedì. Entrambi abbiamo avuto dei contrattamenti che ci hanno impedito di usufruire di una situazione post-frontale. Concretizzo la situazione con un fax a Giorgio di questo tenore:

“Ci sono scappate le buone giornate di Lunedì 7 e di Martedì 8 durante le quali sarebbe stato possibile attraversare la pianura d’un fiato con una partenza da Calcinate e forse potenzialmente capace di portarci a Grumentum se non a Crotone in diretta: pazienza!

**Possibile progetto di volo per domani 10.07.1997.**

La situazione meteo deve far prevedere un attraversamento della pianura Padana difficile se non impossibile in volo veleggiato per le condizioni di instabilità prevedibili per domani della massa d’aria, mentre lungo i rilievi degli Appennini dovrebbe perdurare una situazione abbastanza buona anche se leggermente temporalesca, cosa che non disturba più di tanto. Per non perdere questa potenziale buona o discreta giornata durante la quale compiere un volo di distanza sull’asse degli Appennini, un programma potrebbe essere il seguente.

Decollo da Calcinate alle 9 al più tardi alle 9,30 a rimorchio. Direzione Como con sgancio a 1250m., planare verso Valbrembo per proseguire in direzione lago d’Iseo, utilizzare il motore secondo necessità, via Cremona, Parma ed atterrare a Pavullo. Tempo stimato 2 ore. Ridecollare da Pavullo dopo la redazione della dichiarazione CID per un volo in distanza libera o prefissata non appena accertate le condizioni termiche. Decollo ad ore 12 in direzione Sud”.

**Giovedì mattina 10 Luglio** la situazione è forse peggio del previsto, ma decolliamo a rimorchio di Nando, per la verità assai scettico, sotto la pioggia e con qualche problema di visibilità. Voliamo secondo il progetto, riattacciamo motore a Valbrembo, poi in prossimità di Cremona. Poco prima di Parma il cielo si schiarisce ed incontriamo la prima termichetta che ci porta a base di condensazione attorno ai 600 metri. Ma verso Sud è sempre più chiaro, il sole sempre più limpido, il plafond si alza, a Pavullo troviamo ben 1200 metri!

La situazione è chiaramente in miglioramento senza essere però credibile per un vero lungo volo, il campo di Pavullo non da segni di attività, così decidiamo di non atterrare e di proseguire direttamente per Rieti. Le basi si alzano e seguiamo il lato Nord del crinale appenninico fino al Mte Nerone, poi lungo i costoni di Costacciaro, Gualdo. La situazione a Norcia è talmente bella che deviamo per seguire il bordo di una autostrada di cumuli alla loro base ed entriamo nella valle di Rieti da Antrodoto. Atterriamo e dopo poco Enrico arriva con l’ammiraglia. Ottima come sempre l’accoglienza degli amici di Rieti che ci fanno parcheggiare l’aliante in hangar, prendiamo accordi per l’indomani e poi a Vazia a cena assieme a Muzi, Francesco e Walter, non manca l’allegria e nemmeno gli argomenti per una fitta conversazione.

**11 Luglio, Venerdì.**

Una bella giornata, siamo attesi da Nando Cunetta per le 18 sulla pista di Grumentum. Decidiamo per una meta prefissata con partenza dal Castello di Piediluco. Facile la partenza lungo

i Sabini, Lago del Salto, Velino, Passo del Diavolo, Capracotta, lasciamo Campobasso alla nostra destra e ci accostiamo al Tavoliere foggiano. D’un tratto il cielo è sereno i cumuli spariscono, come altre volte si deve contare sulle invisibili termiche secche che peraltro non mancano. A Melfi un incendio ci spinge alti con un + 5 di media ed il gioco è fatto. Abbiamo Grumentum in planata. Siamo in anticipo sui tempi e per ricordare alla memoria i dettagli geografici della zona compiamo un ampio giro a Sud di Potenza. Qui siamo di nuovo con cumuli e plafond altissimi. Il contatto con Enrico funziona sempre e gli fissiamo un tempo d’incontro sulla pista. Quando atterriamo sulla pista non c’è anima viva, è tutta per noi, una novità sono gli ampi scavi per le fondamenta degli hangars. Ma dopo poco don Michele, sempre gentilissimo, arriva nel fresco ombroso del bosco di quercie a lato della palazzina e ci offre un ottimo profumatissimo caffè caldo con qualche pasticciino.

Al solito albergo siamo accolti con simpatia. Cena e programmi per l’indomani. Al mattino abbiamo qualche perdita di tempo nel mettere in linea l’aliante e nel rifare il pieno di miscela. D’ora in poi per decollare dobbiamo contare solo sulla nostra motorizzazione e si deve porre la massima cura ed attenzione al motore. Successivamente, proprio durante la CIM, il motore del nostro Nimbus 4 ci darà dei problemi, tant’è finiremo in un prato ad Alfadena, atterremo a Perugia per non parlare di un rientro a Rieti motore esteso. Questo a dimostrazione di quanto sia necessario considerare l’apporto del motore sempre con un coefficiente d’incertezza.

Fotografiamo la tabella per il CID e decolliamo e subito centriamo una buona termica, utilizziamo il motore pochi minuti poi spegniamo. Le condizioni meteo sono buone, ma siamo visibilmente in ritardo, tagliamo a Nord del Pollino, poi ci dilun-





ghiamo al traverso di Castrovillari per sondare una fascia di turbolenza che lascia immaginare dei movimenti ondulatori. Lasciamo perdere per dirigerci verso l'altopiano della Sila. L'aggancio ai cumuli della Sila è tutt'altro che facile, con la dovuta prudenza, data l'altezza del terreno dell'altopiano e la nostra scarsa quota, raggiungiamo il bordo jonico dove le condizioni divengono forti. Poco avanti iniziano a visualizzarsi delle condensazioni che indicano una convergenza. Proseguendo in direzione di Catanzaro agganciamo un fronte di brezza che ci da incredibili valori di variometro e ci permette di volare senza spiralarci fino alla valle che separa la Sila Piccola dalla catena dell'Appennino Calabro. Il fronte di brezza che ci ha portati rapidamente nel cuore della Calabria cessa, davanti a noi delle basse condensazioni a nord dell'Aspromonte e tutta l'aria assume il colore di un pallido azzurro per niente incoraggiante. E' tardi e decidiamo di tornare, sappiamo che l'indomani il vento dal quarto quadrante dovrà rinforzarsi ed è proprio sul vento che faccio conto per riuscire nella nostra impresa. Ora, se proseguissimo, rischieremmo di raggiungere Reggio Calabria e forse nemmeno. Ritorno facile senza problemi, parcheggiamo la bella macchina con cura per la notte, già pronta a riprendere il volo, decisi a sfruttare ogni potenzialità che la meteo ci offrirà l'indomani.

### **Domenica 13 Luglio 1997**

Alle 6 dò una sbirciata al cielo: stupendo, l'aria è chiara e trasparente. Torno a letto ad immaginare lo stretto di Messina e mi riaddormento. Colazione, la solita strada per andare in pista, le soli-

te cose per preparare l'aliante, frutta secca ed una importante scorta d'acqua da bere. Si rinforzano i cumuli sulle solite cime e dopo le foto di partenza decolliamo per acchiappare la termica di servizio che raddoppia se non triplica il nostro normale rateo di salita. A Sud del Monte Alpi la base delle nubi non sembra alta a sufficienza per cui optiamo per il passaggio a Sud del Pollino lungo le selvaggioe gole che caratterizzano il versante jonico del Parco Nazionale. Incontriamo un forte vento di caduta che interpretiamo come un positivo segnale, il vento oggi ci sarà amico. Appena aggirato lo spigolo montagnoso ci buttiamo a tutta velocità sulla già infuocata (dal sole) piana di Sibari e sfruttando un paio di cumuli siamo ai primi contrafforti della Sila Greca. Dopo un breve sondaggio ci rendiamo conto che anche oggi il bordo jonico è quello che dà i migliori valori e da cumulo in cumulo siamo rapidamente in prossimità di Catanzaro. Interroghiamo Crotone per conoscere il vento e ci danno un S/E 8-10 Knts, è vento di richiamo, non va d'accordo con la situazione sinottica. Lasciamo i cumuli della Sila Piccola e planiamo al traverso di Catanzaro. Davanti a noi il cielo è....del tutto pulito. Solo in lontananza in direzione Reggio Calabria possiamo vedere dei piccoli cumuli almeno a 2000 m. Giorgio è molto determinato, m'incoraggia : oggi dobbiamo tornare con la fotografia dell'Etna!

E lo dice a buone orecchie, cosa ci vuole di più per andare avanti?.

Enrico, del resto ha già pronto in macchina un nostro piccolo bagaglio nel caso che ci si fermi per strada. La separazione orografica fra Sila Piccola e l' Appennino Calabro è significativa e con il cielo perfettamente blu altro non resta che anda-



re a curiosare sul primo gradino orograficamente importante a N/W di Squillace. Ci arriviamo abbastanza bassi e c'è un'ondina, all'inizio è un metro, pochissimo, ma è una conferma importante che ci permette di proseguire fra mare e orografia nella direzione dei cumuli ancora lontani sottovento all'Aspromonte ma che ora possiamo considerare raggiungibili. Una volta raggiunti non c'è più storia, proseguire ora è assai più semplice, meno aleatorio. Un incendio più avanti ci invita ad aumentare la velocità di crociera, il fumo ci fornisce preziose indicazioni circa la direzione e l'intensità del vento al nostro livello di volo. Inoltre il fumo ci fa salire quanto basta per entrare in un'onda ben organizzata. Mentre spiraliamo abbiamo modo di osservare il lavoro di un Canadair intento allo spegnimento del fuoco. Ora dobbiamo affrontare l'attraversamento dello stretto. Abbiamo la visione del versante tirrenico dell'Aspromonte e della Sicilia. I cumuletti - sopravvento all'orografia - ci appaiono miserini e bassi. Deduciamo quindi che la nostra rotta lungo il versante jonico, quella che abbiamo seguita, risulta con evidenza essere quella corretta. Affrontiamo la traversata in mare aperto a Sud di Reggio C. cercando di mantenere la fascia positiva dell'onda, risulterà un percorso panciuto verso sud di circa un ventina di Km. Siamo coscienti che quando cesserà il flusso positivo dovremo puntare direttamente sottovento ai Peloritani. Ed è emozionante, in mare aperto, leggere il mediometro che passa con regolarità dal -2, al -3 e poi al -4 ed al -5. Il mare sale, si cominciano a distinguere le onde, increstate dalla spuma - il vento deve essere almeno 35 Km/h : bene ! - e delle navi, numerose, a distinguerne i dettagli. Il Nimbus in casi come questi è la macchina che ci vuole, voliamo a 200 e più Km/h di velocità indicata. Quasi in verticale della costa e a due-trè Km dal crinale troviamo il 2 e più m/sec laminari. Di fronte a noi una terrazza rocciosa, il Pizzo Moda, e l'Etna è là oramai vicina, cumuletti a Nord

nettamente oltre i 3000 m., il cratere è nel sole, a Sud invece verso Catania le nubi sono assai più fitte e più basse, meno di 2000 m. Nella zona di Francavilla aria jonica penetra da S/E: aria meno trasparente, mentre verso Randazzo l'aria è limpida. Abbiamo qualche esitazione e poi prendiamo con decisione una rotta che ci porta relativamente bassi sul terreno, con atterrabilità, ma in aria pulita. Non tardiamo a centrare dei buoni valori, guardiamo dal basso l'imponenza del vulcano, il cratere è molto più alto di noi e tutt'ora ben visibile. Poi, mentre saliamo, il mediometro si incrementa 4 m/sec. poi 5 ed anche 6. Siamo all'altezza del cratere, vicini al rifugio-osservatorio, ma fra le condensazioni che rapidissimamente invadono la massa d'aria nella quale voliamo. Impossibile la fotografia sperata dell'ala dentro il cratere. Ci troviamo al centro della possente ascendenza, fra le barbe. Non possiamo far altro che prendere una sicura prua N, controllo della velocità e via verso il cielo blu. Pochi lunghi secondi poi è un'esplosione di luce, siamo nel sole con l'abbagliante bianco del cumulo alle spalle, in flusso laminare, sopravvento alla grande nube che ora circonda e nasconde il cratere.

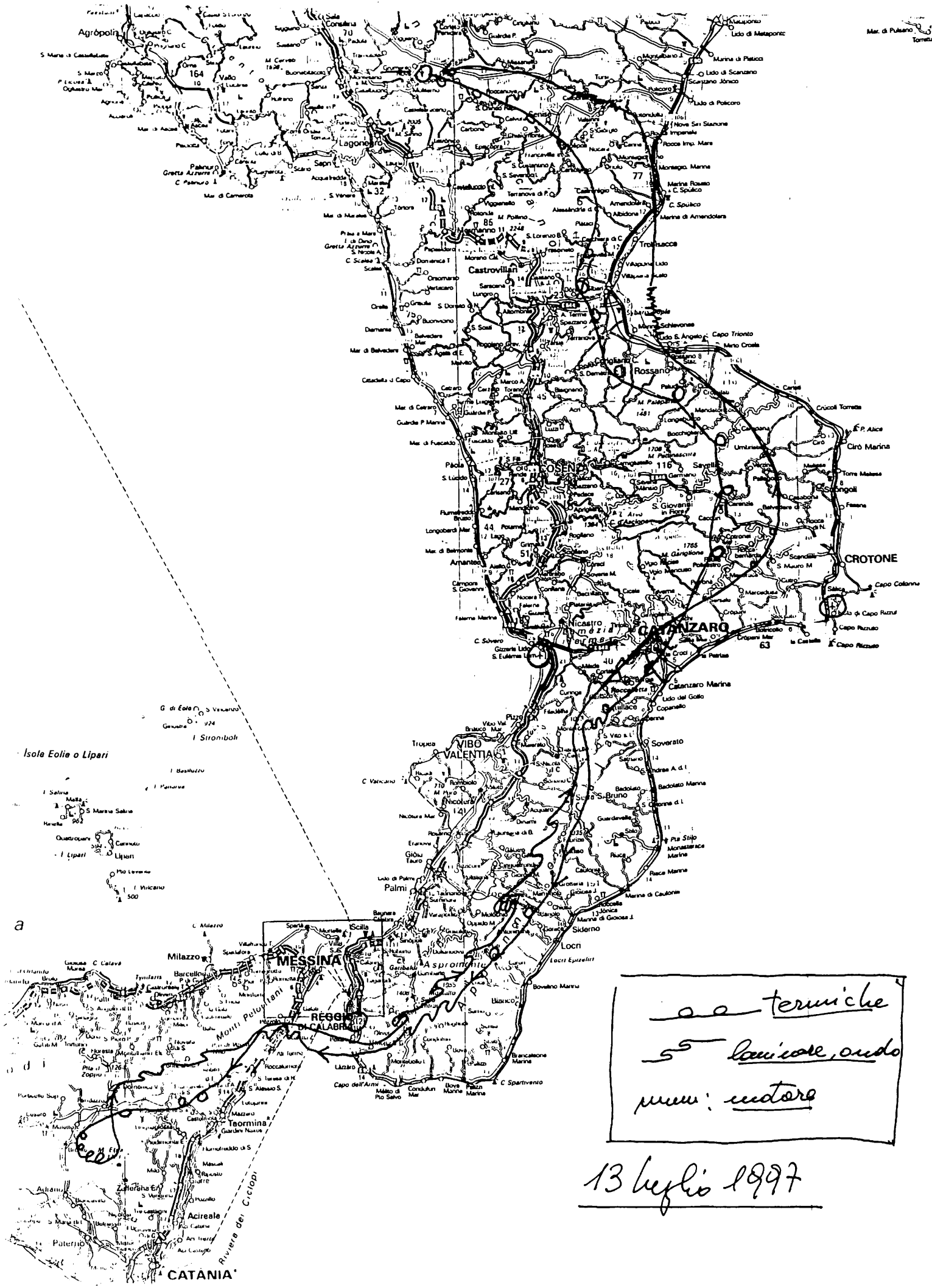
Letteralmente fantastico!

Siamo oltre i 3000 m. ed in laminare, vediamo distintamente la penisola di Milazzo e le isole Eolie, quest'ultime appaiono come fantasmi immersi in un evanescente azzurro. Cose che si possono vedere da un aereo di linea, ma davvero... dall'altitudine è proprio un'altra cosa.

Ci domandiamo se quello che vediamo sia vero!

Oltre 300 Km ci separano dalla nostra base, ma ora la strada la conosciamo e con delle positive differenze, stiamo volando assai più alti e non dobbiamo "inventare" nulla per il ritorno. Il riattraversamento del tratto di mare dello stretto ora sembra turismo, l'onda che abbiamo lasciata in andata è ancora





aa termiche  
 55 laucare, orido  
 mm: udare

13 luglio 1997



al suo posto ad attenderci, anche l'incendio con l'infaticabile Canadair. La vera novità è che più avanti il movimento ondulatorio, poco dopo la fine dell'Aspromonte, cambia alcuni parametri e ci rende curiosi e sondiamo.

E' una curiosità ripagata da uno stabile + 3 m.

L'aspetto più intrigante è il fatto che il massimo valore si genera sulla verticale dell'Appennino Calabro, lungo la linea di cresta, tipico esempio di un movimento ondulatorio che si forma e si stabilizza in corrispondenza del rilievo orografico quando la velocità di propagazione dell'onda è molto vicina a quella del vento. Saliamo così nella irrealistica calma del flusso laminare, nel totale silenzio del Nimbus, in uno scenario magico che ci svela la geografia della Calabria e della Sicilia. Siamo così contenti che pensiamo di darne notizia telefonica ad Eugenia ed a Renzo. Non vogliamo superare i 4000 m. per la mancanza dell'impianto d'ossigeno, ma li superiamo contro la nostra volontà seguendo la fascia ascendente perchè insiste un + 2 sebbene si voli a 180 Km/h.

Sulla Sila vediamo una consistente barriera di cumuli ed in direzione della piana di Cosenza l'aria è incredibilmente fosca, la scelta volovelistica sarebbe quella di passare sopra vento alla barriera di nubi ma il rischio è quello di trovarsi in condizioni di volo senza visibilità, la sicurezza ci fa optare per la rotta jonica. Sondiamo parecchie basi di cumuli, ma senza trovare nulla di veramente valido, l'ora si fa tarda ed abbiamo ancora strada da percorrere. L'aria non ci dà più nulla, dovremo accendere il motore, lo faremo in sicurezza in prossimità della Piana di Sibari. E così avviene, saliamo in direzione di Rotonella che mi ricorda la prima termica jonica al primo stage di Policoro.

Una seconda riattaccata ci porta ad un trentina di Km dalla pista di Grumentum e poi una lunga ascendenza di tipo laminare ci accompagna fino alla verticale dell'aviosuperficie, atter-

riamo dopo avere ammirato il tramonto del sole. Con nove ore e mezzo di volo abbiamo conquistato l'Etna. Siamo davvero contenti ma una doccia è il nostro maggior desiderio.

Con un "buona notte" e domani riposo, programiamo il nostro lunedì. Abbiamo un inderogabile appuntamento con le "alici marinate" in un ristorante di Maratea, scopriamo anche un sentiero che porta ad una caletta fra gli scogli per un bagno rigeneratore. Di ritorno dalla giornata di vacanza andiamo a sperimentare un albergo immerso in un bosco di querce lungo la superstrada ad Est del lago di fronte alla pista. La sua posizione, la grande piscina ben visibile in volo, ci aveva incuriosito. Ottima qualità e buon servizio, certamente una valida alternativa per chi a Grumentum pensa di andarci con famiglia.

**Martedì 15**, è il volo Grumentum-Rieti: oramai routine!

Alle 8,30 un tuffo in piscina prima della colazione ci rinfresca spirito e fisico. Dopo il decollo dobbiamo impiegare del tempo prima di riuscire a prendere rotta per N/W, l'uscita dalla Val d'Agri non risulta per niente facile per una strana situazione di venti che prima dobbiamo riuscire ad interpretare. Nessun altro problema.

**Mercoledì 16**, rientro a Varese. Un interessante volo, facile la partenza, qualche problema nell'alta valle del Tevere e nel bacino di Bgo San Lorenzo e poi in brezza fin oltre Parma. A Cremona riattacciamo motore in aria morta, Brescia, Bergamo sulle montagne e poi planata su Calcinate dove Eugenia, Lorenzo che "sequestra" i rullini ed Enrico, già arrivato, ci aspettano per cenare assieme e per ascoltare le nostre impressioni a caldo.

Un'altra strada è stata aperta, all'anno prossimo !

ATTILIO





## Toccata e fuga per ... due inviati ai mondiali di St. Auban

*Una buona dose di passione e un piccolo sprone di Renzo e ci ritroviamo, senza troppi indugi, sul campo dei Campionati Mondiali; scusa ufficiale: un minimo di reportage, motivo ufficioso: curiosità da neofiti.*

*Arriviamo il pomeriggio della penultima giornata di gara, dopo essere passati a fare un giro per il campo di St. Crepin a rinvolvere vecchi ricordi.*

*Il quartier generale della squadra italiana è semi-accampato all'interno e nei pressi di uno spartano ufficio ricavato in un container finestrato: stessa sistemazione per tutte le altre squadre; con un po' di immaginazione potrebbe sembrare di trovarsi in un accampamento da film western dove i carri delle carovane disposti a semicerchio sono sostituiti dai meno romantici container.*

*Troviamo subito Smilian che ci accoglie e ci mostra la loro sistemazione. Ci informiamo su come stiano andando le cose e notiamo una diffusa soddisfazione per il comportamento dei nostri piloti: il clima è disteso e cordiale, tutti sembrano trovarsi a loro agio nonostante le condizioni al contorno non siano delle più confortevoli; una velata stanchezza per la lunga per-*

*manenza si legge sul volto dei più.*

*Le condizioni atmosferiche della giornata non sono favolose e stanno rapidamente scemando per via di una copertura diffusa. Ci aggiriamo curiosando tra i container delle altre nazioni, potendo constatare una massiccia presenza di tanti Paesi che non immaginavamo neanche partecipare alle gare di volo a vela: alcune targhe automobilistiche ci risultano del tutto ignote.*

*Dopo il breve giro perlustrativo rientriamo al quartier generale e notiamo che Smilian si informa per radio della situazione: la voce dall'altra parte è quella del Bob che, appostato in un luogo strategico, mantiene il coordinamento con i piloti e informa parenti e amici. Fra la curiosità di scoprire dove diavolo si sia imboscato e la voglia di giocargli uno scherzo, decidiamo di raggiungere Bob.*

*Lo troviamo abbarbicato su una cisterna, nel punto più alto di una collinetta locale, armato di radio, super-antenna estensibile (una canna da pesca tanto acuminata che avrebbe attirato tutti i fulmini nel raggio di decine di chilometri), assistente, moglie e cibarie per la sopravvivenza per 24 ore! Scopriamo che quella è stata la loro postazione per tutti i giorni di gara,*

*sole, vento o pioggia che fosse. Scambiamo qualche battuta e poi ritorniamo nel clima della gara: Avanzini atterra e presto ci avvisano che è primo di giornata con un bel distacco sugli altri (chissà se ci racconterà su queste pagine come diavolo ha fatto!). La giornata volge al declino e una copertura pressochè totale, con temporali sparsi, rallenta fortemente la marcia dei concorrenti. Dopo diversi patemi d'animo siamo costretti ad assistere al fuori campo, a pochi chilometri dal traguardo, di Thomas, Giorgio e Stefano, mentre Corrado era già atterrato sul penultimo lato. La serata si chiude con una triste pioggerellina e una cenetta in una cittadina che appare stranamente assopita e spenta per essere ospitante di cotante Mondiali.*

*Il giorno dopo, l'ultimo, le condizioni meteo sono decisamente buone e la partenza è prevista per le 12.45. Un ingegnoso sistema di pesatura degli alianti (una tavola saliscendi dotata di bilancia su cui passano gli alianti a rimorchio dell'auto) permette di pesare in tempi brevissimi tutte le macchine in gara prima che vengano schierate in testata pista. Possiamo goderci lo schieramento al completo e il briefing. I decolli partono regolarmente e rimaniamo*

*impressionati dalla rapidità ed efficienza del lancio a traino: linee oblique successive, ciascuna di svariati alianti, vengono portate in volo da quasi una ventina di traini con l'assistenza di personale di linea ben addestrato. Nostro malgrado, ci tocca riprendere la via del ritorno per essere a casa la sera. Ci restano un bel ricordo, qualche immagine viva e una manciata di sensazioni: abbastanza per dire ... c'ero anch'io!!*

*Qualche conclusione finale tratta dalle osservazioni sul campo, auspicando ovviamente maggiori approfondimenti dei protagonisti.*

*1. Un secondo posto di squadra, dietro ai francesi, e un terzo posto individuale sono decisamente da salutare con entusiasmo: scelte giuste? determinazione dei piloti? forte spirito di squadra? l'allenamento sul terreno di gara che si sono imposti i piloti ha dato i suoi frutti? Ognuno potrà tirare le sue conclusioni.*

*2. L'organizzazione, a detta di tutti, è stata eccellente in pista ma, per il resto, eccessivamente pignola, burocratica e talvolta velatamente parziale. Sono state imposte dimensioni minime (40 cm di altezza) sulle sigle di gara che hanno dato vita ad abominevoli lettere storpiate ed allungate;*

*sono state adottate strisce adesive anticolisione (di colore arancione vivo) sulle estremità alari che, a detta di tutti, servivano solo allo scopo di meglio individuare in roccolo gli alianti che partecipavano ai Campionati (solo il giovane virgulto Costa ha saputo sfruttare con vena artistica le strisce adesive ...).*

*3. La squadra francese, molto determinata, si è lasciata sfuggire qualche punta di poca sportività: pare che volasse qualche aliante francese di troppo! L'esito è stato quello di alimentare una certa coalizione tra le diverse squadre nell'intento comune di battere i piloti di casa: Smilian è intervenuto al briefing dell'ultimo giorno esortando a mantenere, almeno per l'ultima giornata, una signorile sportività non mandando in volo altri alianti francesi, ed è stato ovviamente apprezzato e acclamato. Per contro, sembra che la squadra italiana abbia suscitato le simpatie di tutti con un rispetto e una solidarietà molto piacevoli. Tra i nostri piloti, abbiamo poi respirato un sano spirito di squadra e reciproco supporto, nella migliore delle tradizioni sportive.*

*4. Una partenza mal riuscita di Corrado e Luciano, che induce all'errore molti altri concorrenti, costituisce senz'altro uno spunto tecnico per sviluppare commenti sull'uso dei GPS per la verifica dei punti di virata. Per la cronaca, il traguardo era costituito da una linea immaginaria, passante per due punti individuabili con il GPS, che andava attraversata entrando da uno specifico settore circolare: sulla carta sembra facile, ma in volo bastano pochi metri per fallire la partenza. Anche Napoleon con questo errore si gioca il penultimo giorno portando a casa zero punti.*

*5. Fortunatamente, nonostante i timori della vigilia, nessun incidente di rilievo viene segnalato. Solo una grossa paura per Thomas che "scivola" su un filo dell'alta tensione riportando qualche graffio sulla pancia del suo aliante.*

*Che altro aggiungere: complimenti a tutta la squadra!*

C&C

*(foto di Corrado Costa)*



# Parma Campionato Italiano 1997, sei anni dopo.....

Dopo un intervallo di sei anni è ritornato a Parma, aviosuperficie di Vigatto, il Campionato Italiano di volo a vela classi Standard e 15 metri svoltosi nel periodo 31 maggio 8 giugno.

Con quattro prove valide sugli otto giorni disponibili, il 31 maggio è stato volato per allenamento, si sono dati battaglia 41 piloti; 23 in classe standard e 18 in classe 15 metri. Le prove hanno promosso Nino Perotti campione della classe standard e Giorgio Galetto campione della classe 15 metri.

Il numero di gare svoltesi sui giorni disponibili la dice lunga sulle condizioni metereologiche del periodo caratterizzato, dopo una primavera eccezionalmente secca e soleggiata, da una serie di perturbazioni che hanno portato piogge torrenziali a giorni alterni con giornate volative interrotte da velature che precocemente spegnevano lo sviluppo termico con conseguenti scorpacciate di recuperi di concorrenti in fuori campo.

Il campo di gara si è snodato fra la fascia appenninica delle provincie di Parma,

Piacenza e Modena e la pianura padana con la città di Cremona come estremo pilone nord; con ampie possibilità di atterraggio in pianura ma con qualche difficoltà nelle zone appenniniche tanto che alla fine si sono registrate alcune scassature, alcune anche con qualche brivido, ma senza conseguenza per i piloti. Ecco la sintesi delle giornate di gara:

**3 giugno** Classe Standard; tema: Vigatto - Carpi - Cremona - Langhirano - Vigatto. Km 199. Partiti 24, rientrati 9, fuori campo 15. Vincitore di giornata Perotti Nino.

Classe 15 metri; tema: Torrechiara - Sassuolo - Cremona - Torrechiara - Vigatto. Km. 199.7. Partiti 18 rientrati 9, fuori campo 9. Vincitore di giornata Stefano Ghiorzo.

**4 giugno** Classe Standard; tema: Torrechiara - Sassuolo - Bobbio - Castelnuovo Monti - Vigatto. Km 271.7. Partiti 23, rientrati 0, fuori campo 23. Vincitore di giornata Costa Corrado.

Classe 15 metri; tema: Torrechiara - Sas-

suolo - Bobbio- Castelnuovo Monti-Vigatto. Km. 271.7. Partiti 17, rientrati 0, fuori campo 17. Vincitore di giornata Stefano Ghiorzo.

**6 giugno** Classe Standard; tema: Vigatto - Sassuolo - Reggio Emilia - Mirandola - Colorno - Cremona - Torrechiara - Vigatto. Km 254.3. Partiti 23, rientrati 4, fuori campo 19. Vincitore di giornata Grinza Giancarlo.

Classe 15 metri; tema: Torrechiara - Sassuolo - Reggio Emilia - Mirandola - Colorno - Cremona - Torrechiara - Vigatto.. Km. 256.4. Partiti 14, rientrati 9, fuori campo 5. Vincitore di giornata Galetto Giorgio.

**7 giugno** Classe Standard; tema: Cozzano - Bobbio - Sassuolo - Colorno- Torrechiara - Vigatto. Km 269.9. Partiti 23, rientrati 0, fuori campo 23. Vincitore di giornata Perotti Nino.

Classe 15 metri; tema: Torrechiara - Bobbio - Sassuolo - Colorno - Torrechiara - Vigatto.. Km. 274.5. Partiti 16, rientrati 0, fuori campo 16. Vincitore di giornata Galetto Giorgio.

L'elevato numero di fuori campo e l'assenza di squadre ufficiali hanno reso gravoso il compito degli organizzatori costretti ogni sera a "recuperare i recuperatori" fra i volonterosi disponibili. Bella è stata la solidarietà fra i piloti; chi rientrava in campo o veniva recuperato più sollecitamente si è reso disponibile per il recupero di qualche collega. Anche per il campionato 1997 si è verificata una condizione metereologica di variabilità che era già stata sperimentata. La metereologia della zona infatti era stata definita a suo tempo, la "metereologia del prosciutto" ( volo a vela N. 207, 1991). Il riferimento era non solo alla vicinanza di Langhirano con i suoi stabilimenti di stagionatura ma alla particolare situazione climatica che gioca un ruolo determinante nella stagionatura delle cosce di suino, e voleva al contempo volovelisticamente esprimere la difficoltà



di maturare correttamente una previsione meteorologica di un comprensorio che...” è sotto l’influenza di due mari, Mar Tirreno e Mare Adriatico distanti rispettivamente 90 e 150 chilometri con la presenza degli Appennini ...” a giocare da terzo elemento a confondere le idee del meteorologo di turno. Queste considerazioni avrebbero forse potuto avere un peso maggiore nella scelta dei temi di gara e sull’orario delle partenze, i decolli iniziavano generalmente alle 12,45 e probabilmente i fuori campo sarebbero diminuiti considerevolmente con tutto vantaggio per la sicurezza, l’organizzazione e lo spettacolo. Non si può infatti pensare di avvicinare il pubblico al volo se non si fanno vedere gli aeroplani il che

trasportato alle gare di volo a vela significa non solo avere gli schieramenti di partenza al mattino ma anche il vedere i rientri alla sera e se fosse possibile anche seguirne il volo.

Un sistema ingegnoso e innovativo per seguire il volo dei garisti ha fatto la sua comparsa sul campo di Vigatto ad opera di un volovelista parmigiano appassionato informatico di professione. Il sistema raccoglie i dati del GPS a bordo dell’alante e li trasmette ad una stazione a terra che li riversa in un p.c. opportunamente programmato. Sullo schermo del monitor compare, sovrapposto alla mappa dei luoghi sorvolati, l’icona dell’alante con relativa quota, velocità, e direzione di volo in tempo reale; a scel-

ta si possono visualizzare i dati con la grafica del cruscotto e avremo perciò sullo schermo variometro, anemometro e altimetro e ci sembrerà di essere in volo. I dati vengono ovviamente memorizzati per le analisi post volo e le infinite discussioni che ne derivano.

Il sistema sembra interessante anche per le Direzioni di gara che possono seguire i voli e conoscere in ogni istante la posizione di ciascuno a tutto vantaggio della chiarezza e della sicurezza, lo spettacolo poi.....

Un maxischermo, un simbolo per ogni alante e le gare non avranno più segreti!

STEFANO SACCANI

## Atterraggio mancato (ovvero precipitazione?)

Per seconda giornata dei Campionati Italiani a Parma (giugno '97) era stato assegnato un tema che prevedeva tre piloni, ai bordi e dentro l’Appennino (Sassuolo - Bobbio - Castelnuovo Monti) con un plafond assai basso di circa 1200 metri.

Dopo circa 13 minuti dal taglio del traguardo precipitavo in un bosco dalle parti di Canossa.

Fortunatamente non riportando alcun danno fisico. Ciò, secondo me ha del miracoloso, ma non voglio esaminare ora gli eventuali aspetti soprannaturali di questa conclusione, bensì raccontare come ci sono arrivato e focalizzare gli errori che lì mi hanno condotto.

A monte di tutto, va fatta la considerazione che il valore in Appennino con plafonds modesti offre maggiori insidie che sulle Alpi. A quote basse esso da principio appare invitante: all’improvviso scopri l’inganno e ti accorgi di essere rimasto prigioniero dentro conchuse colline, mirando di lontano lunghe valli e la remota pianura irraggiungibile.

Mi è appunto accaduto così. Dopo il taglio del traguardo, che consisteva nel fotografare il castello di Torrechiara, posto sulle prime pendici appenniniche

della valle di Langhirano, con una quota di 1200 metri, sceglievo di tenere una rotta appena dentro la prima dorsale, che mi avrebbe condotto a Sassuolo.

Dall’alto della quota, mi sono permesso di scartare la salita del primo cumulo, stimata di un metro scarso, poi quella del secondo cumulo (irrilevante) alla seconda convalle, e giunto con 800 metri alla terza valletta lungo la mia rotta, a sud di Canossa, ho cominciato a pensare che sarebbe stato bene portarmi fuori verso la pianura. Una piccola impercettibile discendenza mi impediva di superare l’ultima collina verso la pianura stessa e così realizzavo di essere rimasto chiuso in una valletta - catino, con circa 750 metri di altimetro. Subito ho aperto l’acqua (litri 100). Questo è stato uno dei tre fattori del disastro finale.

Infatti l’acqua, per quella debolissima giornata, non la si sarebbe dovuta mettere.

Nell’intento di scaricare il più possibile ho prolungato il volo nella valletta, avendo già visto e deciso che vi era un discreto ed unico campo un po’ in salita, ma di giusta lunghezza.

Ho pensato di fare un ultimo improbabile tentativo lungo un costoncino con

uno straccio - cumulo in alto.

Sono passato circa 50 metri sopra il mio campo, che aveva in entrata un bosco non ben valutato sul momento; poi visto l’inutile tentativo, con un’ultima virata (la famosa ultima virata esiziale, assolutamente da proibire!) ho mirato al campo, con fuori il carrello. A quel punto il campo era sparito dietro il bosco di alte piante. Non avevo altra scelta. Questa volta, contro l’istinto naturale, ho puntato le cime delle piante, vi ho stallato sopra, onde smaltire tutta la velocità ed ho atteso di vedere che cosa sarebbe successo.

Vi garantisco che tutto, in pochi secondi che paiono eterni, si svolge davanti a noi nitidamente. L’alante dopo l’impatto con le cime ha fatto una specie di virata sinistra in mezza vite ed è caduto dalle cime degli alberi (alte 25-28 metri) di muso (questo è stato il momento di maggior terrore) con uno schianto enorme, infilando tutto il musetto nel terreno.

Penso che nel 90% dei casi in una simile precipitazione il pilota possa riportare gravi traumi, specie agli arti inferiori. Invece con mia grande incredulità mi sono trovato fuori dalla cappottina esplo-



sa, appeso ancora alle cinghie, riverso e supino con il viso a 20 centimetri dal terreno, le gambe e tutto il resto intatti. Ho fatto click, aprendo le cinture e sono caduto bocconi al suolo. Mi sono rialzato ed ero indenne. Dopo aver avuto, per prima cosa, un motto di desolazione per l'aliante, così distrutto pensavo, ed un secondo di riconoscenza verso il Cielo per lo scampato pericolo, ho fotografato la scena e mi sono incamminato fuori dal bosco prima, e su per la collina poi, per-

correndo tristemente il campo che da un principio pareva destinato al mio atterraggio e, come vedevo, sarebbe stato adattissimo all'uopo.

Le conclusioni che mi balzarono subito evidenti furono e sono queste:

- 1) - l'inutilità dell'acqua per giornate povere (crea solo problemi);
- 2) - non volare dentro le colline senza una visione chiara dell'uscita da esse;
- 3) - il maledetto errore dell'ultima virata (quanta gente è andata in vite o ha

“perso il campo!”).

Di converso però la constatazione che, avendo deciso contro voglia l'impatto con le piante, tale effetto ha risolto la situazione nel modo meno grave possibile. Qui, è ovvio, ci sta anche la “chance” ed il fatto che, ..... vuoi così colà dove si puote ciò che si vuole .....”. “E questo fia suggel” (sempre Dante).  
ciao!

ANGELO GRITTI

## PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

### VOLOVELISTA, ATTENTO!

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

**RIETI: apertura delle competizioni tradizionali**

- a futura memoria, in attesa di numerosi scritti, ecco le classifiche:

AeC.C.V.V.  
**Coppa del Velino 1997**  
 Rieti 19 v 27 Luglio 1997

## Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 27 Luglio 1997

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 312	pr.n 2 km: 323	pr.n 3 km: 323	pr.n 4 km: 203	pr.n 5 km: 223	pr.n 6 km: 348	pr.n 7 km: 269
1	AM COLOMBO Davide CATTANEO Franco	ITA-C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 4DM	5949	1 1000	4 769	2 964	1 763	9 674	6 832	1 947
2	24 SPREAFICO Giovanni	ITA-AeC. Biella	ASW 24	5679	2 960	1 1000	3 950	7 451	3 733	1 971	13 614
3	CC PAVESI Ugo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	5333	8 782	5 745	4 949	6 463	10 586	2 906	5 902
4	MC CATTANEO Mario	ITA-AeC. Rieti	DG 600	5284	3 901	2 839	9 748	14 369	5 697	7 783	1 947
5	RJ REGINALDI Roberto	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 2	5283	10 680	7 730	6 914	2 732	8 689	3 904	11 634
6	A7 FOGLIA Antonio	ITA-G.V.V. Leventina	Discus	5184	5 854	10 640	1 971	5 471	2 760	11 554	3 934
7	PR POZZI Giovanni	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	4952	14 628	11 625	7 876	7 451	4 698	5 855	7 819
8	C CALA' Stefano	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASW 20	4394	4 863	3 774	13 305	3 606	6 696	12 235	4 915
9	C5 VOLPI Diego	ITA-D.D.S. CLUB	LS 4	4040	16 374	13 601	14 294	13 385	1 867	4 894	12 625
10	CB BALLABIO Giuseppe	ITA-AeC. Rieti	ASW 20	4036	13 644	12 621	8 870	11 396	12 290	10 673	14 542
11	LV BOTTO Massimo	ITA-Aerovela Tortona	ASW 20	4012	15 482	14 598	10 706	9 435	11 375	9 697	8 719
12	MG ERBA Giorgio	ITA-AeC. l'Aquila	LS 6	3676	12 675	9 647	5 933	4 495	7 695	13 231	16 0
13	BA MANZONI Zaccaro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	3197	6 819	8 729	17 211	10 404	14 192	14 0	6 842
14	RB STAGI Folco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus a	2570	7 795	17 355	15 267	15 324	15 169	14 0	10 660
15	H BIANCHETTI Alberto DE ANGELIS	ITA-AeC. Rieti	TWIN ACRO	2568	17 300	18 320	11 356	18 220	13 243	8 771	15 358
16	66 NICOLINI Marco + 1	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	2505	11 679	6 743	18 0	12 387	16 0	14 0	9 696
17	1P CAVOSI Paolo	ITA-AeC.V.Lariano	SZD 55	1637	9 688	16 419	16 251	17 279	16 0	14 0	16 0
18	X FINOCCHIARO Filippo	ITA-AeC. l'Aquila	DG 300	1108	18 0	15 455	12 342	16 311	16 0	14 0	16 0

AeC.C.V.V.  
**Campionato Italiano Classe Club 1997**  
 Rieti 19 v 27 Luglio 1997

## Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 27 Luglio 1997

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 277	pr.n 2 km: 266	pr.n 3 km: 319	pr.n 4 km: 193	pr.n 5 km: 212	pr.n 6 km: 283	pr.n 7 km: 246
1	C6 PAOLILLO Ugo	ITA-AeC.V.V.Mugello	LS 4	5092	3 940	4 875	2 909	4 606	2 393	10 514	3 855
2	MA GRITTI Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Hornet	5025	4 932	3 933	3 773	2 683	9 131	4 627	1 946
3	D4 MERIZIOLA Stefano	ITA-AeC.V.V.Mugello	Hornet	4857	1 1000	1 1000	10 407	5 573	1 441	9 544	2 892
4	W2 URBANI Luca	ITA-C.V.V.A.M.I.Guidon	PW5	4697	8 737	8 860	1 1000	3 617	5 179	5 616	4 688
5	8D SEISCHAB Michael	GER-FSV Erlangen	ASW 15	4634	1 1000	2 988	4 724	7 509	3 207	8 593	6 613
6	W1 PEROTTI Nino	ITA-AeC. Valle Aosta	PW5	4534	5 882	6 871	5 719	6 560	7 152	1 707	5 643
7	V9 BRIGLIADORI Riccardo	ITA-AeC.V.Lariano	PW5	4042	7 803	5 874	8 688	8 501	10 80	2 701	8 395
8	E SECOMANDI Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	JANTAR Std.	3965	6 861	10 533	6 714	1 713	6 155	7 601	9 388
9	LB BRIGLIADORI Leonardo	ITA-AeC.V.Lariano	PW5	3538	10 615	9 810	7 709	9 499	4 206	3 699	10 0
10	BF PILUDU Ferruccio	ITA-AeC. Rieti	PW5	2164	11 578	11 0	11 333	10 0	7 152	5 616	7 485
11	BM BIAGI Marco	ITA-AeC.V.Lariano	PW5	2033	9 693	7 869	9 471	10 0	11 0	11 0	10 0

## C.I.M. 1997 ..... grazie Walter

Una Rieti e una CIM da ricordare: 10 prove per 11 giorni di gara: una bella competizione.

Da un punto di vista "meteo" non ci sono state giornate da potersi giudicare eccezionali, né per plafond, né per continuità, qualcuna addirittura è stata mediocre, ma prese nel loro complesso sono state giornate di gara interessanti, forse proprio perchè non erano situazioni scontabili. Ottima è stata la scadenza dei decolli, degna di un centro nazionale, come anche la oramai nota e qualche volta invidiata rapidità nella redazione ed esposizione delle classifiche.

La direzione di gara ed il "task setting" hanno risentito positivamente della presenza di un volovelista appassionato, ancora "attivo" sportiva-

mente parlando, con la voglia di spremere, dalle molte positività della Rieti volovelistica, cose un poco diverse dall'usuale evitandoci certe ripetitività. Purtroppo per lui, ma fortunatamente per noi concorrenti, Walter Vergani s'è ritrovato provvisoriamente messo a terra, spinto in questo stato da parenti, amici e medici. La sua più che comprensibile gran voglia di volo, che questa volta ha dovuto reprimere, l'ha riversata a piene mani a beneficio dei concorrenti. Grazie!

Il risultato sportivo delle gare ha confermato i valori di Avanzini e di Galletto in testa nelle classifiche rispettivamente di standard e quindici metri, in quest'ultima classe è stato positivo vedere la conferma della maturità di Ghiorzo e di Gostner nei posti d'onore. Una precisa conferma che la

Ae.C.C.V.V.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 97 - Standard Class

Rieti 1 - 12 Agosto 1997

Official Overall Scoring after Task n. 10 date 12 Agosto 1997

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 339	day 2 km: 255	day 3 km: 412	day 4 km: 356	day 5 km: 346	day 6 km: 368	day 7 km: 313	day 8 km: 430	day 9 km: 331	day 10 km: 315
1	3A	AVANZINI Luciano	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 8A	8720	1 1000	32 361	3 989	3 942	1 1000	4 969	1 785	4 954	5 945	3 775
2	LB	BRIGLIADORI Riccardo	ITA-AeC.V.Lariano	LS 8	8470	8 890	19 483	2 996	6 866	2 976	2 978	4 637	2 956	4 948	5 740
3	SG	STOEGNER Gregor	AUT-Askoe Linz	LS 8	8134	7 895	13 546	4 925	1 975	3 931	3 971	2 705	20 532	10 912	4 742
4	IX	GAVAZZI Marco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	8068	3 995	5 626	12 853	2 960	11 785	12 775	6 622	12 905	16 821	6 726
5	ZL	HAEMMERLE Heinz	AUT-SFG DomGinn	LS 8	7842	2 997	8 611	1 1000	7 853	4 915	7 844	8 587	27 243	2 984	2 808
6	S6	SCHNEEWEIS Peter	AUT-Askoe Linz	Discus	7756	5 948	3 628	10 864	12 797	22 608	19 735	13 573	6 950	6 935	7 718
7	PG	GUAZZONI Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus A	7727	25 600	10 573	8 883	8 842	5 862	8 834	7 608	11 913	7 932	10 680
8	RN	PEROTTI Nino	ITA-AeC. Valle Aosta	ASW 24	7510	11 862	23 448	9 870	24 703	14 730	6 875	24 449	9 929	1 1000	11 644
9	EE	KOHLBERGER Erich	AUT-AeC. Oesterreich	Discus BT	7358	18 715	16 501	7 885	21 725	21 614	18 740	10 585	5 951	8 927	8 715
10	AG	GRITTI Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	7164	9 886	7 618	15 838	10 806	6 827	24 626	3 688	27 243	18 819	1 813
11	65	PRONZATI Marco	ITA-AeC. Valdossola	Discus	6849	21 683	4 627	25 695	13 779	13 740	1 1000	15 572	19 575	22 552	12 626
12	24	SPREAFICO Giovanni	ITA-AeC. Biella	ASW 24	6810	15 741	21 472	13 851	29 606	25 558	10 802	12 574	15 666	9 921	13 619
13	SM	MONTEMAGGI Sandro	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASW 24	6768	31 546	12 557	17 802	5 910	15 728	14 768	16 567	1 1000	33 178	9 712
14	12	HIRMER Rudolf	AUT-AeC. Oesterreich	Discus T	6693	20 709	24 441	11 862	15 763	8 801	25 616	13 573	7 948	21 585	29 395
15	30	WASSIPAUl Manfred	AUT-AeC. Oesterreich	LS 7	6379	29 549	17 498	20 729	14 764	7 803	23 649	18 554	17 629	13 882	30 322
16	IT	ANGHILERI Toni	ITA-AeC.V.Lariano	ASW 24	6363	12 857	35 281	23 700	31 590	10 798	20 729	33 159	16 656	2 984	15 609
17	C6	TADDEI Dante	ITA-AeC. Foligno	LS 4	6300	24 610	27 409	24 697	27 673	29 498	16 750	22 489	10 922	17 820	27 432
18	FS	FELIODRI Sergio	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 300	6295	32 543	27 409	28 684	26 680	24 571	17 741	26 440	13 881	20 788	18 558
19	C5	POLETTI Franco	ITA-A.V.M. Milano	LS 4	6167	13 836	34 292	22 704	24 703	26 527	9 808	27 437	21 516	14 880	24 464
20	C7	CECCARELLI Paolo	ITA-AeC. Foligno	LS 4	6114	22 611	26 412	29 682	19 729	17 651	22 706	32 225	14 811	19 802	23 485
21	83	LASTRICO Edoardo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	6024	16 740	25 421	34 540	11 805	28 505	27 585	21 518	23 507	11 891	22 512
22	SO	KOPECECK Harald	AUT-AeC. Oesterreich	Discus CS	5992	4 975	1 651	6 910	16 756	18 649	29 341	11 577	27 243	31 290	17 600
23	W	PARIS Giorgio	ITA-AeC. Prealpi Venet	ASW 24	5899	27 598	20 476	35 70	16 756	16 655	5 926	9 586	7 948	29 334	20 550
24	Y4	FANFANI Francesco	ITA-AeC. Roma	ASW 24	5800	14 747	18 487	21 712	23 706	12 780	21 709	29 422	26 245	23 549	26 443
25	S3	STARHA Janez	SLO-Ljubljana	DG 303	5798	17 717	15 525	18 770	9 836	8 801	13 769	5 629	27 243	26 362	32 146
26	PH	PIRKER Herbert	AUT-AeC. Oesterreich	SZD 55	5614	18 715	2 632	32 582	30 598	30 400	11 778	19 547	25 422	29 334	16 606
27	PR	RIVA Adalberto	ITA-AeC.V.Lariano	Discus B	5435	33 533	30 394	26 691	33 491	27 517	28 346	25 445	2 956	15 822	31 240
28	CO	HYNEK Christian	AUT-AeC. Oesterreich	Discus CS	4791	30 548	31 381	19 746	19 729	20 628	33 195	23 451	27 243	27 335	21 535
29	B1	AMETTA Massimo	ITA-AeC.V.V.Mugello	DG 300	4755	25 600	22 455	26 691	22 724	32 254	34 0	27 437	24 480	24 498	14 616
30	I	PIAZZA Stefano	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	4721	36 411	29 398	30 670	32 558	35 0	26 597	20 521	17 629	25 385	19 552
31	44	ANCILLOTTI Ruggero	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	4666	34 520	14 531	16 828	35 395	23 600	15 758	34 93	27 243	32 236	25 462
32	BK	VILLA Alessandro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus B	4574	22 611	36 173	31 650	18 740	34 105	32 303	17 558	33 131	12 889	28 414
33	K	COLOMBO Stefano	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	4485	6 934	6 625	5 924	4 926	31 338	29 341	30 277	34 120	34 0	0
34	S	ROMANO Roberto	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	4004	35 508	33 341	33 547	34 472	19 647	31 312	31 256	21 516	27 335	33 70
35	6	FRAENZA Paolo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 24	3207	10 866	9 604	14 850	28 641	33 246	34 0	35 0	35 0	34 0	0
36	21	ALBERTAZZI Alberto	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	1139	28 569	11 570	36 0	36 0	35 0	34 0	35 0	35 0	34 0	0

Ae.C.C.V.V.  
Coppa Internazionale del Mediterraneo 97 - 15 Metres Class  
Rieti 2 - 12 Agosto 1997  
Official Overall Scoring after Task n. 10 date 12 Agosto 1997

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8	day 9	day 10										
						km:	380 km:	307 km:	475 km:	362 km:	395 km:	322 km:	457 km:	348 km:	339										
1	Y	GALETTI Giorgio	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2A	8860	1	1000	4	846	2	993	2	857	2	998	1	1000	4	756	5	716	8	831	5	863
2	VS	GHIORZO Stefano	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2A	8600	2	999	1	859	1	1000	1	865	3	996	2	983	3	760	15	356	4	880	3	902
3	GT	GOSTNER Thomas	ITA-AeC. Bolzano	Ventus	8555	3	959	2	852	4	978	2	857	1	1000	24	373	2	761	1	1000	4	880	4	895
4	OF	DEMNER Helmo	AUT-USFC Mariaze 11 OE	Ventus 2	8520	5	907	2	852	3	992	5	794	5	926	5	881	5	703	5	716	8	831	2	918
5	AJ	DE ORLEANS Alvaro	ESP-Real AeC. Toledo	AM27	8061	14	717	5	844	11	861	11	714	6	878	9	808	6	630	1	1000	8	831	7	778
6	GM	MARCHISIO Giorgio	ITA-AeC. Torino	Ventus 2	7591	11	802	17	545	13	852	4	809	16	725	4	938	7	620	5	716	8	831	8	753
7	KR	RABEDER Karl	AUT-AeC. Oesterreich	Ventus 2CM	7509	9	851	16	589	5	977	6	790	4	933	18	491	1	790	19	285	2	952	6	851
8	WG	AWANN Werner	AUT-SFG Hohenems	LS 6 C	7496	15	707	12	691	10	862	8	773	12	769	21	398	8	603	3	945	1	1000	10	748
9	XY	AUER Christian	AUT-AeC. Oesterreich	Ventus B	7410	4	950	7	734	6	968	14	642	22	567	12	737	16	471	5	716	3	889	11	736
10	CM	SQUARCIAFICO Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	LS 6	7322	6	873	8	733	7	928	13	668	14	730	3	964	24	155	5	716	4	880	12	675
11	IB	WIENBERG Ib	DEN-DK Arnborg	Ventus CT	6760	8	857	14	599	14	842	24	277	9	809	8	822	14	483	19	285	7	864	1	922
12	X4	EILERT Ulrik	DEN-Ost-Sjælland	LS 6	6677	19	539	18	539	9	873	7	768	7	826	6	855	11	562	15	356	18	687	13	642
13	25	BRAVI Francesco	ITA-A.V.A. Valbrembo	Kestrel	6481	12	762	11	693	17	815	21	335	17	695	7	855	18	448	11	575	15	791	19	512
14	I1	SCHNEIDER Rudolf	AUT-AeC.Oesterreich	Ventus 2B	6256	10	808	6	769	19	780	10	737	21	590	20	424	9	592	4	803	24	0	8	753
15	C	CALA' Stefano	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASH 20	6083	16	600	21	439	21	697	17	463	15	728	11	746	12	560	13	405	8	831	14	614
16	BB	ODX Fabrizio	ITA-AeC.Viterbo	DG 800	5881	25	229	10	714	16	822	15	585	8	812	15	703	10	566	19	285	8	831	23	334
17	TX	DOESSING Erik	DEN-Viborg SFL	Ventus C	5810	18	552	13	673	8	896	9	741	10	787	25	172	13	505	23	185	18	687	15	612
18	55	DI VECCHIO Goltardo	ITA-AeC. Roma	ASH 20	5807	13	740	15	598	12	855	18	381	19	609	18	491	17	462	12	433	16	758	20	480
19	D	ISTEL Roberto	ITA-AeC. Bolzano	ASH 20 L	5443	22	368	19	475	15	825	16	547	18	684	23	376	24	155	5	716	18	687	16	610
20	UP	PREISIG Ueli	SWI-AeC. Suisse	Ventus 2CT	5325	21	414	9	728	18	795	19	359	23	543	10	765	15	481	24	0	18	687	18	553
21	GF	FONTANA Guido	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2B	4949	7	868	23	341	25	263	12	675	11	779	17	494	23	240	22	258	22	426	17	605
22	H7	SCHLACHTER Heinz	AUT-SFG Hohenems	ASH 20	4831	17	570	20	461	20	729	23	309	13	736	22	392	21	373	24	0	8	831	21	430
23	CC	BARBERO Claudio	ITA-AeC. Torino	ASH 20	4724	23	340	22	387	22	568	20	336	24	535	13	728	22	312	18	334	16	758	22	426
24	IWI	ROSINI Valter	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 6 C	3705	20	510	25	195	23	375	22	315	20	591	16	656	19	428	15	356	23	279	24	0
25	CG	BORELLINI Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 20	2799	23	340	24	330	24	293	25	0	25	358	14	712	20	388	14	378	24	0	24	0



Ae.C.C.V.V.  
Coppa Internazionale del Mediterraneo 97 - Open Class  
Rieti 2 - 12 Agosto 1997  
Official Overall Scoring after Task n. 10 date 12 Agosto 1997

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8	day 9	day 10										
						km:	km:	km:	km:	km:	km:	km:	km:	km:	km:										
1	BP	PRISTAVEC Bostjan	SLO-ALC Lesce Bled	DG 600 18m	8668	1	1000	1	751	6	876	4	925	4	936	5	842	3	949	2	643	1	815	2	931
2	3	URBANI Luca	ITA-C.V.V.A.M.I. Guidon	Nimbus 3 25.5m	8475	6	884	2	670	4	909	6	874	3	950	2	966	4	909	6	550	2	763	1	1000
3	X3	MONTI Roberto MANTICA Umberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D/750	8080	3	907	4	613	1	1000	1	1000	6	920	1	1000	2	952	6	550	7	674	13	464
4	E	SECOMANDI Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2C 18m	7605	9	732	11	498	5	893	7	847	7	879	10	754	1	1000	4	577	5	708	6	717
5	RR	HANSEN Jan S.	DEN-EAST	Nimbus 3 25.5m	7396	2	908	7	581	9	847	5	896	2	972	3	872	12	647	5	554	10	567	12	552
6	66	ORSI Giorgio + 1	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25L /750	7184	10	593	8	559	2	934	8	837	13	811	9	765	6	782	11	440	9	653	4	810
7	AM	COLOMBO Davide CATTANEO Franco	ITA-C.V.V.A.M.I. Guidon	Nimbus 4 DM/850	7000	5	896	5	591	16	693	9	812	10	861	12	725	13	629	12	430	4	714	11	649
8	WS	GRABNER Vinzenz	AUT-AeC. Oesterreich	Ventus 20M 18m	6800	12	547	6	588	8	849	11	790	8	873	7	800	5	812	9	459	13	427	10	655
9	9A	OBERMAYER Hans	GER-DAeC.	Ventus 17.6m	6732	7	765	17	0	7	875	3	934	1	1000	4	848	17	0	1	1000	12	442	3	868
10	AF	PRONZATI Attilio NIDOLI Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 DM/850	6692	4	900	15	339	12	778	15	640	10	861	15	555	7	780	8	546	11	558	5	735
11	BL	BALESTRA Bernardo	ITA-AeC. Rieti	DG 600 18m	6586	13	499	10	512	13	762	14	727	14	799	14	671	9	680	3	581	6	697	9	658
12	2I	REGINALDI Roberto HUMPERT Bernardo	ITA-AeC. Rieti	ASH 25 (800)	6569	15	438	14	388	14	754	13	769	5	925	6	834	8	692	10	441	8	658	7	670
13	99	MANZONI Roberto BRAMBILLA Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 DM/850	5598	11	583	3	621	3	911	2	962	12	856	16	460	16	265	12	430	14	375	15	135
14	TT	STORKA Friedel SCHMIDT Ervin	AUT-AeC.Oesterreich	Nimbus 3DT25,5/750	5363	16	197	9	539	15	744	10	809	9	868	8	787	10	673	15	0	3	746	16	0
15	Y3	CARAFFINI Antonio + 1	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25L/750	5222	14	445	13	435	11	787	16	584	15	711	13	702	11	668	14	263	15	241	14	386
16	MC	CATTANEO Mario	ITA-AeC. Rieti	DG 600 18m	5175	8	745	12	444	10	810	12	770	16	412	11	734	14	590	15	0	16	0	7	670
17	F	GARBARI Ferruccio	ITA-AeC. Prealpi Venet	DG 600 18m	1614	17	0	15	339	17	226	17	373	17	112	17	213	15	351	15	0	16	0	16	0

rappresentanza italiana a St. Auban era la migliore. Nella libera ha vinto, aggiudicandosi quindi anche il titolo italiano di categoria, Luca Urbani, che alla premiazione ha ricevuto un meritato, caloroso applauso. Riten- go sia da sottolineare e da apprezzare la sportività di questi piloti nel rimet- tere in gioco nella CIM i loro valori e reputazione a così breve distanza dai mondiali e di riconfermarli.

Incredibilmente massiccia è stata la presenza di piloti stranieri, l'Austria in particolare ha brillato. Interrogati in proposito la risposta è stata: biso- gno di sole, di bel tempo, di soddisfare la voglia di volare. La loro pri- mavera, come l'estate, è stata quest'anno particolarmente frustrante piovge a non finire, freddo e perfino nebbie!

Forse anche per non smentirmi vorrei ricordare a tutti noi oltre alle cose positive anche le cose che dovrebbero essere iscritte in Agenda per esse- re risolte al fine di non ritrovarci il prossimo anno ancora ad evidenzia- re punti neri.

Punti di virata. A Sud, attualmente, oltre Campobasso non abbiamo più "piloni". Perché? Sono stati cancellati è stata la risposta. Diamoci da fare subito per ristabilirli, meglio se ne identifichiamo qualcuno di nuovo in aggiunta. Il sud è stupendo, offre situazioni meteo interessantissime ed intense, è atterrabile. C'è voglia di conoscerlo e le competizioni sono un ottimo stimolo per facilitare questo passo.

Ametta. Ha ricevuto un lungo applauso per aver aiutato Paolo Fraenza in occasione del suo atterraggio in montagna, ciò facendo ha perso punti in classifica. Mi sembrerebbe bello e corretto per tutti che in casi come questi, chi compie un simile gesto, non subisca, sportivamente par- lando, un danno. Si potrebbe immaginare un "giuri" che possa sanare adeguatamente la situazione. Oppure, più semplicemente, un meccanismo di attribuzione punti "ad honorem" per esempio sulla media dei punti acquisiti dal pilota nelle prove. Insomma pensiamoci assieme e trovia- mo una soluzione che sia elegante, corretta ed accettata da una mag- gioranza.

Coefficienti: forse stiamo sfiorando il ridicolo quando stabiliamo diffe- renti coefficienti a parità di alianti: leggasi Nimbus 4, 27 metri d'aper- tura alare, solo perchè di peso diverso. Siamo di fronte ad una vecchia purtroppo consolidata storia del gestire disinvoltamente quest'argo- mento. Dobbiamo proprio decidere che sia fatica inutile cercare di reagire? Ma perchè non se ne parla tutti assieme a Bologna? Se ricordo bene non dovevamo forse adeguarci ai criteri dei grandi paesi volovelistici per togliere ogni sospetto di particolari strumentalizzazioni.

Strana anche l'insistenza nella differenziazione fra alianti motorizzati e non agli effetti del "foto vache". Tutta Europa non fa più differenze di questo tipo perchè sono stati più che comprovati ed analizzati a vantaggi/svan- taggi, compreso quelli psicologici. Però invece a Rieti insistiamo nel soste- nere questa tesi vecchia e superata, fino a quando?

L'uso della radio. Dovrebbe essere in funzione della sicurezza del volo. Invece è quasi sempre mezzo per scambiarsi informazioni personali se non addirittura "coccole" magari bugie, scaricare tensioni ed emotività, far chiacchiere insomma che nulla hanno a che fare con la sicurezza. La conseguenza è che quando proprio non se ne può più la si abbassa al punto tale che quasi è come non averla a bordo. Ricordiamoci che il silenzio è d'oro, in tutti i sensi.

Sembra che col passare degli anni qualcosa migliori, ma non a sufficienza. Tant'è sussiste ancora il malvezzo di diffondere pessimismo, valutazio- ni negative, etc. prima dell'apertura del traguardo specialmente se il tempo appare incerto. Perché? Per forzare decisioni da parte di chi deve assumerle? Perché non ricordarci che alle prove non è affatto obbliga- torio partecipare, mentre invece sarebbe educato lasciare decidere a chi deve decidere? Chissà poi perchè chi ha delle perplessità debba diffon- dere i suoi dubbiosi "...mah!" schiacciando il bottone di trasmissione? Colore, sicuro colore volovelistico nostrano, speriamo di avanzare verso una maturazione generale.

ATTILIO

\* \* \* \* \*

## Promozione: storia semiseria di .... P 9 ai laghetti !

Padova, immersa nella "Padania", non è sicuramente la terra promessa per noi volovelisti. Spesso, oltre ad essere costretti a fare i conti con tanti vincoli burocratici, siamo demoralizzati da plafond bassi, foschia, con- dizioni deboli e poche ore di attività termica per l'arrivo della brezza di mare (che puntualmente taglia le ascendenze quando sei lontano dal campo!).

Ma se spesso le difficoltà aguzzano l'ingegno e rafforzano il carattere a volte migliorano anche il centraggio delle termiche (in pianura non si può sprecare nulla). Nonostante queste premesse, anche tra gli amici del GVP (Gruppo Volovelistico Patavino) c'è voglia di volo a vela sportivo l'unico mezzo per affinare capacità di pilotaggio, navigazione, decisio- ne e concentrazione. Mosso da questo spirito, decido di provare l'avven- tura della promozione 97 (dal 15 al 23 agosto a Rieti), risultato ... una esperienza fantastica che consiglio a tutti, come terapia contro il volo a vela pigro e rilassato (tipo: volo locale rigorosamente di un'ora, sopra i soliti posti conosciuti, quote stratosferiche e con la planata sul campo di partenza). Unica controindicazione un certo accumulo di adrenalina che si smaltisce quasi subito dopo la competizione.

La gara si è svolta all'insegna di condizioni meteo più padane che reati- ne. A parte il primo e l'ultimo giorno, vi sono stati molti temporali con piovvaschi ovunque, vento teso da est nord est così i piloti hanno potu- to "apprezzare" molti particolari del terreno di gara (sempre troppo vici-

no), spesso le condizioni del tempo degeneravano presto richiedendo decolli quasi mattutini (anche alle 11:30).

Sostanzialmente tutti i concorrenti sono stati corretti e sportivi, il clima non è mai stato esasperato anche perchè ... i primi hanno subito dimo- strato di essere dei veri missili. Per riequilibrare la classifica, qualcuno ha proposto alcune modifiche al regolamento come quella di far volare EZ e company con mezzi diruttori fuori, la direzione di gara non ha accet- tato. In compenso la 4° prova che prevedeva una andata e (non) ritorno Rieti- Sansepolcro ha rivoluzionato tutto, infatti il vento da Nord-est (20 nodi) ha costretto quasi tutti al fuoricampo! In questa occasione ho capi- to 2 cose:

la prima è che se non sei veloce come un campione cerca almeno di arri- vare in fondo alle gare e rientra sempre in campo. In questo modo gua- dagnerai sicuramente punti preziosi e ti farai amici quei poveretti costret- ti a recuperarti in mezzo ai campi a centinaia di Km (a proposito grazie a Barbara, Luca e Giancarlo e complimenti a Giovanni che prima o poi mi spiegherà come ha fatto a tornare a casa!);

la seconda cosa, peraltro risaputa, è che non si deve atterrare nei campi con i paletti di irrigazione al centro. Con molta fortuna, ci sono riusci- to ma vi assicuro è molto meglio evitare! Purtroppo nei pressi di Umber- tide, Città di Castello, Sansepolcro hanno messo moltissimi di questi impianti di irrigazione (ottimi per la cultura del tabacco meno per la con-

servazione degli alianti). Nel mio caso l'impianto era installato in un bel campo di grano (in precedenza coltivato a tabacco) appena mietuto. I paletti, perfettamente mimetizzati tra le stoppie, sono comparsi dal nulla solo nel tratto finale. Consiglio: cercate di guardare meglio di come ho fatto io il Vostro campo! Se possibile sceglietelo largo per poter utilizzare solo un lato in condizioni di emergenza.

Dopo questa esperienza, le mie giornate di gara si sono svolte all'insegna della prudenza anche perchè la mia formidabile squadra di recupero (Barbara) preferiva, evidentemente, rimanere in piscina.

Per quanto riguarda i temi di gara, sulla carta apparivano abbastanza facili (ben al di sotto dei 300 Km e con punti di virata noti), ma ... ciò che la mattina al briefing sembrava agevole si rivelava poi complicato e selettivo per le condizioni meteo difficili nella valle di Foligno. Durante il Campionato, ho familiarizzato con quote di volo rasoterra cogliendo un 3° insegnamento. Quando sei preoccupato perchè riesci ad individuare "troppi" particolari del terreno e il tuo altimetro da chiari segnali di depressione, non ti scoraggiare, guarda avanti e sicuramente vedrai qualcuno più basso e veloce di te che prosegue il suo volo senza apparenti difficoltà. Qualcuno dovrebbe spiegarmi perchè nell'ultima prova, quando

credevo di andar forte, ero concentrato e assorto in pensieri del tipo "la fase del rientro verso Rieti non è mai una formalità, puoi guadagnare minuti preziosi impostando correttamente la planata finale, dovrei avere la quota necessaria ...", ecco che sento i primi (cioè i missili di cui sopra) chiamare già l'arrivo in frequenza. Comunque, anch'io quando finalmente comunico, anzi urlo, il convenzionale "P 9 ai Laghetti" provo una grande soddisfazione con conseguente scarico di tensione accumulata. A proposito di scarico, nell'ultima prova sono riuscito a scaricare anche l'acqua durante il passaggio sul campo (invece che dopo un'ora di volo), è già un buon segno.

Alla fine, la classifica generale non è affatto da disprezzare, infatti passano in sette e io sono il primo.... dei rimandati ad agosto 98. Dato che, il mio numero di gara quasi collima con la posizione di classifica, dovrò scovare, per il prossimo anno, un aliante dell'AeCCVV con una sigla compresa tra P1 e P7 e ....soprattutto qualcuno che mi insegni ad essere più veloce. Complimenti ai promossi e un sentito grazie a Marco dell'Officina la cui proverbiale pazienza e disponibilità è stata messa a dura prova ... come sempre.

ANDREA BITOZZI

**Ae.C.C.V.V. Rieti**  
**Campionato Italiano PROMOZIONE 1997**  
**Rieti 15 - 24 Agosto 1997**

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 6 del 23 Agosto 1997

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 290	pr.n 2 km: 291	pr.n 3 km: 257	pr.n 4 km: 287	pr.n 5 km: 213	pr.n 6 km: 270
1	EZ ZANON Ettore	ITA-AeC. Prealpi Venet	LS 6 a	5031	1 981	1 1000	1 929	20 385	1 784	2 952
2	GC COSTACURTA Giuseppe	ITA-AeC. Prealpi Venet	ASW 20 L 15m.	4802	2 951	2 982	3 803	9 556	5 606	4 904
3	BA MANZONI Zaccheo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	4668	3 898	3 932	7 730	12 468	2 648	1 992
4	XL PESSIONE Alessandro	ITA-AeC. Torino	SZD 55	4504	5 814	10 835	17 551	2 971	4 622	12 711
5	Y3 ANTONELLI Mario	ITA-AeC. Foligno	LS 4	4428	9 717	6 895	5 794	10 502	3 625	5 895
6	YZ VITALE Marco	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 6 a	4355	11 703	8 858	22 484	1 1000	9 530	9 780
7	47 MARTINELLI Daniele	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 2b	4306	6 806	4 930	2 838	19 406	12 511	8 815
8	P9 BITOZZI Andrea	ITA-AeC. Padova	DG 300	3825	16 644	11 814	12 653	11 485	10 521	13 708
9	C6 CAIMOTTO Giuseppe	ITA-AeC. Torino	LS 4	3718	4 822	14 505	16 572	7 603	8 563	15 653
10	X PRADARELLI Fabio	ITA-AeC. Pesaro	LS3 a	3687	26 397	12 800	25 395	4 917	7 583	17 595
11	Y4 FANFANI Marco	ITA-AeC. Arezzo	ASW 24	3681	18 631	13 754	19 504	8 567	15 486	11 739
12	DY BULGHERONI Marco	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 300	3664	10 709	19 483	11 699	13 417	11 520	7 836
13	NT CALZONI Giovanni	ITA-AeC. Padova	Discus	3661	13 682	17 495	24 461	3 928	15 486	16 609
14	RR ROSSI Giuseppe	ITA-AeC. Parma	DG 300	3599	19 605	16 501	15 576	13 417	6 591	3 909
15	600 ZANICHELLI Claudio	ITA-AeC. Parma	DG 600 18	3371	14 666	25 386	13 648	25 318	12 511	6 842
16	BK CAGLIERIS MATTEO	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus b	3304	21 588	22 474	8 726	16 409	18 350	10 757
17	1Z LAMPERTI Enrico	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 200	3109	7 773	7 874	4 801	22 348	19 313	20 0
18	2H ZORZI Alberto	ITA-AeC. Verona	LS 3	3092	8 762	5 898	9 711	17 408	19 313	20 0
19	1 OBKIRCHER Rupert	ITA-AeC. Bolzano	Mosquito	2525	23 533	27 347	21 493	24 324	21 162	14 666
20	SOF MONTUSCHI Sofia	ITA-AeC. Torino	SZD 55	2497	26 397	25 386	10 700	26 261	15 486	18 267
21	300 CRIVELLI Carlo	ITA-A.V.M. Milano	DG 300	2482	22 556	20 480	20 500	23 330	12 511	19 105
22	CB BALLABIO Giuseppe	ITA-AeC. Rieti	ASW 20	2301	12 692	24 414	6 778	15 411	22 6 20	0
23	C7 SAURIN Gustavo	ITA-AeC. Lodi	LS 4	2230	25 528	9 845	26 189	6 668	23 0 20	0
24	K GUARDALA' Isidoro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus b	2223	23 533	23 422	18 519	5 749	23 0 20	0
25	FZ ZUEGG Felix	ITA-AeC. Bolzano	Mini Nimbus	2178	15 662	17 495	14 645	21 376	23 0 20	0
26	P6 MOLINARI Manuele	ITA-AeC. Padova	DG 300	1993	19 605	14 505	23 475	17 408	23 0 20	0
27	DM GOLLINI Stefano	ITA-AeC. Ferrara	SZD 55	763	17 642	28 0	27 100	27 21 23	0 20	0
28	B COPPOLA Antonio	ITA-AeC. Rieti	DG 101	681	28 201	20 480	28 0	28 0 23	0 20	0

Ae.C.C.V.V. Rieti  
Open Class CUP 1997  
Rieti 15 - 24 Agosto 1997

Official Overall Scoring after Task n. 7 date 23 Agosto 1997

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 373	day 2 km: 367	day 3 km: 339	day 4 km: 320	day 5 km: 352	day 6 km: 260	day 7 km: 344
1	X3	<b>MONTI Roberto</b> Mantica Umberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 d	6608	3 937	1 864	2 962	1 1000	1 1000	4 883	1 962
2	S6	<b>SCHUMACHER Joerg</b>	GER-FSV Sindelfingen	Nimbus 4	6134	2 952	2 732	1 1000	2 968	2 935	2 899	7 648
3	99	<b>MANZONI Roberto</b> MANZONI Pupa	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 dm	5885	5 842	6 621	3 951	4 939	4 898	6 849	5 785
4	IK	<b>SCHOTT Eberhard</b>	GER-FG Wolf Hirth	Ventus 2 ct	5859	6 766	3 658	7 879	3 959	3 905	5 871	3 821
5	2E	<b>EMMERICH Wolfgang</b>	GER-FSV Sindelfingen	Ventus 2 cm	5755	4 901	8 543	4 949	5 923	5 896	3 889	6 654
6	AC2	<b>KLAUS Tine</b> GRUND Michael	GER-AeC. Stuttgart	DuoDiscus	5672	8 668	7 594	5 937	8 858	6 865	1 931	4 819
7	E	<b>NICOTRA Mario</b>	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2c	4587	7 758	5 634	9 463	7 865	7 360	7 638	2 869
8	66	<b>KEIM Klaus</b> + 1	GER-FSV Sindelfingen	ASH 25	4195	1 1000	4 640	6 922	6 909	8 297	9 427	9 0
9	E22	<b>PASSARELLI Girolamo</b>	ITA-AeC. Savona	Ventus ct	3509	9 661	9 510	8 766	10 768	9 239	8 448	8 117
10	DF	<b>DE FRANCESCHI Angelo</b>	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus 17,6m	1586	10 72	10 393	10 83	9 822	10 216	10 0	9 0

printed 08-23-1997 hour 18:45:08

Aero Club Centrale Volo a Vela  
Coppa Citta' di Rieti 1997  
Rieti, 15 - 24 Agosto 1997

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 23 Agosto 1997

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 327	pr.n 2 km: 342	pr.n 3 km: 309	pr.n 4 km: 302	pr.n 5 km: 315	pr.n 6 km: 256	pr.n 7 km: 303	
1	MC	<b>ERBA Giorgio</b>	ITA-AeC. Aquila	LS 6	6011	2 693	1 999	1 1000	4 885	8 542	3 929	2 963
2	24	<b>SPREAFICO Giovanni</b>	ITA-AeC. Biella	ASH 24	5964	1 887	10 777	2 923	1 1000	18 427	1 980	1 970
3	GG	<b>PINNI Vittorio</b>	ITA-AeC. Parma	DG 300	5475	7 625	2 937	9 775	15 572	1 905	5 816	3 845
4	GF	<b>FONTANA Guido</b>	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2b	5449	3 677	4 914	6 807	13 782	10 533	2 935	4 801
5	EG	<b>GOSTNER Ernst</b>	ITA-AeC. Bolzano	DG 800 15m	5186	10 608	7 856	8 785	8 834	13 502	4 843	6 758
6	44	<b>ANCILLOTTI Ruggero</b>	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASH 24	4997	3 677	3 932	11 710	2 917	4 562	9 530	10 669
7	D	<b>CAPPADOZZI Paolo</b>	ITA-AeC. Bolzano	ASH 20	4978	6 639	5 877	15 599	3 888	6 560	7 643	5 772
8	EC	<b>CORBELLINI Eugenio</b>	ITA-AeC. Lodi	LS 6	4515	12 545	15 693	3 887	10 809	11 511	10 432	11 638
9	CD	<b>GIACOBBE Dino</b>	ITA-AeC. Savona	Ventus bt	4504	8 620	8 824	10 756	5 884	11 511	13 396	12 513
10	C	<b>FIANCO Gualtiero</b>	ITA-AeC. Rieti	ASH 20	4355	11 560	9 810	7 789	16 478	7 552	11 408	6 758
11	AF	<b>TRONCONI Gianluca</b>	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 dm	4268	14 536	13 747	4 854	14 641	17 455	15 352	9 683
12	BM	<b>GIOPPO Gaetano</b>	ITA-AeC. Prealpi Venet	DG 200	4259	15 517	16 636	19 69	9 833	2 677	6 778	8 749
13	DL	<b>LONGO Flavio</b>	ITA-AeC. Savona	LS 3a	4059	18 425	18 524	12 669	7 848	4 562	8 586	14 445
14	VS	<b>PASIN Vittorio</b>	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus 17.6m cm	3630	5 644	6 871	5 821	11 800	15 494	19 0	17 0
15	DW	<b>CERNEZZI Aldo</b>	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 400 17m	3255	16 512	14 726	13 647	6 849	19 27	12 403	16 91
16	S	<b>ROMANO Roberto</b>	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	3198	12 545	11 770	17 445	17 431	16 490	18 41	13 476
17	C5	<b>PESSINA Fabio</b>	ITA-AeC.V.Lariano	LS 4	3082	19 188	17 573	14 632	12 786	9 540	17 115	15 248
18	CP	<b>PLATTNER Christian</b>	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	2711	9 618	19 478	16 474	18 373	13 502	16 266	17 0
19	GI	<b>DAL GRANDE Giuseppe</b>	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus 2 b	2424	17 464	12 767	18 162	19 0	3 642	14 389	17 0

stampato il 08-23-1997 ore 19:22:21



# Un raduno Vintage tutto francese

Organizzato dal Club Dedale, con il supporto del centro volovelistico di Sens, ha avuto luogo il primo maggio 1997 a Pont-sur-Yonne, un piccolo paesino a circa 100 Km. Est di Parigi, il 13° raduno nazionale di alianti diepoca.

Ed è effettivamente stato nazionale in tutti i sensi essendo tutti i partecipanti iscritti al club amici degli alianti storici francese, nonché gli alianti stessi tutti di fabbricazione francese. Forse io ero l'unica persona che non poteva essere considerata nazionale.

Ero venuto a conoscenza di questo raduno da Jean Molveau, presidente del club Dedale, che ho conosciuto recentemente a casa di amici comuni. Poiché nei raduni precedenti a cui ho partecipato in altri paesi europei, come spettatore beninteso, non ho avuto mai occasione di incontrare molti piloti di alianti francesi e ancor meno di vedere alianti francesi in volo, ciò ha aumentato di molto la mia curiosità, così ho deciso



Vista aerea delle città di Sens e Pont-sur-Yonne



Il Breguet 900 del club di Gap



SG 38 in esposizione statica



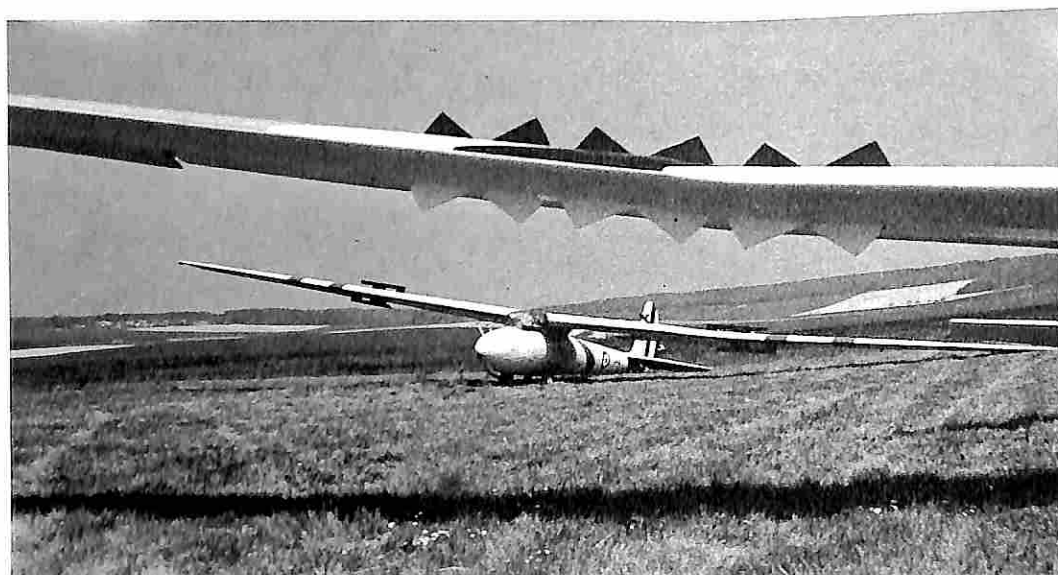
*Uno dei due Breguet 901 S*



*WA 22 Super Javelot della Wassmer*



*Il biposto in tandem Breguet 504 S*



*Nord 2000, l'Olympia francese*

partecipazione dei migliori alianti prodotti in Francia. Un Breguet 900S, due Breguet 901S e ben tre Breguet 904S biposto ad alta efficienza con i suoi 20 mt. di apertura alare.

Una bella rappresentanza della casa costruttrice Breguet che ha avuto un notevole successo in Francia e all'estero. Erano presenti anche alianti prodotti dalla casa francese Wassmer, come il WA20 Javelot e il WA 22 Super Javelot, due Fauconnet, versione francese del L-Spatz e un bellissimo esemplare di Nord-2000, versione francese della Olympia Meise ed un Edelweiss, aliante della classe standard prodotto dalla ditta Siren.

Ma sorpresa delle sorprese, ben tre M-200 in perfette condizioni di volo e anche due M-100S Mesange, tutti prodotti dalla società Carmam di Moulins. Forse indirettamente la seconda presenza italiana a questo raduno, quella dei fratelli Morelli, progettisti del M-100 e M-200.

di recarmi a Pont-sur-Yonne, paesino piccolo sì, forse 2000 anime, ma facilmente raggiungibile, se non con mezzi propri e a mezzo di una comodissima autostrada, con il veloce TGV che ferma appunto nella stazione di Pont-sur-Yonne dopo una corsa di appena un'ora e venti minuti dalla Gare de Lyon a Parigi.

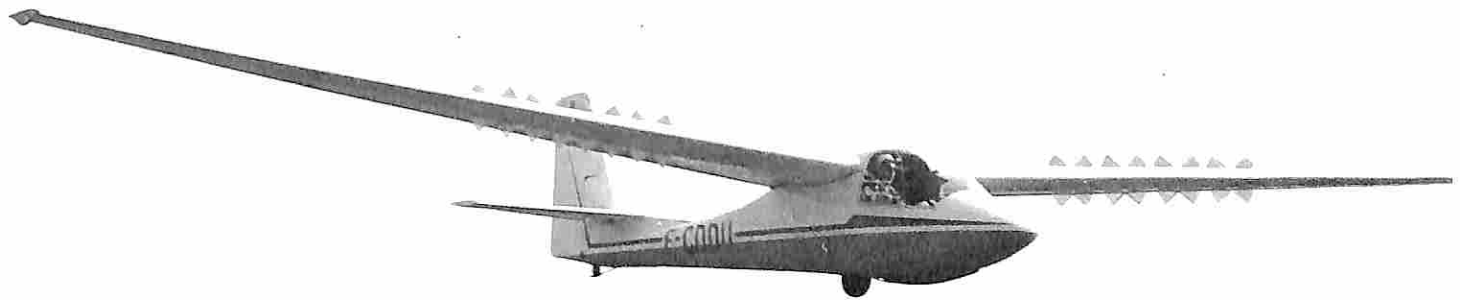
Effettivamente la mia curiosità è stata più che appagata poiché a questo raduno nazionale hanno partecipato 23 alianti d'epoca in ordine di volo, più 2 statici esposti nell'hangar del campo volo e precisamente un SG38 perfettamente conservato ed un Avia 10 che effettivamente dimostrava i suoi 60 e passa anni. Un raduno organizzato all'insegna del "made in France" con la

È proprio su uno dei tre M-200, l'F-CDHC di Didier Pataille che ho fatto un volo di circa due ore sorvolando le città di Sens e Pont-sur-Yonne godendo di una visuale meravigliosa determinata da una giornata particolarmente chiara e soprattutto coincidente con la fioritura dei campi di colza. Una tavolozza di colori spendidi, con tutte le gradazioni del verde, del giallo e del marrone rappresentato dai tetti delle case e dai campi appena arati. E, come succede in simili situazioni, sono rimasto a corto di pellicole così da dover ben presto smettere la caccia fotografica di altri alianti che sfruttavano la nostra stessa termica. Un ulteriore tocco di classe di questo ben riuscito raduno nazionale di alianti d'epoca è stato determinato dalla presenza di un bellissimo Morane mantenuto "come nuovo", che, in supporto agli altri trainatori, ha portato in volo con ineguagliabile eleganza alcuni dei più significativi alianti presenti alla manifestazione. Una combinata di raffinato buon gusto non sempre possibile nei vari raduni di alianti vintage.

A parte l'aspetto particolarmente nazionalistico di questa manifestazione,



*Un Faucomet e sullo sfondo M-200*



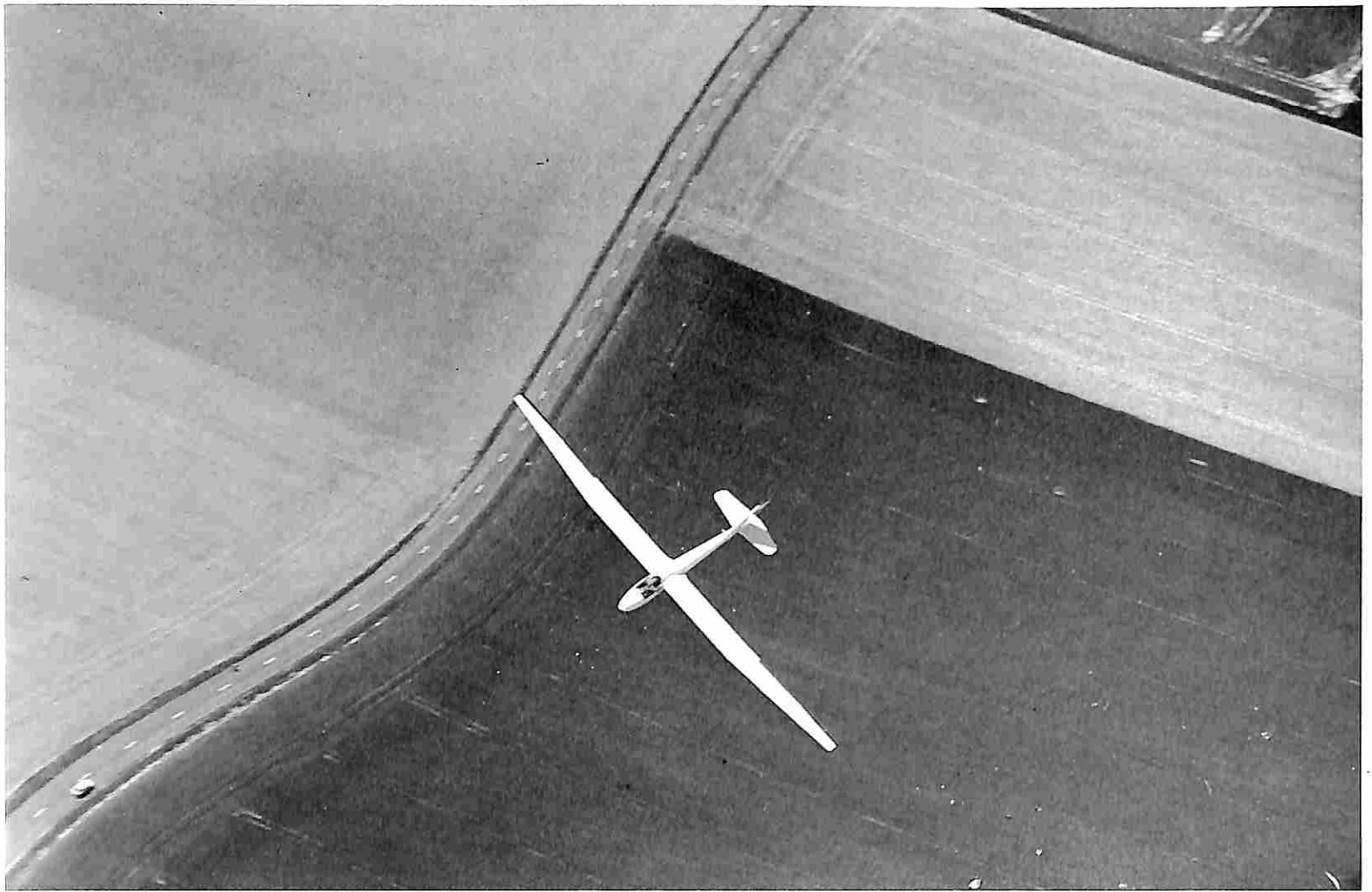
*M-200 in atterraggio*



*M 100-S Mesange, il 69° della serie prodotta da Carmam*

devo ammettere che il raduno si è svolto nel perfetto rispetto delle regole di sicurezza e organizzato nei minimi particolari in un'atmosfera di simpatico cameratismo.

I briefing fornivano tutte le informazioni meteorologiche necessarie al volo, alla logistica di terra, alle misure di sicurezza, nonché alla parte più terrena come la colazione al campo e la cena preparata dai soliti volontari a base di carne alla griglia e consumata all'interno dell'hangar opportunamente trasformato in ristorante da campo. Una sera, durante appunto la cena e conversando con uno dei piloti, ho chiesto come mai i "Francesi" partecipano raramente ai raduni internazionali di alianti d'epoca organizzati per esempio dal VGC o da



*WA 20 Javelot in volo*

altre organizzazioni europee. La risposta è stata: "Noi in Francia abbiamo dei luoghi meravigliosi per fare volo a vela. Perché dovremmo sobbarcarci dei viaggi onerosi per recarci in luoghi che in fondo non sono poi così belli come i nostri?" Questa risposta non mi ha dato la possibilità di ribattere, anche se alla fine

ho pensato al 1° raduno internazionale di Elmira nel '95, nello stato di New York. Alcuni piloti della California per parteciparvi hanno viaggiato un'intera settimana con il loro aliante al traino della loro macchina incontrando vari tipi di difficoltà. Non hanno forse anche in California dei



*In attesa di traino*



*Un Morane, ... come nuovo*

luoghi migliori per volare? Forse per loro, come per molti altri in Europa, volare è bello, ma stare insieme non è da meno.

VP





## Commissione per il Volo a Vela

### Verbale riunione del 1 agosto 1997

La CPS Volo a Vela si è riunita a seguito di formale convocazione a Rieti, presso Ae. C,C,V,V il giorno 1 agosto 1997 ore 10.30 con il seguente ODG:

- 1) Piano rinnovo flotta
- 2) Attività sportiva 1997
- 3) Aero Club Centrale Volo a Vela
- 4) Briefing di Bologna
- 5) Calendario gare 1998
- 6) Varie eventuali

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni, Smilian Cibic, Piero Pugnetti e per quanto di competenza Roberto Monti, Direttore Tecnico Nazionale.

Svolge le funzioni di segretario G.B. Marotta funzionario Ae.C.I.

Il Presidente Manzoni ritiene opportuno richiamare l'attenzione sullo scarso numero di presenti e rileva quanto segue: in data 23 maggio era stata richiesta l'autorizzazione per un riunione da tenersi il giorno 8 giugno, ma detta richiesta non ha ricevuto risposta. L'autorizzazione alla presente riunione, richiesta in data 29 giugno è stata data solo il 30 luglio e questa mancanza di tempestività nei riscontri da parte Ae.C.I. rischia di compromettere i lavori della Commissione.

Propone quindi che la prossima riunione, da tenersi nel mese di settembre, sia organizzata direttamente dall'Ente Centrale, dopo essersi accertato della disponibilità degli interessati.

Viene quindi approvato, all'unanimità, il verbale della precedente riunione in data 7.3.1997

1) L'ing. Pugnetti riferisce che in data 16.4.1997 il C.F. Ae.C.I. ha deliberato l'acquisto di n. 8 alianti biposto e n. 4 verricelli. La Commissione auspica che intervenga al più presto la necessaria approvazione ministeriale per consentire la consegna dei mezzi nella primavera 1998.

Viene quindi esaminato l'elenco delle richieste di trainatori CESSNA 305C (allegato 1). Preso atto che tre delle dieci macchine sono già state rispettivamente assegnate all'Ae.C.C.V.V., all'Ae.C. Parma e all'Ae. C. Bologna, la Commissione propone il seguente ordine di priorità nelle prossime assegnazioni: 1. Ae.C. Sondrio, 2. Ae.C. Torino,

3. Ae.C. Viterbo, 4. A.V.A.L., 5. Ae.C. Modena, 6. Ae.C. V.V. Ferrarese, 7. A.V.L.

2) Con legittimo orgoglio la Commissione esprime tutto il proprio compiacimento per i risultati conseguiti nei recenti Campionati Mondiali:

#### Classe 15 metri

Giorgio Galletto	terzo classificato
Stefano Ghiozzo	settimo classificato
Thomas Gostner	nono classificato

#### Classe Standard

Luciano Avanzini	ottavo classificato
Corrado Costa	diciassettesimo classificato

Oltre ai risultati individuali (una medaglia di bronzo e ben quattro piloti nei primi dieci classificati) preme soprattutto sottolineare che l'importante successo a livello di squadra (secondo posto assoluto) è il frutto di una accurata preparazione, durata tre anni, e della puntuale conduzione sul posto da parte di Roberto Monti. Confortati dalla riprova che una programmazione seria e a medio termine se correttamente seguita fornisce i risultati prefissi la Commissione invita il Direttore Tecnico a continuare con lo schema di preparazione anticipata in funzione delle principali scadenze.

La Commissione esprime le proprie congratulazioni ai nuovi campioni italiani di specialità:

Nino Perotti	classe Standard
Giorgio Galletto	classe 15 metri
Luciano Paolillo	classe Club.

La Commissione approva quindi la composizione della squadra nazionale per i WAG in Turchia nella seguente composizione: Leonardo Brigliadori, Luca Urbani e Nino Perotti (riserva).

L'ing. Pugnetti deve abbandonare la riunione per impegni presso l'Ae.C.I.

3) La discussione sul presente punto viene rinviata.

4) La Commissione individua nei giorni 8-9 novembre oppure 15-16 novembre le due possibili date nelle quali tenere il consueto Briefing di Bologna e invita quindi il Presidente Ae.C.I. a partecipare alla manifestazione e indicare la pro-

pria preferenza fra dette date anche in funzione di eventuali riunioni degli organi centrali Ae.C.I.

- 5) La Commissione rinvia alla prossima riunione la definizione del calendario sportivo 1998. Per il momento esprime comunque parere favorevole alla richiesta dell'Ae.C. Biella di poter organizzare, nella primavera 1998, i campionati italiani classe 15 mt. e Standard. Conseguentemente invita il sodalizio a predisporre i relativi programmi operativi e i necessari preventivi di spesa.

Il Presidente Manzoni comunica che in data 31 luglio l'Ae.C.I. ha chiesto a tutte le CPS di fornire entro il giorno 5 agosto la propria programmazione finanziaria per l'anno 1998. La Commissione pertanto approva il seguente schema di bilancio:

#### 1. ATTIVITÀ SPORTIVA

##### 1a. Partecipazione a gare e allenamenti

- Partecipazione ai Campionati Europei (Leszno - Polonia) 75 Mil.
- Allenamenti squadre nazionali 20 Mil.
- Attività Juniores 20 Mil.
- Campionati Europei Classe Club (Sihlava - Cechia) 30 Mil.
- Campionati Premondiali (Bayreuth - Germania) 40 Mil.

##### 1b. Organizzazione gare

- CID 25 Mil.
- Campionato Italiano nelle classi Standard 40 Mil.
- Campionato Italiano nella classe Promozione 25 Mil.
- Coppa del Velino e Città di Rieti 25 Mil.
- Coppa del Mediterraneo e Campionato Italiano Classe Libera 50 Mil.

Totale 350 Mil.

#### 2. ATTIVITÀ DIDATTICA

2a. Corso Istruttori 30 Mil.

Totale 30 Mil.

#### 3. PROVVIDENZE AI PILOTI

3a. Contributo brevetto ai giovani 40 Mil.

Totale 40 Mil.

#### 4. CONVENZIONI

4a Contributo gestione Ae.C.V.V. 180 Mil.

#### 5. MATERIALI

5a Contributo acquisto paracadute 40 Mil.

5b Contributo acquisto radio 40 Mil.

5c ELT 40 Mil.

5d Contributo ad Ae.C.C.V.V. per Acquisto n. 5 PW5 (due già acquistati) 250 Mil.

Totale 370 Mil.

TOTALE GENERALE 970 Mil.

#### VARIE ED EVENTUALI

Su indicazione del Settore Sport Aeronautici dell'Ae.C.I. la Commissione esprime parere favorevole alla concessione all'AVAL di un contributo, fino a un massimo di 30 milioni, per l'organizzazione del CID 1997.

La Commissione chiede che il presente verbale, oltre che a tutti i componenti la Commissione stessa, venga inviato anche al Consigliere federale Carlo Marchetti, al Presidente dell'Ae.C.C.V.V. Ing. Pugnetti e al D.T. Monti.

La riunione si chiude alle ore 12 circa.

Il Presidente della Commissione

Roberto Manzoni

Il Segretario

G.B. Marotta

## 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 0362/502323

tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83

## PAVULLO - Il successo del verricello

Sull'aeroporto G. Paulucci di Pavullo nei giorni 25 e 26 luglio si sono svolte le prove d'esame degli allievi del secondo corso per il conseguimento della licenza di pilota d'aliante mediante il lancio con il verricello.

Venerdì 25 luglio i 20 allievi hanno affrontato la prova teorica e sabato 26 sotto l'esperto controllo dell'ispettore del Ministero dei Trasporti Gianni Fornari hanno decollato per la prova pratica di volo.

Grazie alle buone, ma non rare, condizioni di veleggiamento il comandante Fornari ha potuto valutare la preparazione degli allievi.

Qui di seguito elenchiamo i nominativi dei nuovi piloti: Adani Marcello, Bartolozzi Luca, Bocchini Alessandro, Bonucci Dominic, Bruschi Maurizio, Casolari Fabio, Cortelloni Giovanni, De Curtis Lorenzo, Riccò Enrico, Fiorentini Marco, Flori Giuseppe, Galloni Fran-

co, Levanti Graziano, Pasolini Annibale, Pinelli Luigi, Polastri Zeno, Prati Giancarlo, Sassi Stefano, Tasso Walter, Tardini Claudio.

Il successo di questo corso è stato ottenuto nonostante **che l'Ente, che per statuto dovrebbe sviluppare il volo in tutte le sue forme, abbia cercato in tutti i modi di ostacolarci. Ma questo argomento che merita un approfondimento maggiore verrà sviluppato prossimamente.**

Il club aereo è fiero della scuola al verricello, unica in Italia, e la conferma è nei fatti: nei due corsi svolti ben 42 allievi hanno conseguito la licenza di pilota. Crediamo sia il più alto numero di partecipanti registrati negli ultimi anni nelle scuole tradizionali degli Aero Club.

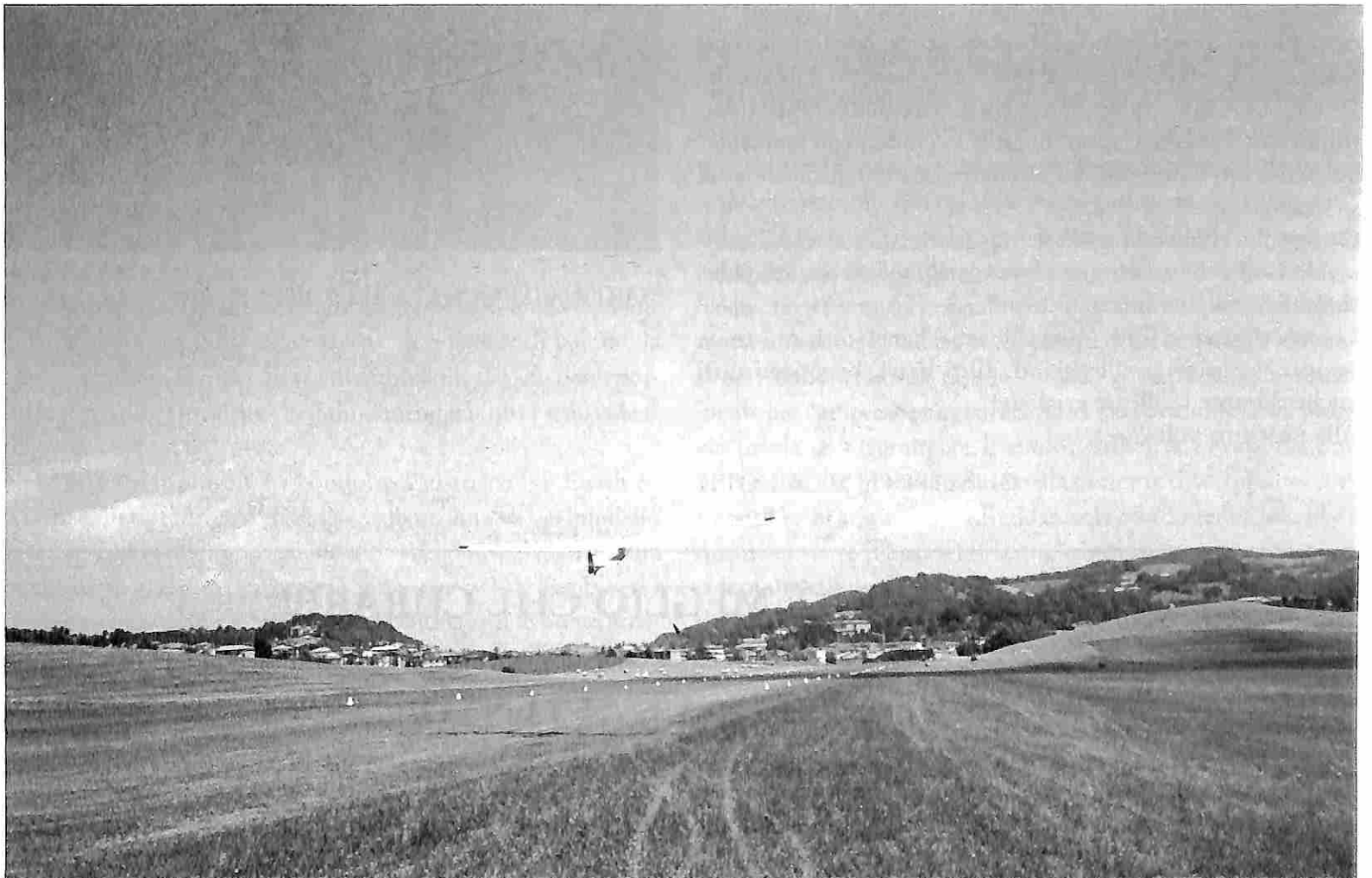
I motivi, ci dice Carlo Zorzoli direttore della nuova scuola, sono diversi: il primo è dovuto alla sicurezza nell'impiego in quanto tutta l'attività si svolge nell'ambi-

to aeroportuale, la seconda riguarda la silenziosità e la terza è il fattore economico. Un lancio al verricello è decisamente meno rumoroso e costoso di un traino aereo.

Un'altra ragione, non meno importante, è data dalla possibilità di usare il verricello su di un magnifico aeroporto alto 700 metri sul livello del mare che offre buone condizioni di veleggiamento.

A Pavullo il club aereo sta già organizzando i prossimi corsi che vedranno di nuovo Pietro Filippini, campione italiano di acrobazia con aliante, nella veste di Capo Istruttore della nuova scuola intitolata ad Adriano Mantelli, un grande dell'aviazione italiana particolarmente legato a Pavullo in quanto collaudatore di tutti i tipi di aliante costruiti da Luigi Teichfuss.

DANIELE BONVICINI



## ASIAGO: Master Novesette

Anche quest'anno l'Aero Club Prealpi Venete ha organizzato il consueto "stage volovelistico" nel mese di agosto, questa volta arricchito da una spettacolare manifestazione aerea grazie alla scrupolosa organizzazione Bissaro - Presidente Furlan. Durante la manifestazione - commentata con la solita passione dal Com.te Rocchi - voli d'aliante dell'acrobata Filippini che ha dimostrato grandi capacità e professionalità disegnando figure elegantissime; l'iperuranico Gioppo ha dato prova della reale efficienza degli alianti divertendo il numerosissimo pubblico presente. E ancora: esibizioni di otto SF 260, di paracadutisti italiani e del DEMO-TEAM della SETAF che ha concluso il riuscito spettacolo.

Ritornando allo "stage volovelistico" i VIP (Volovelisti Indomiti Prealpini), i migliori tanto per capirci, hanno potuto cimentarsi nei consueti voli di distanza. Il locale record agostano: Asiago - Mautendorf - Vipiteno - Lienz - Asiago = Km. 638 detenuto da "Colombo" non è stato superato, anche se i nostri alianti hanno veleggiato sui ghiacciai del Grossglockner ed hanno raggiunto Innsbruck.

- Ore volate nei 20 giorni: oltre 650;
- una decina i voli di almeno 300 km. ed altrettanti di poco inferiori ai 500 km.;
- un solo atterraggio a quota 2.000! (pendici del Latemar).

Anche le nostre mascotte si sono fatte valere: Martina ha effettuato un volo di cinque ore e Marina ha aggirato il pilone dei 50 Km. (Moena - purtroppo priva di barografo); i NIP (Non Important Person) si sono divertiti a "giocare con le nuvole" in spensierati voli locali, vuoi vedere che sono quelli che se la spassano di più?

Ottimo il servizio meteo ai briefing quotidiani tenuti dall'autorevole Galli, che ha sempre trovato dello spazio per scrupolosi richiami alla sicurezza.

I consueti passaggi QFE (quota filo erba) hanno eccitato - come sempre - curiosi e villeggianti. Tutti bravi, bravissimi tutti anche durante le allegre grigliate!

Alla prossima volta!

GIUSEPPE PELLEGRINOTTI



MARTINA IMPEGNATA ALLA BIGA

**PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!**

**VOLOVELISTA, ATTENTO!**

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

# Per chi vuol saperne di più

Note volovelistiche a cura di Plinio Rovesti

N.B. – MILANO – Domanda: Le sarei grato se volesse illustrarmi il funzionamento del variometro acustico.

Risposta: Il variometro acustico è uno speciale strumento elettrico che invece di indicare la velocità di salita o di discesa di un aliante, emette dei suoni che permettono al pilota di sapere se l'aliante sale o scende, senza bisogno di guardare gli strumenti di bordo. Quando pertanto il volovelista ha imparato a conoscere i segnali che il variometro emette in presenza di correnti ascendenti o discendenti, ha a sua disposizione un mezzo utilissimo per giudicare dall'andamento del volo veleggiato. Solitamente le ascendenze sono segnalate da un tenue cicalino che emette un suono intermittente simile ai punti dell'alfabeto Morse, mentre le discendenze sono segnalate da un suono continuo.

L'intensità, la frequenza e il tono del cicalino costituiscono poi quelle variazioni di suono che permettono al pilota di rendersi conto perfettamente dell'intensità delle correnti verticali. I piloti che sono dotati di orecchio musicale, combinando questi suoni col caratteristico fruscio prodotto dall'aliante in volo, riescono a farsi anche un'idea della velocità di planata, senza bisogno di continuare a guardare gli strumenti di bordo, fatto questo che costituisce un notevole vantaggio per la sicurezza del volo per chi spirala in correnti termiche con molti alianti in veleggiamento.

Z.V. – REGGIO EMILIA – Domanda: Le sarei grato se volesse dirmi cos'è l'ala zanonia.

Risposta: Si tratta di un'ala realizzata in base allo studio del seme volante della "zanonia macrocarpa" (un genere di palma); la quale per la sua forma e per la distribuzione del suo peso, possiede le migliori proprietà aerodinamiche fra tutti i semi volanti.

Nel 1904 l'ala zanonia ha condotto l'austriaco Igo Etrich ed il suo collaboratore Wels, alla realizzazione di un modello volante costruito appunto sul tipo del seme della zanonia macrocarpa, la cui ossatura era fatta con aste di bambù ed i cui piani alari erano a forma di mezzaluna con le punte arrotondate. Con questo modello, zavorrato con sacchetti di sabbia, furono effettuati numerosissimi voli sperimentali, e nel 1907 venne realizzato un aliante libratore vero e proprio, con pilota a bordo. La stabilità di volo di questo aliante superò ogni previsione, ed Etrich seguì ad apportarvi continui perfezionamenti, applicandovi infine il motore, cambiando la forma delle ali, ed aggiungendovi anche un caratteristico piano alare

posteriore, simile alla coda di una colomba. Etrich giunse così, grazie alla sua instancabile e sistematica sperimentazione, del seme della zanonia a quel velivolo cui si diede appunto il nome di "Taube" (colomba), e che già prima del 1914 e nel periodo iniziale della prima guerra mondiale, avrebbe riportato notevoli successi.

Z.R. – VARESE – Domanda: Cosa significa l'espressione "Waterballast"?

Risposta: Termine inglese, di uso comune nel frasario volovelistico, che significa: "zavorra d'acqua"; alla quale i piloti ricorrono per aumentare il carico alare dei loro alianti quando le condizioni meteorologiche sono particolarmente favorevoli al volo di distanza.

N.C. – BOLOGNA – Domanda: Ho dimenticato l'esatto significato del termine "Microburst". Vuol usarmi la cortesia di ricordarmi di che cosa si tratta. Grazie.

Risposta: È un termine inglese, senza un preciso corrispettivo in italiano, indicante una improvvisa e violenta raffica verticale di vento discendente che prorompe dalla base di condensazione dei cumulonembi, accompagnata da scrosci di pioggia più o meno violenti. Questo fenomeno costituisce un grande pericolo per la navigazione aerea in quanto dà luogo a violenti correnti discendenti che raggiungono il suolo rimbalzando lateralmente e generando un turbolento flusso divergente dal punto di impatto con la superficie terrestre. Questo fenomeno si riscontra generalmente in climi molto secchi. Mentre da una parte l'aria che compone la raffica verticale discendente, durante la sua rapida caduta, si riscalda adiabaticamente per compressione provocando l'evaporazione della pioggia prima di raggiungere il suolo, dall'altra l'evaporazione delle gocce d'acqua contenute nella corrente discendente, sottrae calore all'aria stessa, raffreddandola ed accelerandola ulteriormente verso il basso. Un segnale indicatore di questa pericolosa situazione è fornito dalla presenza di specie di caratteristiche "virga" sotto la base di condensazione e delle formazioni temporalesche.

R.F. – PARMA – Domanda: Vuol dirmi cortesemente che cosa significa "pneumatic turbolators"?

Risposta: Si tratta di un congegno ideato per produrre un sottile strato di turbolenza lungo l'ala di un aliante. Esso viene applicato sul ventre dell'ala stessa a circa 3/4 della corda. In

questo punto, infatti, la brusca variazione di pressione che si riscontra può creare una bolla (laminar bubble) la quale provoca il distacco del flusso laminare, determinando un conseguente aumento della resistenza. A tale inconveniente gli studiosi di aereodinamica hanno cercato di rimediare provocando una certa turbolenza nella zona antistante il punto di formazione della bolla; e ciò perchè le variazioni di pressione sono sopportate meglio del flusso turbolento che da quello laminare. I turbolatori pneumatici sono impiegati su profili laminari appositamente studiati dagli esperti di aerodinamica della università tedesche di Braunschweig, Horstman e Quast. Essi sono già stati sperimentati con successo sugli alianti da alta performance "ASW-22", "ASW-19", "ASW-20", "DG-300" e "Falcon", sui quali è stato riscontrato un aumento dell'efficienza del 2% alle basse velocità, e dell'8% alle alte. Il sistema soffiante consiste in una serie di forellini, del diametro di 0,6-0,8 mm, distanziati di 20 mm l'uno dall'altro, e disposti longitudinalmente sul ventre dell'ala. Tali forellini sono costituiti da spez-

zoni di aghi di siringa, forzati nell'ala, ed alimentati da un collettore che prende aria da un Pitot disposto sotto l'ala stessa. I volovelisti italiani preferiscono chiamare questo congegno con il termine di "turbolatore soffiante" per distinguerlo da altri sistemi, ugualmente studiati per creare una analoga turbolenza, ma che non impiegano emissione di aria. Il compianto pilota e progettista tedesco d'aliante Holighaus, ha infatti applicato ai suoi alianti veleggiatori di alte caratteristiche "Nimbus 3", "Ventus" e "Turbo Ventus", dei turbolatori a nastro, semplicemente costituiti da un nastro adesivo sul quale vengono praticati, con un ago spuntato, dei forellini a sbavature sporgenti. Tale nastro, applicato longitudinalmente sul ventre dell'ala (sempre a 3/4 della corda) sembra provocare lo stesso effetto dei turbolatori pneumatici. Altri studiosi tedeschi stanno inoltre studiando la possibilità di creare un terzo tipo di turbolatore mediante una sorgente sonora di frequenza ed intensità adatte.

PLINIO ROVESTI

## IV CAMPIONATO ITALIANO DI ACROBAZIA IN ALIANTE

Le gare, sia dell'assoluto che della promozione, si sono svolte sull'aviosuperficie di Torre Alfina (Viterbo) il 12 e 13 luglio 1997. Nella categoria assoluta il titolo di campione italiano è andato, come previsto, a Pietro Filippini, figura ormai storica dell'acrobazia in aliante, non solo in Italia. Ma il leader indiscusso della specialità ha dovuto vedersela con la determinazione e "cattiveria" del riminese Carlo Mariani, campione uscente (che da quando non vola in rovescio su aliante o con il suo monomotore lo trovate ai comandi di un 737 di linea). Per Mariani un ottimo secondo posto. Alle sue spalle, terzo, il 38enne Leonardo Ambrogetti. Il toscano, al suo esordio nell'illimitata, s'è presentato forte d'una preparazione accurata e costante. Quarto posto quest'anno per Valentino Poli, il più attivo istruttore di acrobazia a motore in Italia: un piazzamento, stan-

do all'espressione del suo volto, che gli va stretto. La gara dell'assoluto s'è articolata su 4 prove: il programma conosciuto, lo sconosciuto e due liberi.

Nella classe promozione sembrava, alla vigilia, che a farla da padrone fossero le disavventure sanitarie! Il bolzanino Emilio Corea, decisamente motivato, entusiasta e con legittime aspirazioni di vittoria, è stato messo a terra da un banale ma pesante incidente motociclistico. Anche il 37enne romano Gianfranco Lagi (50 ore di volo) è finito in ospedale, uscendone appena in tempo per partecipare ed agguantare il primo posto. Dietro di lui il grafico torinese Daniele Arnaldi che, assieme a Raffaele Gilli e Claudio Brasaola, forma quel ben poco rassicurante trio piemontese. E che una buona dose di voglia di ben figurare abbinata ad un'altra buona dose di intenso allenamento sia medicina di sicuro effetto lo dimostra il terzo posto del farmacista sardo-altoatesino Giugno Tanchis, al quale va il merito d'aver trascinato a Torre Alfina anche l'altro bolza-

nino, C. Girardi, quarto in classifica ed entrambi in gara con il paciocccone Twin Acro. Ma gli applausi più schietti e sinceri sono riservati a Massimo Mauriello, il simpaticissimo Max, che dall'alto dei suoi 67 anni ha dato una lezione a tutti i "giovani", piazzandosi al secondo posto, sia pur fuori classifica.

Nel complesso l'acrobazia in aliante si sta sviluppando a pelle di leopardo nell'Italia centro-settentrionale, pur dovendo fare i conti con innumerevoli difficoltà ed incontrando scarso sostegno. In molti club regna tutt'ora un clima diffuso di pregiudizi, diffidenza ("scassano le macchine") fino all'ostracismo ("sono solo esibizionisti in cerca di applausi"). Tuttavia è altrettanto evidente la crescita qualitativa: "fino ad un paio d'anni fa era frequente constatare l'uscita disassata dai tonneau; anche agli assoluti; ora non succede quasi più nemmeno ai campionati di promozione" ha dichiarato l'instancabile Filippini.

G. GIRARDI

*Questa è la libera traduzione di un articolo apparso su Free Flight, organo di The Soaring Association of Canada, a firma di Fred Kasil. Ringraziamo l'autore e Free Flight che esplicitamente consentono di ripubblicarlo.* (a cura di Paolo Miticocchio).

## La “Legge della supremazia” ovvero: imparare bene da subito

Nell'imparare cose complesse come pilotare alianti le lezioni iniziano con le abilità di base. Queste servono come fondamenta sulle quali costruire manovre più complesse. Nel caso che le abilità di base siano state apprese in modo errato è evidente che devono essere imparate di nuovo.

“Legge della Supremazia” significa che le abilità di base imparate per prime possono in seguito spiazzare quanto reimparato successivamente ed averne appunto Supremazia specie nei momenti di stress.

Modalità di volo che si possono ricondurre alla Legge della Supremazia includono il non guardare fuori dall'aliante oppure l'agitare irrefrenabilmente la cloche invece di controllarla con delicatezza.

Questi due errori possono essere esempi di una impostazione sbagliata involontariamente acquisita nel primo volo.

Esaminare in dettaglio le situazioni che possono presentarsi nel primo volo aiuta a far vedere quali incrinature profonde possono svilupparsi nel processo di apprendimento.

Dal punto di vista dell'allievo egli ha così tanto a cui badare nel primo volo da sovraccaricare rapidamente i suoi sensi. Chi sta iniziando viene in più sorpreso e coinvolto dalla esperienza di muoversi su tre assi e dalle relative sensazioni. Questo domina la sua attenzione e l'introduzione di qualsiasi altro argomento durante la fase iniziale dei suoi primi voli può servire solo a confonderlo.

La soluzione è semplice.

Nel primo volo non bisogna permettere all'allievo di seguire i comandi manovrati dall'istruttore durante la fase di traino; deve invece lasciarli completamente liberi.

Mani e piedi sui comandi focalizzerebbero la sua attenzione a scapito di altri obiettivi, quali ad esempio quello di abituarsi alle nuove sensazioni visive e spaziali tridimensionali ed a guardare all'esterno. L'allievo con mano sulla cloche inavvertitamente potrebbe imparare che la cloche viene mossa durante il traino con movimenti vistosi, grossolani e talvolta repentini. La Legge della Supremazia entrerebbe in vigore e il nuovo pilota adotterebbe simili movimenti a stratonni anche molto dopo essere divenuto capace di movimenti più raffinati sui comandi.

Ed inoltre con l'attenzione inchiodata alla cloche l'allievo pilota sarebbe adesso impegnato inconsciamente a “pilotare l'aliante al traino”. Ma questa lezione viene molto dopo nel pro-

gramma di addestramento!

Il primo volo d'istruzione può offrire una grande opportunità permettendo all'allievo di percepire l'impressione del volo ma senza tenere le estremità sui comandi.

L'istruttore, che sta pilotando il biposto al traino, aiuta l'allievo a focalizzare la propria attenzione sui cambiamenti di prospettiva che si hanno via via che l'aliante sale in quota e fa notare qual'è la visione prospettica che si ha a 300 metri dal suolo. L'allievo può essere incitato a “sbirciare” velocemente l'altimetro per averne conferma.

Durante il traino l'istruttore chiederà all'allievo di guardare in giro il cielo e di confermare che lo spazio circostante è libero. Naturalmente prima del decollo questi sarà stato adeguatamente istruito su come fare la scansione dello spazio circostante.

L'allievo è stato per prima cosa istruito a guarda fuori dell'aliante e ciò costituisce la “Supremazia” cui si riferisce la legge enunciata. Essa viene rafforzata poiché questo esercizio gli viene richiesto prima di ogni virata fatta dall'istruttore durante il traino stesso. Ben presto viene raggiunta la quota di sgancio: che ottima occasione per l'allievo l'aiutare a controllare visualmente lo spazio circostante prima dello sgancio!

La indispensabile abitudine a guardarsi intorno viene rafforzata e verrà ribadita dall'istruttore e ripetuta dall'allievo anche nei voli successivi finché non sarà più necessario ricordarglielo.

Sgancio. Siamo pronti ad iniziare le lezioni in volo sulla stabilità dell'aliante e sugli effetti primari dei comandi: adesso l'allievo acquisisce una prima esperienza diretta sull'uso dei comandi, con l'opportuna delicatezza. Una volta terminate queste lezioni ed entrando in circuito l'allievo deve però togliere di nuovo mani e piedi dai comandi: si dedicherà a focalizzare nuovamente la sua attenzione sui cambiamenti di visione prospettica ed avrà ancora l'opportunità di controllare che lo spazio aereo del circuito sia libero da altri aeromobili prima di entrata in sottovento, in base, in finale.

Può essere necessario ricordare all'allievo in tutte le opportune occasioni di guardar fuori dall'aliante.

Rafforzando queste attitudini positive nel succedersi dei voli l'allievo sarà un bel pezzo avanti nello sviluppare corrette abilità, richiamate in seguito anche inconsciamente grazie alla “Legge della Supremazia”.

## Un vacanza e un po' di polemica

Una vacanza alla fine di aprile in Francia nella culla del Volo a Vela Europeo: St.-Auban.

Sono partito per la vacanza in terra francese insieme a due amici dell'Aero Club di Foligno, Bergantini Sergio e Fiata Giuliano. Tutti e tre abbiamo trascorso nel Centro di Volo a Vela francese una settimana di volo indimenticabile.

I primi tre giorni, tanto per gradire, voliamo in onda oltre i 5000 metri, con vento da Nord 25/30 nodi a terra e alla sera, prima di rientrare, lunghe costonate in dinamica.

Calato il vento da Nord ci siamo cimentati in voli in termica, con basi di oltre i 2000 metri in collina e di oltre i 3000 in montagna.

Ci ha colpito la facilità con cui abbiamo sbrigato le pratiche burocratiche, addirittura nessun brevetto richiesto né ore di volo, il tutto risolto con un test in biposto.

In una settimana non siamo riusciti a restare a terra neanche un giorno. I piloti locali dicono che in un anno sono rari i giorni in cui non si vola, in pratica tutti i giorni si va in volo.

Abbiamo ammirato la perfetta organizzazione del Centro e la qualità degli Istruttori che hanno dimostrato grande professionalità, dedizione e passione per questo sport.

Siamo rimasti inoltre impressionati dal fatto che gli istruttori, muniti di secchi, spugne e pelli di daino, tutte le sere pulivano gli alianti, lucidavano le cappottine e ricoprivano il tutto con sacche colorate prima di rimetterli negli hangar. Il mattino successivo, gli istruttori e i trainer erano pronti ad aprire gli hangar e a preparare gli schieramenti.

Io penso che con un pò di più umiltà anche il nostro Volo a Vela italiano avrebbe uno sviluppo migliore.

Durante il ritorno a casa, alla frontiera italiana abbiamo tirato le somme e il pensiero è andato al Volo a Vela italiano, ai nostri club, all'Aero Club d'Italia, ai nostri Aeroporti, al nostro Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, ai nostri Alianti e inevitabilmente abbiamo fatto dei paragoni con i nostri vicini francesi. Il "loro" Volo a Vela è concepito come Sport Nazionale, aperto a tutti, senza distinzioni di classi sociale/economica.

Migliaia di ragazzi ogni anno si avvicinano al volo, e non succede come in Italia, dove una volta preso il brevetto il 95% dei brevettati, abbandonati a se stessi spariscono nel nulla.

Perché da noi è tutto difficile e complesso e la burocrazia fa da padrone?

Diventare un buon pilota di Volo a Vela in Italia richiede oltre che un impegno economico, un "impegno burocratico", basato su continui cambiamenti, nuove tasse, rinnovi, iscrizioni, tesseramenti, assicurazioni, CN, visite mediche, bolli, marche da bollo, quest'anno 100.000£ per la FAI e così via.

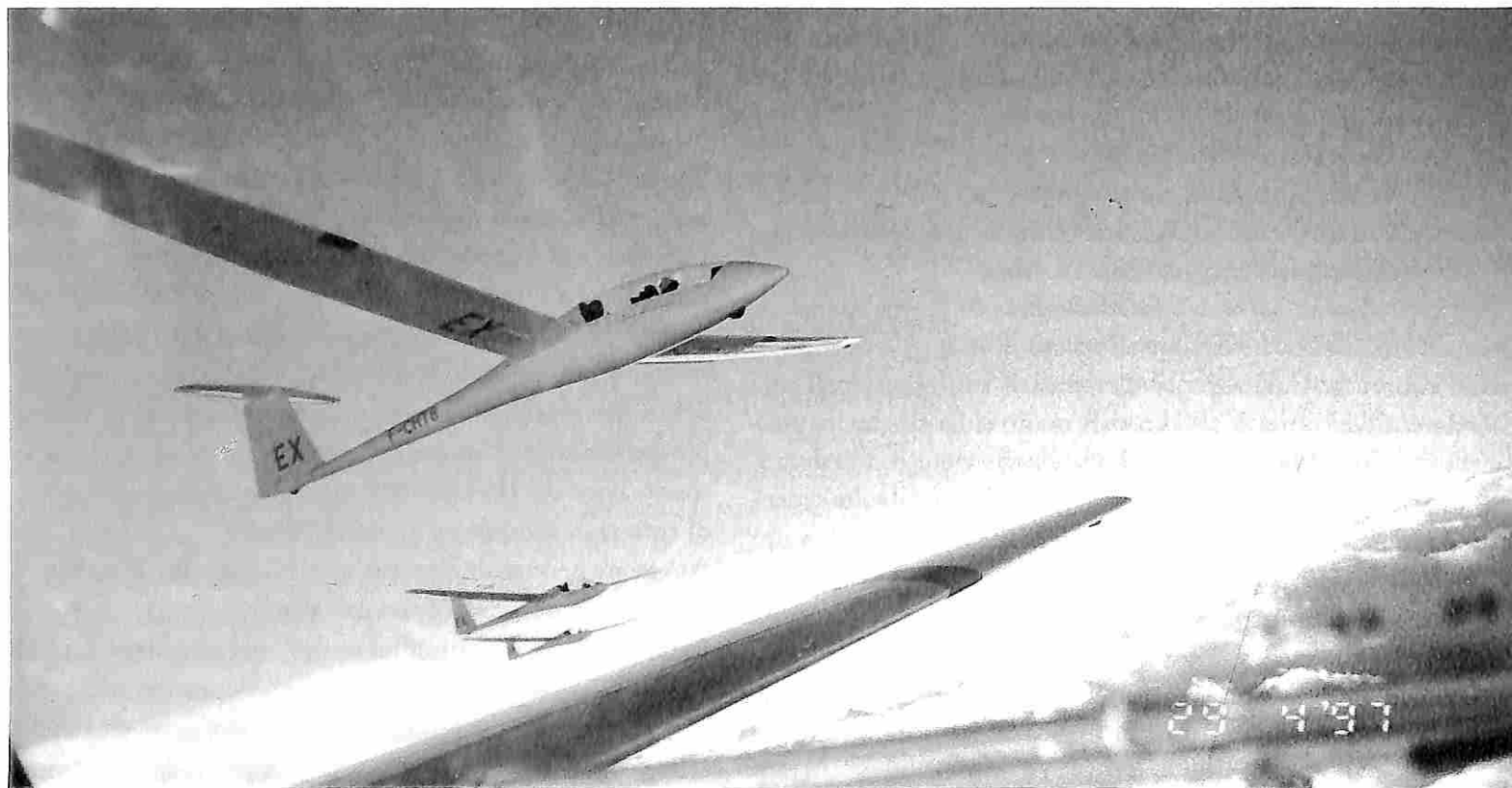
Scusatemi sono diventato polemico chiuso.

Per concludere per i giovani piloti che vogliono arricchire la loro esperienza volovelistica in un altro paese, la Francia e St-Auban sono posti ideali.

Nonostante ciò, e non solo per spirito Nazionalistico, il nostro Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti non deve morire e non è meno a nessuno.

Saluti

GIOVANNI SALVUCCI

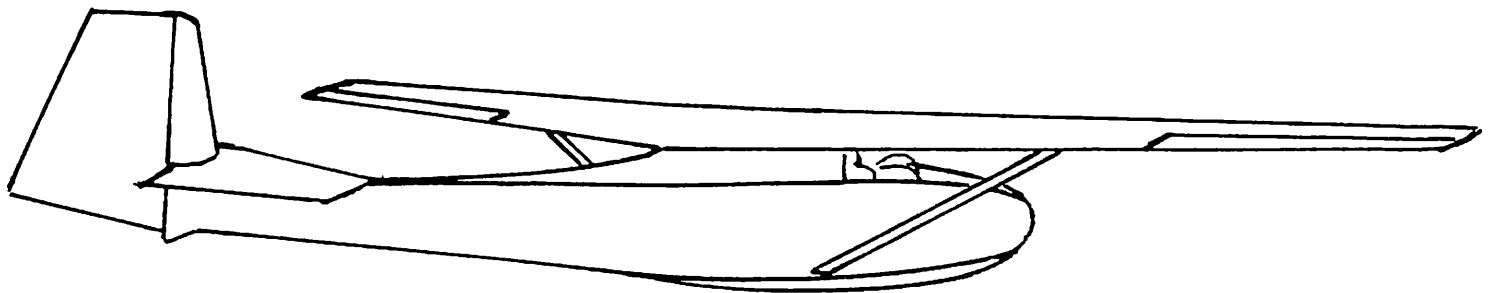




# BRIEFING sulla SICUREZZA del VOLO nel VOLO A VELA

Organizzato dall' Aero Club di BOLZANO

Gennaio 1997



## Relazione del Comandante Guido Bergomi



(continua da pag. 32 del N. 242)

### Per i piloti trainatori

Controllare sempre che i cavi di traino siano appropriati e che tutta l'attrezzatura di aggancio e sgancio sia perfettamente funzionante.

Eseguire sempre il traino ad una velocità che, comunque entro i limiti prescritti dal manuale di volo dell'aliante trainato, sia ragionevolmente consona alle condizioni di carico di quest'ultimo nonché alle condizioni meteorologiche circostanti.

Seguire sempre un percorso tale che, in caso di sgancio o rottura fortuita del cavo, in base alla quota raggiunta istante per istante, l'aliante non possa mai trovarsi in difficoltà per un rientro al campo o per un volo sicuro in genere. Questo, nei limiti del possibile, anche nei voli di trasferimento.

Non sorvolare mai montagne o costoni senza osservare un buon margine di sicurezza sia per sé che per l'aliante.

Tenere sempre d'occhio, mediante lo specchietto, la posizione dell'aliante.

Se questo dovesse avvicinarsi troppo alle posizioni limite di sicurezza:

### **sganciare senza esitazione!**

Tenere presente che dalle posizioni limite si possono raggiungere posizioni irreversibili assolutamente pericolose nel breve lasso di tempo di:

**1 secondo ..... 1 secondo e mezzo** (ciò è stato constatato in numerosi incidenti avvenuti nel mondo).

Riguardo a questa emergenza, chiamata in inglese con il termine poco appropriato di "aerotow upset", è consigliabile indossare sempre e tenere ben stretti gli spillacci che possono rivelarsi essenziali nel caso di improvvisa applicazione di "g" negativi.

Nella fase di sgancio non fidarsi mai assolutamente della sensazione fisica del classico "strattono" ma assicurarsi **inequivocabilmente** che l'aliante se ne sia andato e che il cavo sia a penzoloni **PRIMA** di iniziare qualsiasi manovra.

Manovra che in ogni caso dovrà essere dolce e graduale.

**Devono essere assolutamente vietati i violenti rovesciamenti!!!**

Per ottemperare alla prima parte del punto precedente il pilota trainatore dovrà assicurarsi, prima del decollo, della corretta posizione e pulizia del o degli specchietti retrovisori, tali da permettergli la visualizzazione dell'aliante nonché del cavo.

Effettuare la discesa in modo il più costante possibile, calcolando il rapporto quota-percorso in modo che richieda le minori variazioni di potenza.

### Per i responsabili di linea

Assicurarsi che i cavi di traino, di per se o meglio tramite le apposite piastrelle tarate, siano sempre entro i limiti di resistenza appropriata al tipo di aliante, come prescritto dai relativi Manuali di Volo.

In caso di ospiti, (con alianti sconosciuti), possono rifiutarsi di far trainare un aliante che non sia munito del relativo Manuale dove sia chiaramente indicato il limite di resistenza del cavo, il peso massimo e la velocità consigliata di traino.

Assicurarsi che tutti i piloti, sia trainatori che volovelisti, siano a conoscenza e rispettino tutte le norme previste sia generali che particolari. Nel caso che sia necessario, impartire precise disposizioni ed istruzioni mediante briefing prima dei voli.

### IL RISCHIO DI COLLISIONI

Sull'argomento delle collisioni è stato versato un fiume di parole.

Anch'io, recentemente, ho trattato questo tema. Mi limiterò quindi a riprendere le principali argomentazioni con qualche semplice illustrazione.

Gli alianti non sono per niente facili da individuarsi perchè sono bianchi, con strutture sottili e cambiano spessissimo direzione. Ogni pilota deve porre la massima attenzione per esplorare tutto lo spazio circostante in modo veramente completo e continuo.

È assolutamente necessario rispettare le norme per evitare le collisioni sia in caso di rotte convergenti, rotte frontali, sorpassi, che ricordiamo devono essere sempre fatti a destra e durante il costonamento in pendio che da qualche eccezione.

In tutti questi casi bisogna tenere ben presente chi deve dare e chi deve avere la precedenza. Questi ultimi però, cioè quelli che devono avere la precedenza, non sono esentati dall'obbligo di prendere l'iniziativa di evitare l'altro traffico se questo, per una qualsiasi ragione, non rispetta le regole.

Anche i velivoli a motore devono dare la precedenza agli alianti, ma, considerando la minore visibilità di certe cabine di pilotaggio degli aerei, è meglio che i piloti degli alianti non si fidino e, se necessario, pensino di evitarli. Lo stesso dicasi per gli ultraleggeri.

Riguardo all'entrata ed al mantenimento delle termiche, ripassiamo velocemente quello che si deve e quello che non si deve fare.

Stabilito che si deve virare nello stesso senso in cui vira l'aliante che già sta in termica, a prescindere dalla quota relativa, l'ingresso andrà fatto come mostrato in figura 3 e la posizione relativa dovrà essere a 180 gradi rispetto all'altro aliante. Se nella stessa termica vi sono più alianti, l'ingresso dovrà essere fatto con maggiore attenzione inserendosi dall'esterno.

Non si dovrà assolutamente penetrare dall'interno del cerchio, non si dovranno fare cerchi diversi o tangenti, anche se dello stesso senso.

Comunque in ogni caso si dovrà porre la massima attenzione e mantenerla per tutta la durata dello stazionamento nella termica.

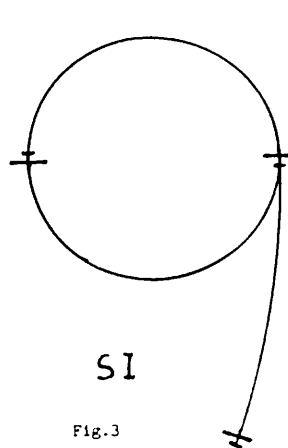


Fig. 3

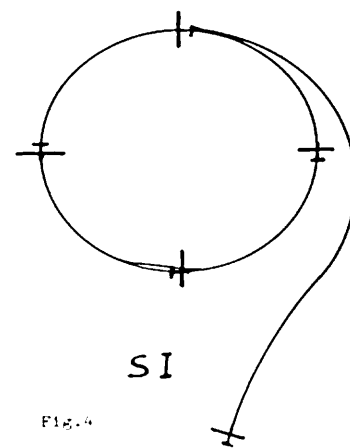


Fig. 4

### AVVICINAMENTO, CIRCUITO ED ATTERRAGGIO

Specialmente provenendo da lunghi voli, oppure da altri aeroporti, è molto importante prepararsi e, se possibile, informarsi prima di come ci si dovrà comportare.

Soprattutto il vento, oltre che la pressione atmosferica, potrebbe essere cambiato anche di parecchio nel giro di qualche ora. Potrebbe essere spiacevole accorgersi all'ultimo momento che il vento, essendo aumentato od avendo cambiato direzione, ha imposto l'atterraggio su di una pista diversa da quella su cui stiamo per atterrare.

Inutile raccomandare la precauzione essenziale del guardarsi attorno per rendersi conto dell'eventuale altro traffico che, specialmente nel volo a vela, può anche presentarsi proveniente da varie direzioni e da varie quote.

Non bisogna neanche fare cieco affidamento sulla radio: non sarebbe la prima volta che accadono incidenti anche gravi perchè vi è stata qualche incomprendimento od equivoco tra la Torre ed i piloti.

Una volta iniziata la procedura questa non va più interrotta. È buona norma prepararsi con i coltrolli effettuati prima di entrare in circuito, così come è meglio stabilizzare l'aliante alla velocità prescritta (triangolo giallo), anche questo prima di entrare in circuito e non sottovento come è abituato a fare qualcuno.

Altra raccomandazione è quella di effettuare il finale possibilmente sempre con la stessa pendenza, che deve essere una cosa media, né troppo ripida né troppo piatta, con un uso intermedio dei diruttori in modo da poter intervenire sia per aumentare che per diminuire la pendenza che non fosse quella appropriata.

Se il pilota si accorge di essere troppo alto o troppo basso, la tecnica più corretta è quella di riportarsi al più presto sulla traiettoria prevista e non quella di effettuare il finale da quella posizione con una pendenza notevolmente diversa dal solito.

Inoltre fare in modo che la velocità sia sempre quella, con le dovute correzioni in più solo in presenza di forte vento.

Una volta atterrati, a meno che non sia strettamente necessario per evitare qualche ostacolo, non è prudente effettuare cambiamenti vistosi di direzione che possono causare sia danni al proprio aliante in caso di imbardate, ma anche disorientamento o ad altro traffico oppure a chi si trova nelle vicinanze della





fig. 14

### In decollo

In caso di presenza di wind-shear o semplicemente con forte vento di fronte durante il decollo al traino o con motoalianti, tenere presente che l'energia cinetica sarà relativa alla velocità indicata meno il vento, perciò piuttosto bassa.

Se il pilota esegue una veloce inversione si troverà con la velocità in rapida diminuzione difficilmente ripristinabile data la scarsa potenza a disposizione (molto probabilmente è quello che è successo recentemente a Venezia dove due biplani in esibizione sono andati in stallo-vite precipitando entrambi in mare).

Anche una variazione di direzione del vento può provocare lo stesso effetto se si combina il senso della virata con l'aumento del vento.

Infine in particolari aeroporti o aviosuperfici molto vicini a montagne, potrebbe essere conveniente prendere in considerazione il decollo con vento in coda (sempre rispettando i limiti operativi) piuttosto che con vento di fronte per non trovarsi rapidamente a ridosso dei rilievi col pericolo di incontrare rotori o condizioni di forti discendenze di sottovento.

### IL FATTORE PSICOLOGICO

Per concludere questa veloce carrellata relativa ai vari aspetti

### EFFETTO DI SOTTOVENTO !

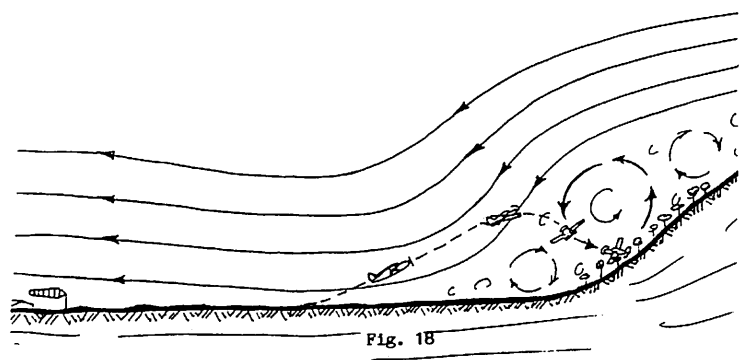


Fig. 18

della Sicurezza Volo nello svolgimento delle varie fasi operative, prenderemo in esame un fattore che sta a monte di tutte le operazioni, cioè il comportamento dell'uomo (inteso come genere umano e quindi naturalmente comprese anche le donne).

Accade qualche volta che l'individuo che ormai ha preso una certa dimestichezza con il pilotaggio, che ha totalizzato una certa attività di volo e abbia sperimentato un certo numero di manovre o di performances, si senta sicuro di se e si sopravvaluti in modo piuttosto esagerato.

Conseguenza di questo stato d'animo, che può essere facilitato da una certa dose di "fortuna" che gli ha fatto concludere felicemente qualche esperienza eccitante, può essere quella di sentirsi in grado di affrontare qualsiasi prova, anche magari notevolmente al di sopra delle proprie reali possibilità.

Se non interviene per tempo qualche salutare "strizza" che gli faccia ridimensionare la valutazione del quoziente della propria abilità, può accadere che l'individuo in esame prenda in considerazione qualche progetto decisamente al di fuori della norma e rischi di farsi male.

Non è proprio rarissimo questo tipo di comportamento e non è detto che alberghi solo in giovani spericolati ed inesperti ma può verificarsi anche in professionisti di una certa levatura. È classico il caso di piloti abituati a volare con macchine molto complesse e sofisticate che si vanno ad ammazzare con aeroplani molto più semplici e facili. Perché li hanno sottovalutati!

Un altro comportamento ancora più comune, legato in parte alle stesse ragioni precedenti ma in parte legato ad una specie di malinterpretato fatalismo, è quello che fa pensare, quando in presenza di errori od incidenti capitati ad altre persone, qualcosa di questo genere:

**"a me questo non capiterà mai!"**

Anche questo tipo di comportamento è abbastanza deleterio perché impedisce di fare tesoro di errori o disgrazie altrui e cancella una salutare autocritica che invece dovrebbe far seriamente pensare che:

**"potrebbe benissimo capitare a me domani e perciò devo stare attento a comportarmi in modo tale da cercare di evitare o ridurre al minimo le eventuali conseguenze negative!"**

Un'altra situazione abbastanza comune può essere quella che induce piloti poco esperti ad effettuare dei voli che sono al di sopra delle loro possibilità, solamente per non fare la brutta figura di quelli che "non sanno" o "non osano" fare certe cose. Il caso classico che può capitare è quello di intraprendere, o non interrompere, un volo in condizioni meteorologiche che, se valutate attentamente, potrebbero venire considerate proibitive.

Solo un professionista di assoluta serietà, generalmente, si comporterà diversamente non avendo nulla da dimostrare al riguardo delle proprie capacità, ed è a questo esempio che si dovrebbero attenere soprattutto i piloti di livello non elevato.

GUIDO ENRICO BERGOMI

*Mi presento: Daniele Martinelli, 45 anni, comandante pilota, 7000 ore di volo di cui la metà sui caccia della nostra Aeronautica Militare. Tutto ciò lo devo a mio padre che, come ricordo a tutti, mi ha cresciuto a "pane ed alianti". Quattro anni fa Mario è decollato per il suo Volo più lungo e nel rimettere in ordine le sue carte, ho trovato un racconto che, ambientato nel periodo pionieristico del dopoguerra, vorrebbe esprimere il suo grande amore per il volo silenzioso. Spero che la pubblicazione di questo suo scritto, su Volo a Vela, in occasione del cinquantenario della rivista, possa servire per ricordarlo a tutti gli amici ed a me poter dire pubblicamente: "GRAZIE, PAPÀ".*

## Un volo così

Un arcobaleno nel cielo, ritornato azzurro dopo il temporale, incorniciava con un volo di rondini il declivio verdeggianti davanti ai miei occhi, scendeva con dolci balzi nella valle lontana. Era una settimana che aspettavamo quel momento, otto giorni di pioggia e temporali che impedivano di realizzare il coronamento delle nostre fatiche, ottenere quel risultato che ci avrebbe premiato per quei due anni di sacrifici. Il responsabile di tutto ciò riposava splendente sulla cima al colle. Osservandolo ci sembrava di vedere la stessa ansia presente in noi, librarci finalmente nell'azzurro che ci circondava. L'aliante con le sue lunghe ali era pronto per il suo primo balzo.

Avevamo iniziato in sordina, sin da ragazzi costruivamo aeromodelli e per i loro voli utilizzavamo una zona annessa ad una ditta di costruzioni aeronautiche. Una domenica arrivò sul campo una autovettura, il guidatore ci chiamò e disse "ragazzi è già qualche domenica che osservo le evoluzioni dei vostri modelli, se siete così appassionati, perchè non ne costruite uno vero di aereo?" Dopo un breve conciliabolo la nostra risposta non si fece attendere: "ci piacerebbe veramente, ma la nostra buona volontà non è sufficiente se non si hanno fondi necessari". Subito il nostro interlocutore ribatte: "se è solo questo il problema, non preoccupatevi, qui trovate tutto ciò che occorre, l'importante è il vostro impegno".

Era un sogno? No, la sera stessa riunione generale. Prime decisioni: trovare i piani di costruzione di un aliante veleggiatore e sorteggio del fortunato incaricato dei collaudi. La sorte mi favorì ed immediatamente mi iscrissi all'A.E.C. per conseguire il brevetto C di volo a vela. Nel frattempo riuscimmo a trovare i piani di costruzione del VIZZOLA 2°, aliante di medie caratteristiche derivato

dal noto GRUNAU BABY.

Così, giorno dopo giorno, mese dopo mese, molte ore rubate al sonno, nasceva la nostra creatura. Nel frattempo, ottenuto il brevetto C, con ben 25 ore di volo sulle spalle, ero pronto per il volo di collaudo che avrebbe dovuto svolgersi alla presenza del funzionario R.A.I. A dir la verità qualche saltello di 20-30 metri al traino di un'autovettura l'avevo già fatto però, per ufficializzare il tutto, era necessaria una bella giornata e l'arrivo del perito aeronautico fissato per le ore 11.

Eccoci qui, tutto è pronto, non restano che gli ultimi controlli, preparare il cavo elastico poi tutti fuori! Sergio tieni l'ala, Cesare solleva la coda. Splende un sole meraviglioso, una leggera brezza spira verso il pendio da dove fra poco spiccherò il volo. L'aliante è disposto con la prua a valle, la coda è saldamente fissata al suolo; arrivano i ragazzi del paese vicino che si sono offerti per l'operazione di lancio col cavo elastico. Finalmente ecco arrivare l'incaricato del R.A.I., un breve saluto, un ultimo scrupoloso controllo ed ora è il mio turno. Indosso il paracadute, mi sistemo nell'abitacolo, allaccio le cinture, sistemo il cuscino, pronto per i controlli pre-volo: altimetro quota 400 mt., anemometro funzionante, variometro testato sull'ascensore di casa, prova gancio, capottina chiusa e bloccata, direttori retratti in sede. Un "in bocca al lupo" degli amici chiude la serie di controlli. Alzo il pollice, i ragazzi divisi in due squadre cominciano a tendere il cavo, anch'io sono teso, stringo il pomello di sgancio, guardo Sergio all'ala, mi tranquillizzo, vedo Cesare che sventola una bandiera, le due squadre iniziano a correre, sgancio ed un'energica accelerazione accompagna la mia partenza, tiro dolcemente la cloche, i sobbalzi sul terreno scompaiono, il suolo sparisce per lasciare il posto all'azzurro del cielo .... VOLO!! Restituisco la pressione esercitata sulla barra, l'orizzonte riappare, controllo la

velocità che si stabilizza a 80 kmh. Il variometro, dopo l'impennata iniziale, ritorna lentamente a zero; mi sono allontanato dal pendio, un leggero spostamento della cloche accompagnato da una lieve pressione del piede sinistro, mi riporta parallelo al punto di partenza, vedo gli amici sbracciarsi e sventolare fazzoletti, sento le loro grida di incoraggiamento. Occhio al variometro che lentamente riprende a salire, ecco cosa devo fare: mantenermi parallelo al crinale con una serie di otto cercando di non allontanarmi troppo dal terreno, evitare di scivolare sottovento alla cresta. Guardo l'orologio, sono in volo da oltre mezz'ora, avanti ed indietro lungo il pendio, mi sento sempre più a mio agio, gli amici sono scomparsi dalla vista, forse si sono incamminati alla vicina trattoria, dove avevamo organizzato un pranzo per festeggiare l'avvenimento. Vedo solamente quattro mucche pezzate che, ad ogni passaggio di questo grosso uccello, mi tengono compagnia scuotendo i loro campanacci. Continuo a guardare verso valle e finalmente vedo sbocciare nel cielo un piccolo fiocco bianco, abbandono il mio pendolamento lungo il pendio e mi dirigo subito sotto questo primo cumulo che nel frattempo diventa sempre più consistente. Lo raggiungo, sento una spinta al fondoschiena, guardo il variometro, ... +1-1,5 - 2... ci siamo! Stringo la virata e con una spirale sempre più precisa cerco di sfruttare questo ascensore naturale nel miglior modo. Il terreno si allontana velocemente, l'altimetro indica 1500 mt e continuo a salire con un'ascendenza di 3 mt/s. Magnifico, non riesco a trattenere la mia gioia, canto a squarciagola anche se, complice la grande emozione, dalle mie labbra escono delle note stonate, poco importa, qui sono solo, circondato dall'azzurro ed accompagnato dal fruscio del vento, unici testimoni di questa mia immensa felicità.

MARIO MARTINELLI

## MATRIMONIO IN VISTA TRA DISTANZA E ACROBAZIA?

Dopo un volo in distanza, concludere con un programma acrobatico.

Potrebbe essere un nuovo tipo di gara. L'idea è ancora allo stato embrionale ed è spuntata a Torre Alfina, nel corso degli ultimi campionati di acrobazia per alianti nello scorso mese di luglio. Potrebbe essere una sorta di biathlon volovelistico, capace di combinare le differenti abilità richieste dalla velocità, distanza ed acrobazia e di mettere in luce i piloti dalla preparazione più completa e polivalente. Che ne dite?

## PER GLI INCREDULI

Ormai è la fine dell'aerotraining! Non è proprio così, ma è pur vero che in Austria e Germania è iniziata l'era del training con motoalianti. I vantaggi sono di gran lunga superiori agli svantaggi ed i costi si riducono del 50%. Il RAI tedesco (LBA) ha certificato il Super Dimona HK36 come trainatore di alianti fino a 600 kg. Lo stesso LBA ha inoltre deciso: per pilotare il motoaliante con l'aliante agganciato non è richiesta la licenza di pilota a motore. Basta quella di pilota d'aliante. Una bella notizia, non c'è che dire! Ora dobbiamo solo attendere che anche in Italia maturino tempi analoghi, sperando in tal modo in una consistente riduzione dei costi di training.

## VOLOVELISTI ED AMBIENTALISTI

No! Questa non è la storia della solita contrapposizione tra piloti e dichiarati ambientalisti. Questa volta si tratta delle stesse identiche persone che amano sia il volo a vela che la natura. Il DAeC (AeC tedesco) ha istituito un "Ufficio Ambiente e Natura", chiamando un biologo a dirigerlo, il dott. Wolfgang Scholze, 37 anni. Specializzato in ornitologia, è rimasto "fulminato" proprio dalla bellezza del volo degli uccelli, convertendosi così al volo in parapendio e deltaplano.

Un altro esempio di alleanza tra volo a vela ed ambientalismo tedesco proviene dalla Germania meridionale. Sul piccolo aeroporto di Blaubeuren, il locale gruppo di volovelisti è intervenuto per mantenere integro il vicino biotopo, liberandolo dalle piante d'alto fusto che stavano per soffocarlo. Il progetto e la sua realizzazione sono stati concordati ed autorizzati dalle competenti autorità forestali e comunali.

Progetti analoghi vengono spesso riportati ed esaminati da "Der Adler", la rivista dei piloti sportivi, parà, volovelisti, aeromodellisti, deltaplanisti della regione Baden-Württemberg, a testimonianza della sensibilità ambientale degli amanti dello sport dell'aria. Va ricordato, ad esempio, il concorso bandito tra le varie associazioni volovelistiche ed aero club's per un progetto di ristrutturazione ecologica dei campi di volo e dell'ambiente circostante. Il concorso è giunto quest'anno alla sua seconda edizione.

Tutto ciò tuttavia non impedisce che anche in Germania le polemiche tra piloti e movimenti ambientalisti "ufficiali" siano frequenti ed assai più virulenti che in Italia!

## AGGIUNGI UN POSTO A TAVOLO, ANZI IN FUSOLIERA!

Monoposto, biposto ed ora anche triposto. Se la memoria non m'inganna, il progetto della DG è attualmente l'unico e probabilmente il primo nella storia dell'industria volovelistica. Riguarda il progetto di un aliante d'elevate prestazioni e con tre posti in tandem. Il prototipo, battezzato DG 500 Trio, s'è già levato in volo per le prime prove, in vista di una regolare omologazione. In Germania si parla anche di una nuova specifica abilitazione: dopo quella per il trasporto passeggeri e per motoalianti verrà introdotta l'abilitazione per alianti triposto.

## UN TRAINO RECORD

Merita l'inserimento nel Guinness dei primati il training effettuato da due austriaci nel fine settimana a cavallo di agosto e settembre: 2.300 km e 18 ore! I due piloti volovelisti di Innsbruck dovevano risolvere un problema: il trasferimento del loro FOX fino in Turchia, per partecipare alla prima edizione delle olimpiadi dell'aria, nella specialità volo a vela acrobatico.

Il trasporto via mare e traghetto è parso lungo e noioso. Il viaggio con rimorchio attraverso paesi quali la ex Jugoslavia, Bulgaria, Grecia, poco rassicurante. La terza ipotesi, un megatraining, è stata accettata con entusiasmo e spirito d'avventura.

Autori della straordinaria prestazione, unica nella storia del volo a vela, sono due nordtirolesi: Christian Kopff, trainingato, e Christian Ortner, trainingatore. Di professione il primo è un giurista, il secondo avvocato.

Un altro aspetto straordinario del volo record è legato al velivolo trainingatore: un Super Dimona! Con questo vengono zittiti tutti gli scettici, che ancora non credono alla realistica possibilità di sostituire i classici potenti aerei da training con gli efficienti motoalianti dell'ultima generazione.

Dopo il decollo dall'aeroporto di Innsbruck, il tandem aereo ha scavalcato le alpi, con una prima tappa ad Otranto, quindi a Corfù ed un ultimo rifornimento a Creta.

Per completare l'impresa del secolo ci sono voluti due giorni e 18 ore di volo effettivo, sempre reciprocamente agganciati alla corda da training. La parte più delicata dei 2.300 km di volo è stata quella sopra il mare, 4 ore consecutive di training, durante il quale un eventuale sgancio involontario o qualche problema al motore del Dimona avrebbero messo in imbarazzanti difficoltà il FOX ed il pilota della nazionale austriaca di volo a vela acrobatico Christian Ortner.

## LA FINE DI UN MITO

Per 27 anni è stato tra gli appuntamenti più prestigiosi nel mondo del paracadutismo europeo ed il più antico, assieme a quello di Verona, per gli amanti dei lanci di precisione. Ora la Coppa di Pentecoste, regolarmente organizzata ogni anno (guerre permettendolo) nella cittadina meridionale di Bruchsal, in Germania, rischia di passare alla storia in modo scarsamente prestigioso. L'edizione '97 è stata improvvisamente annullata all'ultimo minuto, per carenza di iscritti. Una scarsa partecipazione causa e conseguenza d'irrisolte polemiche interne tra gli organizzatori. A quanto pare, tutto il mondo è paese.

## I VETERANI SMETTONO; I GIOVANI NON ARRIVANO

C'è preoccupazione in Germania per il trend negativo e perdurante tra i praticanti del volo a vela: i "vecchi" piloti smettono di volare, mentre i giovani non vengono oppure non rimangono. Per rovesciare la tendenza non basta il lavoro di pubbliche relazioni, ma occorre intervenire all'interno dei singoli club per integrare i giovani, dichiara a voce alta il mensile tedesco *"Der Adler"*. L'invito pressante viene rivolto ai gruppi direttivi dei singoli aero club, che dovrebbero organizzare una serie di serate d'incontro con i giovani. Poi, dopo aver registrato ed analizzato lo status quo, occorre procedere alla elaborazione di progetti che tengano conto in primo luogo delle aspettative dei giovani volovelisti; si legge in *"Der Adler"*.

CELESTINO GIRARDI

# El vuelo sin motor en la Republica Argentina

(Tomo I - 1810 - 1939)

di José Cuadrado

Anita Spuhr de Cuadrado, vedova del compianto volovelista argentino José Cuadrado, travolto da un tornado il 30 aprile 1994, ha licenziato alle stampe il primo tomo della storia del volo a vela argentino, che il marito aveva elaborato prima della sua tragica fine.

Si tratta di un agile volumetto di 175 pagine, ricco di dati e di illustrazioni. Esso si articola fondamentalmente in tre capitoli, tutti riguardanti il volo a vela nella Repubblica Argentina: il primo parla delle manifestazioni aeree pioneristiche e dei loro protagonisti; il secondo tratta degli alianti liberatori e veleggiatori e della loro costruzione in Argentina; il terzo capitolo passa in rassegna i piloti ed i costruttori d'aliante che si sono segnalati in questo ormai lontano periodo di tempo.

In appendice a questi tre capitoli, vengono infine elencati i primati di durata, altezza, distanza libera e distanza con meta prefissata, stabiliti dai volovelisti argentini fino al mese di dicembre 1939. Un particolare cenno vien fatto infine a proposito dell'AVVA (Associazione Veterani del Volo a Vela Argentino), ente al quale è dovuto il merito di aver appoggiato caldamente la pubblicazione del libro, non solo dal punto di vista morale, ma anche da quello economico.

Purtroppo non è dato leggere cenni circa un ulteriore sviluppo dell'opera, tale da comprendere il periodo di maggior splendore del volo a vela argentino; ma la precisazione editoriale di "Tomo I", fa supporre e sperare che ciò sia sottinteso. Concludiamo queste succinte note con qualche dato biografico riguardante l'autore di quest'opera.

Nato a Bahia Blanca il 21 novembre 1918, José Cuadrado cominciò a volare



in aliante nella sua città natale, continuando poi la sua attività volativa presso il Club de Planeadores di Azul. Nel 1947 si stabilì definitivamente a Buenos Aires, associandosi al Club Argentino de Planeadores Albatros.

Fu detentore di vari record nazionali, e tre volte campione nazionale e rappresentante argentino in tre Campionati Mondiali. Nel 1952 al Campionato Mondiale svoltosi in Spagna, si classificò al quarto posto. Nel 1956 a Saint Yan, in Francia, Cuadrado vinse la prima prova con un volo di distanza libera di 431 km, atterrando nelle vicinanze di Dunkerke.

Le pagine che Cuadrado ci ha lasciato rivelano il suo grande amore per il volo a vela e costituiscono un incancellabile ricordo della sua spiccata personalità umana e sportiva.

PLINIO ROVESTI

---

# V. I. P. - International Gliding Club

---



*Ten have elapsed since Gioacchino von Kalkreuth passed away..*

*I wrote that ten years ago, and cannot realize how is it possible that another decade has gone by.*

*Yet, JVK is still well alive in the memory of his friends and the gliding community.*

*His teachings will remain with us forever .*

*One of the articles he wrote for "Volo a Vela", along with an introduction by Walter Vergani dating 10 years ago, are reprinted here, as a memento.*

Dieci anni sono passati da quando Gioacchino von Kalkreuth ci ha lasciati...

Lo scrissi dieci anni fa e non riesco ora a capacitarmi che sia trascorso un altro decennio.

JVK però è sempre vivo nella memoria dei suoi amici e dei volovelisti ed i suoi insegnamenti rimarranno comunque con noi.

Uno dei suoi articoli, scritto per "Volo a Vela", nonché un'introduzione preparata dieci anni fa da Walter Vergani vengono ristampati in questo numero, come modesto omaggio e ricordo.

RF

## Gioacchino is still up to date

by WALTER VERGANI

*I went once again through two articles written for VOLO A VELA by the unforgettable Gioacchino von Kalckreuth back in 1970, and could not avoid remarking that the concepts contained in them are still extremely up to date, both as far as dolphining mountain flight and climbing in the cumulus clouds are concerned.*

*The first of these two topics, which was the key of the remarkable achievements of the latest years, competitions and World Championships at Rieti included, has been dealt with extensively in a recent time too. The second one is more sensitive, but certainly deserves to be given consideration, as it is positively the time that climb in the clouds be removed from enclosure where forbidden things are kept.*

*Going back now to dolphining flight in the mountains, there is no doubt that it has largely contributed to the extraordinary improvements of the modern sailplane characteristics, which, affording a good lift-to drag ratio even at quite significant speeds, such as 150 to 170 km/h for a standard class glider, have increased from 1:1.5 to 1:2 the width of the usable speed band, and therefore provide for a greater altitude gain during the pull-up phase, which is the core of dolphining flight. This means that the pilot flies paying a little less attention to the vario and a little more attention to the altimeter, turning only where values are very high and for just enough time to return to the most suitable altitude (which is most often the height of the mountain ridge crest), when valleys are to be crossed and a new range reached, or areas poor of updraft have to be avoided.*

*If we examine the barograph charts of the three flights mentioned by Gioacchino in his article, we can note that dolphining flight was more a wishful thinking than a reality at that time: Gioacchino in fact flew an SHK with 25 kg/sqm wing loading and a maximum lift to drag ratio of 36 at 90 km/h and of 32 at 115 km/h.*

*The portions flown by using the dolphining technique are:*  
flight No. 1:

*from Pizzo Tre Signori to Foppolo, 17 km in 15' (at an average speed of 70 km/h);*

*from Pizzo di Coca to Adamello, 40 km in approx. 30' (at an average speed of 80 km/h);*

*flight No. 2:*

*from Zell am See to Gerlos Pass 10' flight time, to Brenner Pass 10' flight time, out and return to St. Moritz turning point 20' flight time, two 10' long stretches on the inbound course;*

*flight No. 3*

*after the start from Aigen, the first climb is at Gerlos Pass, after 1h 30' flight time during which 5 altitude «recoveries» of 200 to 400 meters and 2' to 3' each, were accomplished. There immediately followed a portion of dolphining flight lasting 15'. A further climb at the Brenner Pass and from then on, 1h 20' flight between 2600 and 3000 meters with 5 climbs of 2' each. Finally 20' to Lucomagno Pass. All the remainder of the flight was flown according to the typical yo-yo technique.*

*The quite remarkable thing in this flight is the start time, namely 9.30 solar time, that permitted a nearly straight flight to be carried out for approximately one hour and with deviations from the average altitude of 100 meters up and down.*

*If we compare these flights with the last flight I flew at Rieti in 1986, the difference due to the better characteristics of the sailplane (an ASW22 with 24 m wingspan, 41 kg/sqm wing loading, lift-to-drag ratio of 56 at 95 km/h and 33 at 150 km/h) can be easily observed.*

*To summarize:*

*A 304 km long flight with start line crossing at 2050 meters QFE. Time taken 2 hours 34 minutes. 6 climbs for a total of 3650 m in 27'30", nearly 2 hours of straight flight with speeds between 190 and 100 km/h.*



# Competing with the clock

by JOCHEN von KALCKREUTH

While in cycling a time trial is a very exacting task for the competitor as he does not know how well his opponents are performing, we glider pilots do not have this problem on a long route because we (nearly) always know at what point of our track we are and how many daylight hours we still have to complete our flight. On the other hand, there is something in common between the cyclist and the lone glider pilot: both have to be as fast as possible in all moments of the trial, they do have to race without wasting a single instant.

When I say so, I think about three out-and-returns that I have accomplished in the last months, and that I had pondering for long. How to plan such flights in the most suitable manner to be sure to accomplish them, was matured after travelling many kilometers in the mountains, talking with experienced people and studying the most adequate course.

When one envisages an out-and- return of more than 600 or 700 km, a simple calculation enables him to realize the need to fly fast from the takeoff to the final glide. If we consider that a fine day offers approximately 7 hours of nearly certain convection (from 10 am to 5 pm), we must take into account an average speed of 85 km/h, and this without having kept as little as half an hour spare time to cater for a possible low point. If we go further and think about distance flights in the order of 700 to 800 km, our schedule becomes even tighter, bringing us to the limits imposed by the characteristics of today's sailplanes. However I was, and still am, convinced that these distances are (in the mountains) possible for us, in view of the gliding ratios of the Cirrus, Kestrel, SHK and Libelle, on one of those days we have three or four times in a year, on which the lapse rate is between 0.65 and 0.7. The sky is clear, and start can be made around 9, 9.30 am.

The secret to accomplish these out-and-returns lies — besides being confident to be able to attain the goal — in the correct choice of the course and the technique to adopt.

- I. The course: by following as we do South of the Alps, and the Swiss and German pilots do, the Alpine valleys in West to East direction, we are sure that we are over a terrain that is well heated by the sun from early morning to late afternoon. As we know heating is particularly strong on the most suited areas of this terrain (south-eastern, southern and south-western slopes), rocky spots, gorges away from the woods, steep crests, and so on, where it generates the thermals. But the sun also bathes all the remaining ground (that is most of it) when it faces to the third and fourth quadrants. It is just in such areas that we have so far neglected the enormous possibilities that a fine summer day can offer us in the mountains.
- II. Flying technique: all the chances to complete a long flight given to us by the ideal day, the lift-to-drag ratio of our glider, the correct course, will not enable us to complete the fastest flight if we do not pay the due attention to the peculiar characteristics of mountain flying, that is to the continuous upward movement of the air along the heated slopes.

And this means nothing less than nearly completely relinquishing the basic idea which has been the guideline followed in the last few years when pursuing the goal of the world distance record: the famous Mac Cready rule.

The explanation is the following: the theory of this world champion, which is essentially applicable to soaring over a flat terrain, envisages the development of a distance flight which is too simple, I repeat, too simple for alpine soaring (to climb first, than to glide, then climb again, etc.).

Besides, it does not keep into account the high gliding ratios of the modern machines, and makes the pilot waste a fair deal of this characteristic because leads the pilot to fly in an abrupt manner, too brisk, and not economical from the point of view of aerodynamics. It is clear: if we find a nice 2.5 to 3 meters to climb in point A, and when leaving the thermal see a nice cumulus ahead at point B that tells us that a similar climb should be expected beneath it, adhering to the Mac Cready rule makes us cover the gap between the two thermals at a speed of 130 to 150 km/h. At such a speed we can no longer exploit the weaker upcurrent existing between A and B as we are unable to spot it, our instruments being unable to let us note them. If we conversely feel this climb just by chance, we cannot take the best advantage of it because we have crossed the area too quickly. Another possibility is that our vario has nearly no lag and is well compensated, so it let us identify the mildly working area: still we make a mistake if we decide to start dolphining at this point because a rapid change in the gliding speed means a massive loss of energy.

Hereafter I wish to detail the flying techniques adopted in the three flights that I am going to describe:

1. The essential thing is to follow, even if at a much higher altitude, the path of the ground patches that are most heated during every hour of the day; this might mean that you have to follow a track that is not straight.
2. To maintain in the portion of the flight above much heated ground, gliding speeds permitting the straight but continuous lift zones to be exploited. This is done by using a soft dolphining flight, in the speed range of 100 to 125 km/h.
3. Thus, spiralling should be kept to a minimum.
4. Only the strongest updraft met at a given time in the day should be used to climb, while remaining above the ridge crest line.
5. To follow the Mac Cready rule only if the terrain ahead is not a continuous range of mountains, like the North side of the Valtellina, but is of the type including a ridge, a valley, a ridge and so forth.
6. In the case indicated in point 5, it is very important to reach the next crest at an altitude higher than the crest or very close to its top.

And now three flights that clearly typify the validity of this flying technique:

1. Calcinat-Kartritsch (out-and-return) 612 km.  
19th May 1970. Take-off at 9.25, start at 9.40, arrival at 17.05.  
Flying time 7 hours 25 minutes, average speed 82.5 km/h.  
Course: Campo dei fiori (1), Piambello (2), Monte Generoso (3), northern slope of Grigna (4), Foppolo (5), Pizzo di Coca (6), Adamello (7), northern side of Tonale Pass (8), Val Sole (9), Sarentini Alps 10 km North of Bolzano (10), Cima Plose (11), northern slope of Pusteria Valley (12), Kartritsch turning point (13). Return along the same route up to Adamello, then southern slope of Valtellina (14), southern slope of Legnone (15) final glide.

Time history of the flight, by hour:

10.40	Foppolo	80 km
11.40	Adamello	60 km
12.40	Val Isarco	85 km
13.40	Turning point	80 km
14.40	Sarentini Alps	90 km
15.40	Aprica Pass	105 km
16.40	Menaggio	80 km
17.05	Calcinat	35 km

Characteristics of the day: cumulus formation at the beginning of the day and 1.5 to 2 m/s thermals. Maximum thermal strength 3 m/s. From Foppolo to Adamello, constantly smaller cumuli, clearly drier and stabler air, north-easterly wind between 5 to 10 knots. 2 to 3.5 m/s blue thermals on the Sarentini, up to the turning point. Cumuli again from Sole Valley to the end of Valtellina, with thermal strengths of 2 to 3.5 m/s. Weaker updrafts in the last portion of the flight (1 top 1.5 m/s up to Legnone).

2. Aigen/Stiria/St. Moritz/Engadina - Out and return, 694 km 5th June 1970, take-off at 9.20, start at 9.50. Arrival 17.00, flying time 7 hours 10 Minutes, average speed 97 km/h. The course: Enns Valley, Salzach Valley (1 and 2), Zell am See (3), Gerlos Pass (4), Brenner Pass (5), low Engadine (6), Zernezz, St. Moritz (7), return along the same route up to Gerlos Pass, then southern slope of the Salzach and Enns valleys.

Time history of the flight, by hour:

10.50	Zell am See	105 km
11.50	Brenner road	100 km
12.50	Resia Pass/Scuol	95 km
13.35	Turning point	
13.50	Zuoz/Engadine	75 km
14.50	Sellrain	100 km
15.50	Uttendorf	100 km
16.50	Groebming	100 km
17.00	Aigen	25 km

Characteristics of the day: regular cumulus formation at the beginning of the day. Trend to overdevelopment in the low Engadine resulting in large shadowy areas. Change in wind direction from NE to SO on track and close to the turning point, with seeping in of the typical stable and humid air in the entire area of high Engadine. Bernina and Maloia Passes with overcast sky. Thermals from 1.5 to 2 m/s to a maximum value of 2.5 to 4 m/s. Very regular thermal pattern between Aigen and low Engadine; this permitted the above mentioned flying technique to be fully exploited. This flight was the new German record, the previous one having been obtained in January 1969 in South Africa.

3. Aigen-Disentis-Rhine Valley-St. Johann-Zell am See, 765 km. 21st June 1970. Take-off at 8.55, start at 9.30. Arrival at Zell am See at 18.30, after giving up the idea of accomplishing the final glide to Aigen. Flight time 9 hours, average speed 85 km/h. Course: Enns and Salzach valleys, Zell am See (1), Gerlos Pass

(2), Brenner road (3), low Engadine (4), Linard Peak (5), Fluella Pass, Davos, Thusis, Disentis turning point below the Lucomagno Pass (6), Chur (7), Davos (8), Fluella and Resia Passes (9), South of Innsbruck (10), Zell am See (11), St. Johann, return to Zell am See (13).

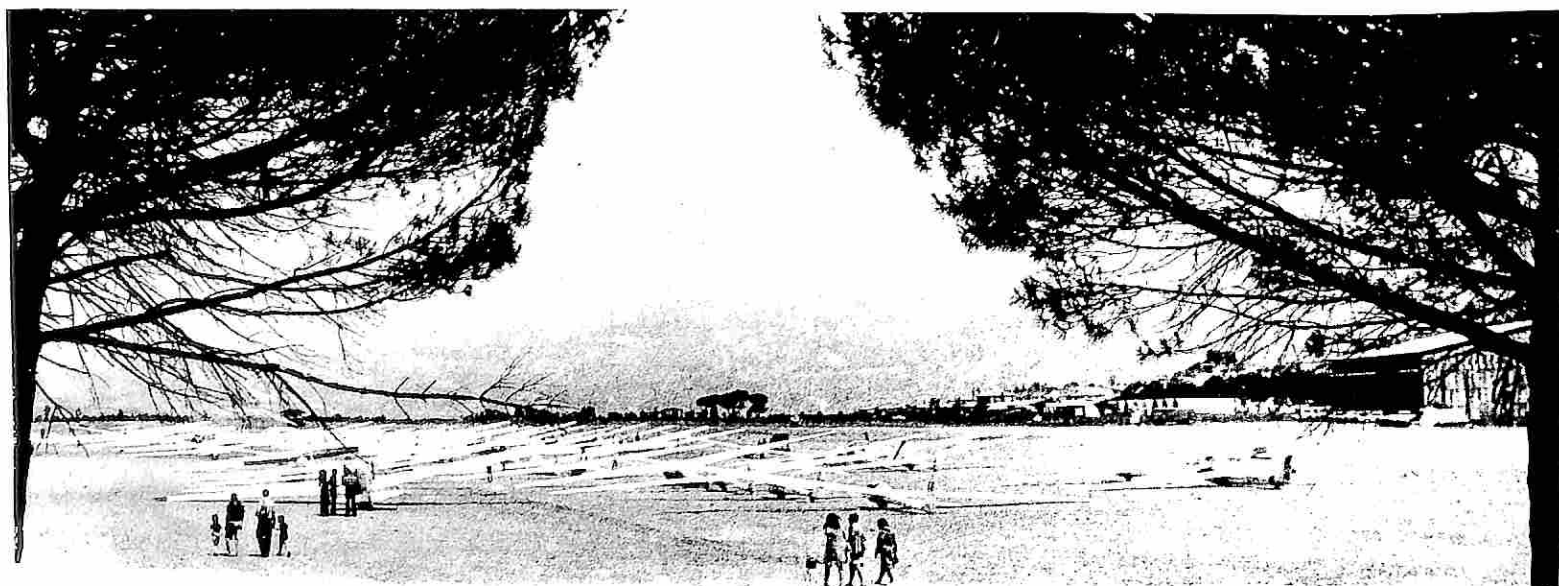
With this flight I tried to beat the world distance record by flying a goal distance of 808 km, but I could not complete it because the thermals stopped working around 18.00 in the area of Zell am See, due to a fast increase in pressure, a strong inversion and the presence of mist. All this hindered the formation of any late updrafts in the ample wood-covered areas in the valley of Salzach. I therefore could not make it home and was compelled to turn back 70 km West of Aigen, spending the remaining altitude to return to the Zell am See airfield. I was retrieved by aerotow because I hoped to have another chance on the following day.

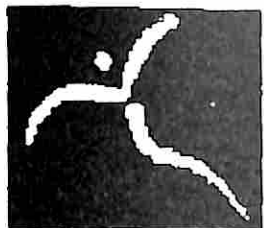
Characteristics of the day: second day of high pressure, regular formation of thermals permitting the new flying technique to be used. Fairly large cumuli from the beginning of the day. Increase in cloud cover towards the turning point and in particular in the area of Davos, Chur, St. Gotthard Pass. From Innsbruck, wind from the S, SW slope. Large cumuli congesti in the zone of Biasca. Thermal strength was from 1.5 to 2.0 up to a maximum of 2.5 to 3.5 m.

The barograph chart of this flight, in particular for the first portion flown up to the Disentis turning point, shows very clearly that the technique described above was used. The time from Aigen to the turning point (404 km) was 4 hours 30 minutes, which meant an average speed of 90 km/h, with a total number of 8 thermals exploitation by spiralling.

The second part of the flight conversely demonstrates that the weather was getting increasingly worse (an overcast of cumuli impaired heating of the terrain, stable air was creeping in from S-SW), in spite of the fact that upcurrents in the most suitable spots still worked at 2.5 m/s. These conditions however prevented the previous technique from being adopted. In fact, it can be easily seen that the barograph chart becomes «traditional», and the average cruise speed becomes as low as about 80 km/h, while it should have increased because of the sun heating of the afternoon hours.

I was thus barred from any chance of making it just when I needed two further climbs of 500 to 600 meters each. It is always a challenge to compete with the clock.





1 World Air Games 1997, First Gliding Championship of the World Class

FINAL  
TOTAL SCORES

CN.	COMPETITOR	NATION	DAY 1	DAY 2	DAY 3	DAY 4	DAY 5	DAY 6	DAY 7	TOTAL
1	EZ Frederic HOYEAU	FRA	643	643	899	503	1100	734	1100	5622
2	EY Julien HENRY	FRA	642	704	721	496	922	753	1100	5338
3	PW Jesper ENGSTORM	SWE	630	666	937	484	822	689	1050	5278
4	01 Hans BIESTERS	NED	636	588	896	376	996	701	1065	5258
5	UA Vytautas SABECKIS	LTU	688	581	863	468	1012	568	909	5089
6	45 Diether MEMMERT	GER	631	639	864	426	869	730	872	5031
7	LT Gintaras DREVINSKAS	LTU	601	592	838	445	902	703	933	5014
8	LB Leonardo BRIGLIADORI	ITA	630	669	692	434	946	628	961	4960
9	CU Jeroen KOLE	NED	632	584	671	431	996	585	1059	4958
10	AT Tom GILBERT	AUS	633	622	850	442	823	665	918	4953
11	JO Shinzo TAKIZAWA	AUS	635	582	679	348	905	702	1044	4895
12	SV Ole ARNDT	DEN	633	406	829	407	778	740	1058	4851
13	LOT Janusz CENTKA	POL	637	586	732	464	1020	683	724	4846
14	YY Bruno GANTENBRINK	GER	636	656	729	315	866	731	862	4795
15	MM Jochen KROITZSCH	AUT	633	594	848	468	528	715	991	4777
16	W1 Nino PEROTTI	ITA	749	579	848	404	930	303	959	4772
17	LU Bengt GOOK	SWE	699	265	740	433	872	646	961	4616
18	ZX Maurie BRADNEY	AUS	612	400	839	428	617	665	909	4470
19	JS1 Jay N. REBBECK	GBR	580	454	901	470	828	290	909	4432
20	F1 Pawel FRACKOWIAK	POL	771	633	283	464	917	621	725	4414
21	I Petr KREJCIRIK	CZE	580	376	684	452	922	668	725	4407
22	VF Halasi GABOR	HUN	692	584	682	417	785	676	500	4336
23	PW5 Henry A. REBBECK	GBR	633	452	729	457	900	221	907	4299
24	KF Tamara SVIRIDOVA	RUS	634	545	737	379	852	219	927	4293
25	PA Kassai BELA	HUN	612	513	683	407	901	673	489	4278
26	W2 Luca URBANI	ITA	632	612	716	453	149	698	952	4212
27	UC Mads LYKKE	DEN	614	604	681	456	58	673	1076	4162
28	ES Motoharu ODA	JPN	629	274	694	388	649	712	746	4092
29	AJ Pedro TOQUERO	ESP	758	540	684	439	733	218	699	4071
30	DH Kari H. STRIEDIECK	USA	641	76	610	470	918	272	1057	4044
31	65 Rafi LUSKI	ISR	633	127	692	281	785	666	766	3950
32	PV Vladimir PANAFUTIN	RUS	630	90	833	408	848	303	736	3848
33	HB Clarendon BOWMAN	USA	634	458	671	369	982	663	35	3812
34	TS Pedro A.D. Sa'e MELO	POR	751	240	0	350	550	674	582	3147
35	OE Metin ÖZBEY	TUR	580	108	407	215	733	295	656	2994
36	AK Tolga VAROL	TUR	328	345	367	215	732	297	656	2940
37	SB Stewart BARTON	NZL	600	583	732	215	48	0	714	2892
38	V9 Peter VOLF	BRA	764	276	500	243	233	76	660	2752
39	SD Dimas CARVALHO	BRA	315	280	667	258	46	0	719	2285
40	SJ Bill WALKER	NZL	632	590	732	210	0	0	0	2164
41	PD Brian CHESTERMAN	NZL	218	225	412	211	643	299	33	2041
42	HAI Gudrun HAAS	GER	300	346	486	417	165	0	162	1876
43	INA Wiwin ANGGONO	INA	330	340	398	0	0	0	0	1068

## Europei femminili

Dal 20 luglio al 2 agosto si sono svolti in Slovakia i decimi campionati europei femminili ai quali ha partecipato la sola Margherita Acquaderni che dopo sette prove si è classificata al nono posto. Al prossimo numero!

## Aeroclub Volovelistico del Mugello

Il 2 Settembre 1997, sull'Aeroporto di Arezzo, dove da quest'anno ha iniziato ad operare la scuola di volo dell'AeC Volovelistico del Mugello, si sono svolti gli esami per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore. Tutti i candidati (Stefano Baruchello, Massimo Bianchi, Marco Bocciolini Piattoli, Alessandro Bulli, James Cavagnari, Dimitri Falli, Sergio Gori, Ilan Graetz) hanno superato la prova. Il merito del successo va all'istruttore Luigi Susani, all'infaticabile Giacomo Pergola, a Diego Regali, alla lungimirante ospitalità di Antonio Dentini, Presidente dell'AeC di Arezzo.

## Aeroclub Centrale - Rieti

Il bilancio della prima fase (18 maggio - 16 agosto) degli stages organizzati dell'Aeroclub Centrale Volo a Vela di Rieti per il perfezionamento e l'avviamento ai voli di performances e di gara dei volovelisti italiani è di oltre tremila ore di volo (precisamente 3.030,10), quasi 179 in più rispetto a quelle dello stesso periodo del 1996. I voli effettuati sono stati complessivamente 968, mentre i partecipanti sono stati 148, provenienti da aeroclub di tutta Italia. Notevole l'aumento dei partecipanti agli stages di 1° livello, mirati soprattutto al perfezionamento base dei piloti neobrevettati e alla loro preparazione al conseguimento dell'insegna sportiva d'argento, che sono stati settanta, sedici in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, mentre si sono avuti decrementi (rispettivamente di tredici e diciassette unità) in quelli di 2° e 3° livello. Degli stages finora effettuati, due, quelli della prima settimana di agosto, si sono svolti sull'aeroporto di Foligno in collaborazione con l'Aeroclub di Foligno. Gli altri sono stati tutti tenuti sull'aeroporto di Rieti ove, al momento, si stanno svolgendo la seconda fase degli stages, che si concluderà a fine settembre, e l'annuale corso istruttori di volo a vela.

## Comunicati Aero Club d'Italia

### Campionati del Mondo di Parapendio

Jimmy Pacher, dell'Aero Club di Ardena, ha vinto per l'Italia, la medaglia di Bronzo ai Campionati del Mondo di Parapendio che si sono svolti a Castejon de Sos (Spagna) dal 12 al 26 luglio 1997, con soli 55 punti di distacco dal 1° classificato, il pilota inglese John Pendry.

Un buon piazzamento anche per la squadra che, con Jimmy Pacher dell'Aero Club di Ardena, Eduard Taschler dell'Aero Club di Bolzano, Loris Berta dell'Aero Club Prealpi Venete, Pierandrea Patrucco dell'Aero Club di Cuneo e Maurizio Botregal dell'Aero Club di Belluno, si è classificata al 5° posto su 36 squadre partecipanti.

### Insegne FAI e Licenze Sportive

Ci comunica che a seguito di attento esame delle norme F.A.I. è stato rilevato che non è previsto il possesso della licenza sportiva per l'ottenimento delle insegne di volo a vela. Si invitano gli Aero Club a dare diffusione ai propri soci volovelisti della presente comunicazione.

### Campionati del Mondo di Paracadutismo

La rappresentativa nazionale di paracadutismo guidata dal cap. Paolo Bertolini e composta da Massimo Piccinini, Renato Tancredi, Luciano Mancino, Stefano Busato e Paolo Bevilacqua ha conquistato la medaglia d'oro, classificandosi al 1° posto, seguita dagli USA e dalla Russia, alla 4ª Coppa del Mondo di Canopy Formation disciplina rotazioni.

Nel corso della competizione la squadra ha inoltre ottenuto, per due volte, il nuovo record del mondo delle discipline con 18 punti nel corso del primo round e 19 punti nel 6° round effettuato il 5 settembre 1997.

### VENDESI ALIANTE LS6 a - marche I.LVIT

630 ore - radio Becker AR 3201

vario ILEC con collegamento GPS

carrello Pirazzoli 800 AL chiuso

Pressiani Mario ab. 035.791580 uff. 039.5320415

**A "VOLO A VELA", ai volovelisti ed ai piloti tutti – per le testimonianze di cordoglio, amicizia e stima che sono state manifestate nei confronti dell'amato Giancarlo, amico affettuoso, disponibile sempre e pilota instancabile. Bianca, Giorgio con Enrica ed il piccolo Luca ringraziano con nel cuore il ricordo di una persona speciale. Grazie fratelli.....**



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany  
 Phone 07257/890 Switch board and management  
 8910 Aircraft sales - 8960 Service  
 Fax 07257/8922

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

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

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

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

**ELAN**  
**FLIGHT**

LA CONSOLIDATA REALTÀ NEL TRATTAMENTO DI FIBRE  
 COMPOSITE NON SOLO NEGLI SCI ED IMBARCAZIONI  
 MA ANCHE NEI  
 FANTASTICI ALIANTI!

**MONOPOSTI:**

DG-303 ELAN	Aliante da competizione Classe Standard. Nuovi profili alari e winglets. E = 1:43.
DG-303 ELAN ACRO	Aliante con apertura 15 m. "fully acrobatic": +7 -5g.
DG-303 Club ELAN	Aliante Classe Club, apertura 15 m.
DG-303 Club ELAN ACRO	Aliante Classe Club, apert. 15 m., "fully acrobatic"

**BIPOSTI:**

DG-505 ELAN Trainer	Apertura 18 m., ideale per scuola ed allenamento.
DG-505 ELAN Orion	Biposto multiversione: - "fully acrobatic" apert. 17,2 m. - wingtips per apertura 18 m. - wingtips per apert. 20 m. con winglets.
DG-505/20 ELAN Wiglets	Aliante alte prestazioni, flaps ed apertura 20 m. con winglets.
DG-505/22 ELAN	Aliante alte prestazioni con flaps ed apertura 22 metri.

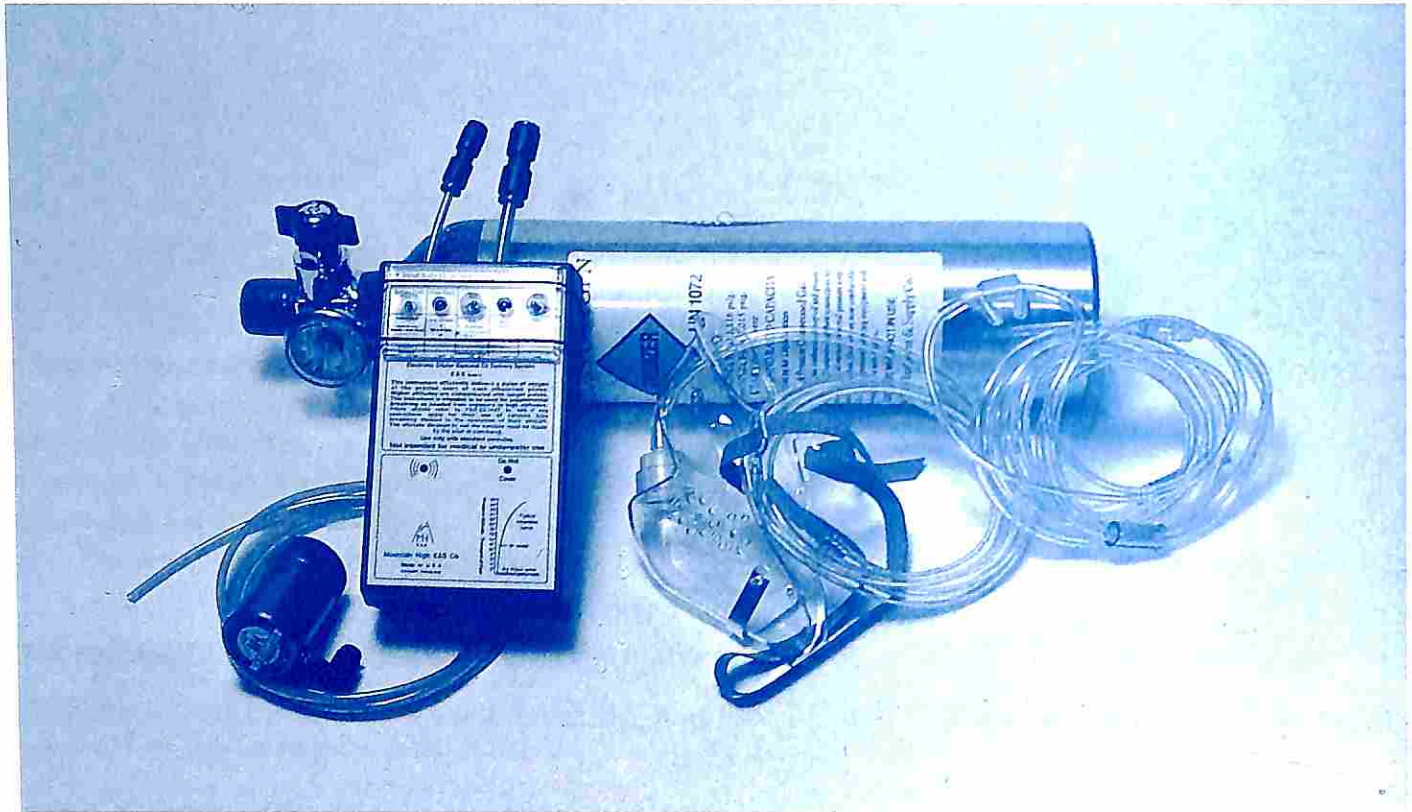
**ELAN FLIGHT**  
**•Slovenia•**

**UNA TRADIZIONE  
 DI SERIETÀ**

Contattate:

**PAOLO DE MARCO**

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



## IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

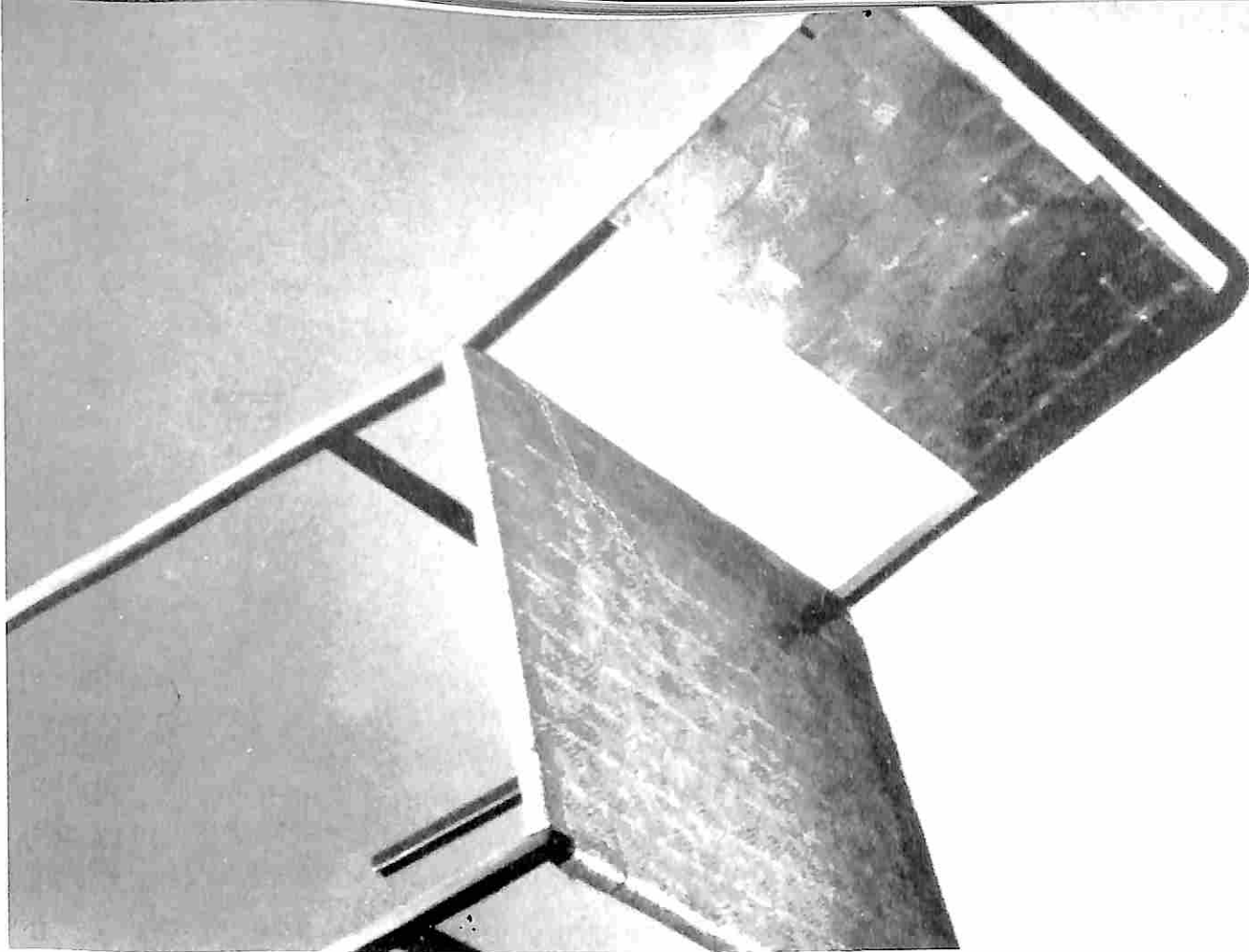
Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.









## SICOBLOC

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

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

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

## MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

**1849** **Mazzucchelli**

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy  
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

# RELAX

Elegante seggiolino ribaltabile realizzato in resina termoplastica. Ideale per le cabine doccia, ed anche per arredare con un tocco di classe il bagno.

La superficie liscia, l'armonia delle forme, la qualità della materia prima impiegata sono garanzia della massima igiene e facilità di pulizia. La finitura antiscivolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

Viene fornito completo di accessori per il montaggio e di maschera di foratura.

Dimensioni: larghezza cm. 37  
profondità con seduta aperta cm. 28  
profondità con seduta chiusa cm. 7

Élégant siège rabattable en résine thermoplastique. Idéal pour la douche et aussi pour l'aménagement avec une touche de classe de la salle de bains.

La surface lisse, l'harmonie des formes et la qualité des matières premières employées garantissent le maximum d'hygiène et la facilité de nettoyage. La finition antidérapant de l'assise contribue enfin à une parfaite sécurité.

Il est livré avec les accessoires de montage et les supports de fixation.

Dimensions: largeur cm. 37  
profondeur avec siège ouvert cm. 28  
profondeur avec siège fermé cm. 7



Elegant tip-up seat made by thermoplastic resin. Ideal for the showerroom and to give the bathroom a class-touch.

The smooth surface, the harmony of the forms and the quality of the used materials guarantee the highest hygiene and easiest cleaning. The antislip finishing of the sitting part is after all an element of extreme security.

Relax is provided with fixing accessories and drilling pattern.

Dimensions: width cm. 37  
depth by open seat cm. 28  
depth by closed seat cm. 7

Eleganter Klappsitz, hergestellt aus thermoplastischem Vollkunststoff. Ideales Zubehör für Duschkabinen. Sinnvolles Ausstattungsdetail für ein wenig mehr Klasse im Bad.

Die glatte Oberfläche, die harmonische Formgebung und die hohe Materialqualität sind die Garantie für einfache Reinigung und optimale Hygiene. Die rutschfeste Sitzfläche ist ein weiteres Element extremer Sicherheit.

Relax wird mit Befestigungsmaterial und Montageanleitung geliefert.

Masse: Breite cm. 37  
Tiefe bei offener Sitz cm. 28  
Tiefe bei geschlossener Sitz cm. 7

Elegante opklapbare kunststof zitting. Ideaal voor de douche-ruimte en om de badkamer met meer klasse uit te rusten.

Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

Maten: Breedte cm. 37  
diepte cm. 28  
diepte met opgeklapte zitting cm. 7

PLASTICA  
**ilma**

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



**A.V.A.O.** ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE  
**A. V. A.** AEROCLUB VOLOVELISTICO ALPINO

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

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

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

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.*