

**VOLO
A
VELA**

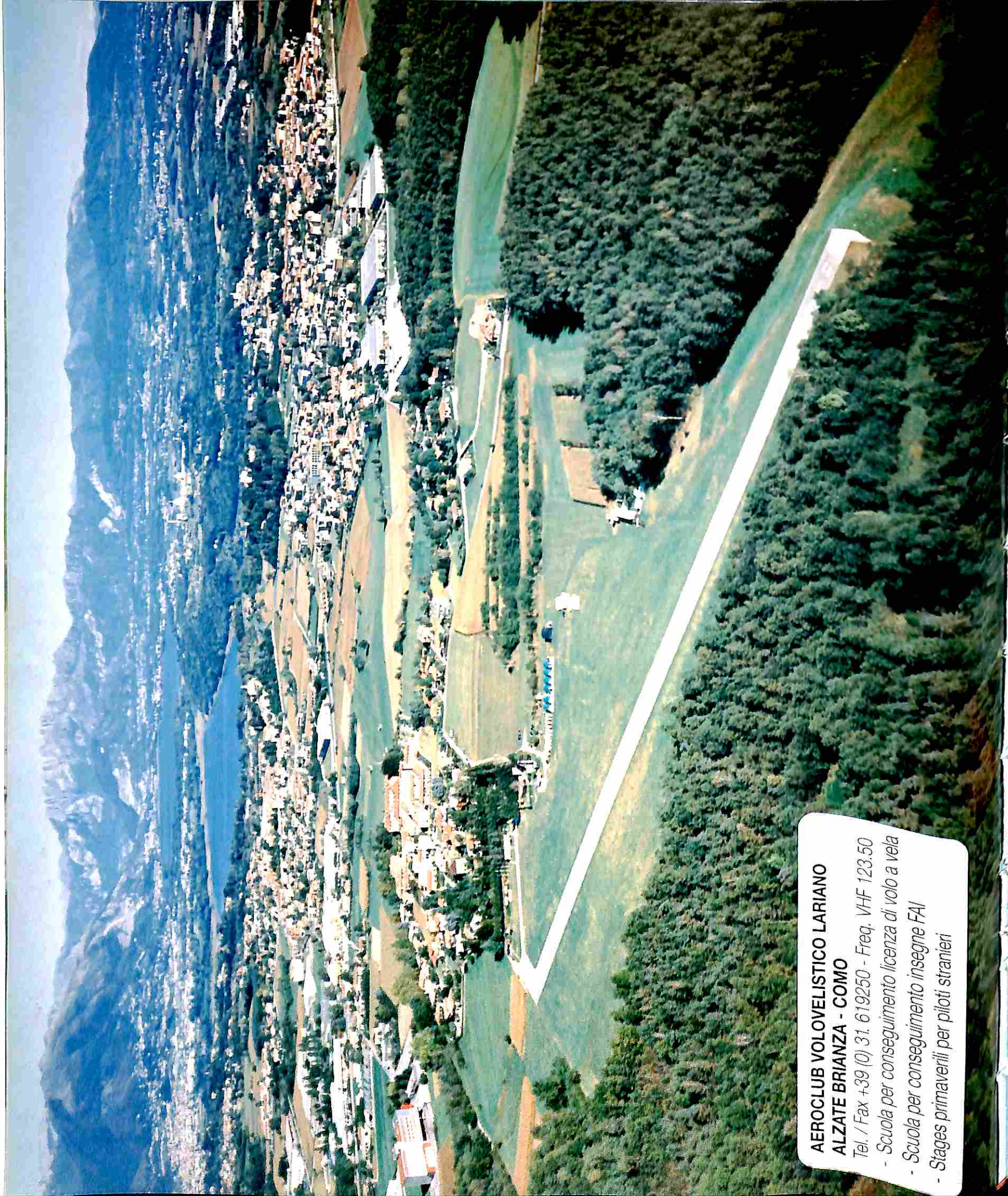


LUG. - AGO. 1998

N. 249

La Rivista dei Volovelisti Italiani



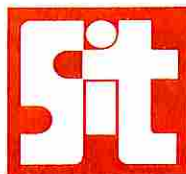


**AEROCUB VOLOVELISTICO LARIANO
ALZATE BRIANZA - COMO**

Tel. / Fax +39 (0) 31. 619250 - Freq. VHF 123.50

- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
- Scuola per conseguimento insegne FAI
- Stages primaverili per piloti stranieri

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



SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE

LA SCELTA DEFINITIVA

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

C'È D... ?

COBRA

COBRA

SDI C4 COMPETITION

Variometri per il volo a vela



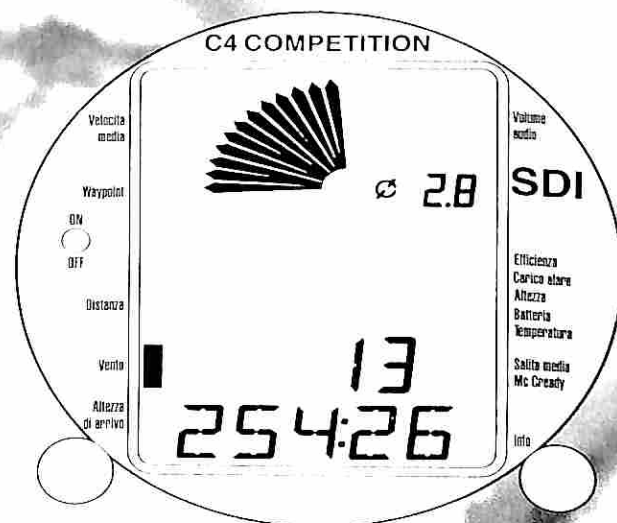
"NETTA-MOSCERINI" MOTORIZZATO

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



AEROGRAF 2000
la più sicura documentazione di volo

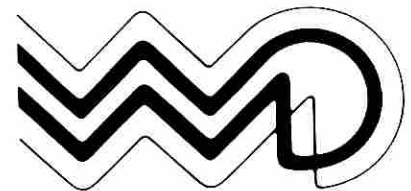
- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie



Il più semplice e completo sistema di navigazione e registrazione



ALIMAN S.r.l.
Via Isonzo - Aeroporto
I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax (031) 619400 - Cell. (0347) 2212784
e-mail: aliman@tin.it



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

FSG 5 W

FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



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

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

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

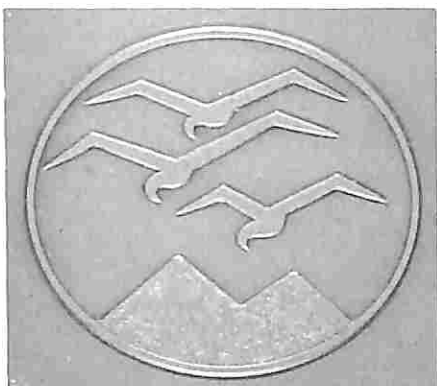
da oltre 25 anni al servizio del volo a vela

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



GLASFASER ITALIANA spa

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



tanto tuonò che..... forse pioverà

Lo scriveva il "vecchio" Riccardo Bri- gliadori quando l'entusiasmo era ancora il "carburante" principale del nostro volare... senza motore.

Oggi il carburante è quello di cento ottani ed il volare senza motore è solo un eufemismo.

Alt! Non possiamo permetterci di diventare pessimisti, anzi dobbiamo peccare di ottimismo. E l'entusiasmo deve restare il nostro indispensabile carburante, anche quando certi "vuoti" ti portano al fuori campo. C'è la squadra che ti recupera e si riparte, spesso con più entusiasmo di prima. Difficoltà? Certo non mancano: oggi il fuori campo è "virtuale" e la carta di credito ancora più veloce del libretto d'assegno, quindi.....quindi, a maggior ragione, dobbiamo suscitare più entusiasmo per contrastare l'aridità del momento che sembra sovrastare

il nostro settore.

Ben vengano tuoni e lampi!

Devono smuovere l'atmosfera stagnante, devono scuotere poltrone ingombranti, devono risvegliare volontà assopite, devono richiamare l'attenzione dei giovani ed indurre i vecchi a rinfrescare le esperienze visute.

Le alluvioni di questi giorni non hanno alcun riferimento alla fertile pioggia auspicata dal Riccardo, quindi attendiamo che i "tanti" sollecitati ritrovino il vissuto entusiasmo e la voglia di manifestare le loro esperienze, le loro opinioni, i loro suggerimenti ed ovviamente le loro critiche. Con la più ampia libertà sempre goduta su queste pagine.

In becco all'aquila!

Renzo Scavino



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.

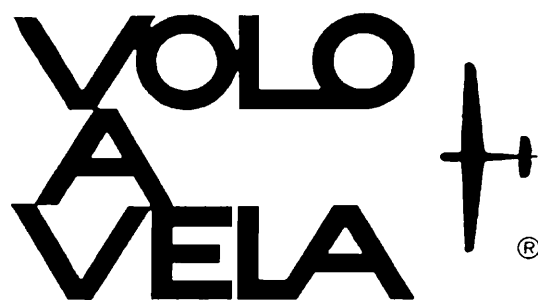
Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani
CANADA Paolo Miticocchio

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



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. 249 LUGLIO/AGOSTO 1998

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	TANTO TUONO CHE FORSE PIOVERÀ
7	CIAO ADELE!
9 <i>fiiv</i>	L'AE.C. D'ITALIA SEMPRE PIÙ BUROCRATIZZATO
	LA F.I.V.V. PRESENTE A VALBREMBO
11 <i>competizioni</i>	IX CAMPIONATI EUROPEI
16 <i>proposte</i>	QUALCOSA DI NUOVO NEI CAMPIONATI DECENTRATI
17 <i>dai campi di volo</i>	TORREALFINA
	FERRARA
	RIETI
	BEN TORNATI!
21 <i>azzurre nostalgie</i>	STORIE DI TOCUMWAL
23 <i>esperienze</i>	
27 <i>classifiche</i>	
31 <i>competizioni</i>	"LES BAMBINI" AL CAMPIONATO PROMOZIONE
32 <i>prevenzione & sicurezza</i>	PARLIAMO UN PO' DI ISTRUTTORI
33 <i>rassegna stampa</i>	ABBIAMO LETTO PER VOI
36 <i>recensioni</i>	FELSINA AVIATRICE
37 <i>aerodinamica</i>	IL BUON SENSO NON SI ADDICE ALL'AERODINAMICA
41 <i>tra le quinte del passato</i>	VISITA A CAMELOT?
43 <i>vip</i>	THE VELINO GETS A NEW WING
44 <i>ricordi</i>	LA SCOMPARSA DI SILVIO SIGNORINI
	IN RICORDO DI WALTER GALLI
45 <i>voloavelainformazioni</i>	
47 <i>ultimissime</i>	
IN COPERTINA: Un'immagine suggestiva, un invito a riflettere (foto Don Adriano Sandri)	

ABBONAMENTI 1999:

- 1 - SOSTENITORE L. 500.000 + Aufruff + sciarpa e cravatta pura seta + 24 fotocopertine
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 + Aufruff + cravatta pura seta
3 - PRESENZA L. 90.000

ATTENZIONE: – per aderire alla F.I.V.V. aggiungere 10 mila lire al versamento sul CCP 16971210
– per abbonamenti cumulativi "tutti soci = tutti abbonati" condizioni particolari
– per abbonati "nuovi" (mai abbonati) e solo per il primo anno: L. 50.000

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano n° 4269 del 20 marzo 1957 - Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, art. 2 Comma 20/B
Legge 662/96. Filiali di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi
Autori. - È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte. Telefono 0332.310073. Fax 0332.310023

STAMPA: Arti Grafiche Camagni - Como. **DIRETTORE RESPONSABILE:** Lorenzo Scavino



Distacco

La tua generosità è arrivata al punto di prepararci, progressivamente, al distacco. Ugualmente, non siamo riusciti a soffrire meno: sono sempre nuove le lacrime per l'amico che si stacca dalla Terra.

Ecco, la comunione delle anime si avvicina alla perfezione proprio al momento della morte.

Qui, la morsa che soffoca il cuore, fa l'ingresso nel regno della pace.

Per Adele ho pianto, per Adele è incominciato il bene assoluto.

Per Adele abbiamo pianto in centomila, per Adele è cambiato il viso, ha lasciato il suo tendente al sorriso del pilota che freme per il decollo ed ha conquistato – quasi lo vedo – quello radioso degli angeli.

Certo, bisogna credere in Dio e nell'esistenza dell'anima ma sono sicuro che la morte del grande pilota donna abbia invitato a credere più di uno scettico. Una ristretta cerchia sapeva, tacendo, degli ultimi anni della tua sofferenza e ne condivideva il peso. Poi, di Domenica, è arrivato il profondo sospiro, l'ultimo, della tua liberazione. Cerco di arrivare almeno un metro al di là di quel confine per farmi investire dall'onda della luce ormai tua.

Non ci riesco, ma percepisco la grandezza della tua nuova abitazione.

Ti ricorderò per i pochi anni che mi rimangono al momento del decollo da Rieti ai comandi del Kestrellone con Gigino Fanoli che accompagna l'ala.

Il molto che ci hai insegnato in gentilezza e signorilità racchiuso in un momento ideale.

Non ho rimpianti: tu sai che ti ho voluto bene. Tanto.

EGIDIO GALLI



L'Aeroclub d'Italia sempre più burocratizzato

Un tempo la Commissione di Specialità dell'Aeroclub d'Italia si riuniva ogniqualvolta lo riteneva necessario, quando i suoi membri potevano disporre del tempo libero dai propri impegni di lavoro, negli orari più impossibili e dove lo si riteneva più opportuno. Uno dei membri, od il Presidente, redigevano il verbale che veniva trasmesso ai membri della Commissione, all'Aeroclub d'Italia, alla rivista "Volo a Vela", al rappresentante per il volo a vela nella Commissione Sportiva Centrale dello stesso Ae.Cl., al Consigliere Federale di Specialità, a qualche Presidente di altre Specialità (Volo a motore, Paracadutismo), al Presidente dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, ed a qualche altro. Erano i tempi in cui il sottoscritto faceva parte della Commissione di Specialità. Ricordo molto bene il numero delle copie distribuite di questi verbali: tredici, numero scaramantico.

Non ricordo di avere avuto notizia di lagnanze da parte dei vari Presidenti Ae.C.I. di allora (due) né di imputazioni per malversazioni, concussioni, abusi od omissioni di atti d'ufficio, tangenti riscosse o date e quanto altro costituisce il bagaglio della quotidiana cronaca odierna.

Certo la Commissione si riuniva a sue spese, almeno nella stragrande maggioranza dei casi; le sedi della riunione erano le più disparate; qualche volta i locali di qualche Aeroclub od Associazione Volovelistica, qualche casa privata, il tutto baricentrico all'area di residenza dei componenti. Se qualche membro o qualche invitato doveva venire da lontano, veniva chiesto solo per questo il rimborso spese viaggio se realmente effettuate. Gli orari erano quelli del tempo libero, spesso la sera, magari fino a tarda notte e spesso l'ospitante offriva ai convenuti uno spuntino a base di panini ed a proprie spese.

Le cose adesso sono cambiate e non si sa perchè, dal momento che non risulta che la serietà, la dirittura morale, la professionalità della Commissione di oggi sia diversa da quelle di una volta oppure che si siano verificati così gravi irregolarità od inconvenienti da pretendere un sostanziale giro di vite.

Oggi la Commissione si deve riunire a Roma – salvo rare eccezioni – e poichè, come allora, i suoi componenti risiedono al Nord, occorre rimborsare il biglietto aereo a tutti quanti. A Roma perchè il verbalista (che tra l'altro viene pagato) deve essere un impiegato Ae.C.I. Deve farsi in giorni feriali perchè l'Ae.C.I. non può o non vuole pagare straordinari né indennità di missione e spese di trasferta. Quindi niente sabati, domeniche e tantomeno nottate; e poichè siamo in tema di austerità ed economie, occorre ridurre all'osso le riunioni e soprattutto deciderle da un anno all'altro onde permettere all'amministrazione dell'Ae.C.I. di inserirne i costi nei bilanci di previsione.

Niente male per persone che prestano la propria opera gratuitamente, che spesso hanno altri impegni sia sportivi che direttivi e che devono anche mandare avanti le proprie attività professionali. Un ottimo esempio di come si fanno economie a spese (doppie o triple) degli altri. Perchè è solo al Nord che il tempo è denaro, evidentemente.

Tutti questi cambiamenti (in peggio, senza tema di smentita) sono avvenuti sotto la presidenza attuale dell'Ente.

F.I.V.V.
WALTER VERGANI

La FIVV presente a Valbrembo

Con uno stand espositivo la Federazione vuole ricordare a tutti i volovelisti l'impegno ad associarsi ed a sottoscrivere l'abbonamento a "Volo a Vela", organo ufficiale della FIVV stessa.

Come tutti dovrebbero ricordare, la Federazione non ha nessuno dei tre poteri – sportivo, normativo, economico – che sono normalmente riconosciuti necessari per una concreta azione in difesa del nostro sport e che invece – in parte – ha l'Aero Club d'Italia al quale lo stato ha delegato questa funzione coi risultati che sappiamo.

Ha però alcune posizioni di vantaggio, che sono:

- 1) Può destinare le sue risorse (tempo, uomini e denaro) come meglio crede senza condizionamenti da parte di nessuno.
- 2) Ha libertà di opinione ed espressione.
- 3) Può quindi creare movimenti di opinione.
- 4) Può cercare alleanze meglio dell'Ae.C.I. che vuole invece egemonizzare le stesse e quindi di fatto le allontana.

Può quindi meglio di questo Ente perseguire il reale e non solo dichiarato obiettivo che è:

AIUTARE CHI VUOLE VOLARE

Per non gravare sulle finanze dei volovelisti, la FIVV intende

MANTENERE BASSA LA QUOTA ASSOCIATIVA

Rinunciando ad editare un proprio bollettino, avvalendosi della collaborazione della rivista "VOLO A VELA" per mantenere tutti i contatti con i suoi associati.

È perciò necessario che tutte le ASSOCIAZIONI facciano diventare

ABBONATI TUTTI I LORO ISCRITTI

Includendo nelle proprie quote associative sia l'abbonamento a "VOLO A VELA" che la quota della FIVV.

Il Presidente
(WALTER VERGANI)

ABBONAMENTI A VOLO A VELA PER I SEI NUMERI DEL 1999

PRESENZA	90.000
PARTECIPAZIONE + aufruff + cravatta vv pura seta	200.000
SOSTENITORE + aufruff + cravatta e sciarpa vv + 24 fotocopertine	500.000
per abbonati "NUOVI" (mai abbonati)	50.000

per abbonamenti cumulativi "tutti soci - tutti abbonati" condizioni speciali per consegna unica al Club od ai singoli indirizzi, contattare la redazione al fax 031.303209 o 0332.310023

ATTENZIONE: ricordatevi di aderire alla Federazione! Basta aggiungere 10 mila lire al Vostro versamento sul CCP 16971210



9th European
Gliding



Championships
LESZNO POLAND '98

17 July
02 August




La squadra italiana ha partecipato ai Campionati Europei che si sono svolti in Luglio '98 a Leszno, Polonia. In questa cittadina ha sede il centro nazionale di volo a vela, dotato di tutte le infrastrutture necessarie e di un buon numero di alianti. Non possiamo invece commentare la posizione geografica, in quanto la pianura polacca è una delle cose più piatte che abbiamo visto e il volo a vela troverebbe le stesse condizioni anche a centinaia di chilometri di distanza.

L'ATMOSFERA -1

Perché di volo di pianura si è trattato. Se vogliamo immaginare il posto dobbiamo però liberarci dell'imprinting che la Pianura Padana, chiusa come un catino dalle Alpi, ha segnato in noi. Sulle pianure continentali, vaste e spazzate dai venti sinottici, non si forma quel ristagno di aria umida e sporca che, vista dall'alto, sembra impossibile far entrare nei nostri polmoni. Nell'unico volo locale ho brevemente assaggiato le potenzialità di un giorno come tanti: tre otta-

vi di cumuli con base a circa 1500m QFE, in strade da manuale in cui è facile riconoscere le celle convettive, salite placide di oltre 2,5m/s ben organizzate già a 500m, il vento costante a complicare le cose altrimenti troppo facili. L'altra variabile tipicamente polacca è la birra, ottima e fresca, che deve essere stata la musa del mio istruttore quando mi disse "I have it". Mentre mi raccontava le gioie della vita professionale sui pescherecci del Mar Baltico remava anche con la barra e il timone, agitati con la furia di chi sta tirando su le reti. Fumi neri uscivano dalle mie orecchie, il variometro segnava il mio pessimismo incredulo, ma fui felice di toccare terra intero dopo aver visto il pedale interno a fondo corsa nella virata finale. Con la barra ovviamente molto esterna, sennò che gusto c'è? In altre giornate si è arrivati a condizioni esplosive, con salite a fondo scala e plafoni di 3000m, magari mentre sul campo pioveva a causa di qualche sovriluppo locale.

L'ATMOSFERA -2

Tutta l'organizzazione è stata abbastanza precisa e ben diretta, ma abbiamo avuto l'impressione che allo scopo di mantenere tutte le squadre sotto controllo fosse stata emanata una direttiva un po' grezza: "ad ogni richiesta rispondere sempre No!". Così quando abbiamo chiesto di spostare il carrello di uno dei Nimbus ci hanno risposto che tutti i posti erano riservati e che eravamo gli unici a lamentarci per spazi troppo angusti. Due giorni dopo i grossi alianti erano picchettati senza problemi, e senza più chiedere a nessuno, nelle presunte piazzole riservate.

L'atteggiamento della direzione di gara è giunto ad apparire ostile quando, da noi o da altre nazioni, sono stati sollevati problemi inerenti il regolamento e le penalità di gara.

Un primo punto di scontento è stato il limite di peso arbitrariamente imposto agli alianti delle classi Standard e 15m. Il limite di 500kg per tutti, pari al peso

massimo consentito per gli ASW-27 e per gli SZD-55, poteva essere visto come una modesta penalizzazione verso i vari Ventus, Discus, LS e altri che potrebbero volare a 525kg. Per non essere troppo maligni taceremo il fatto che la squadra locale non aveva alcuno di questi ultimi mezzi. Ogni proposta presentata al fine di parificare le performances è stata respinta, personalmente direi che era già stata respinta prima di essere letta. L'uso dei logger, pardon, si dice GNSS-Flight Recorder, ha reso possibile il controllo delle quote di volo con errori inferiori ai dieci metri. Questa è un'accuratezza superiore a quella dell'altimetro. I piloti perciò devono stare molto attenti e consultare il display del GNSS, o fissare dei propri valori massimi prudenziali. Inoltre il controllo di eventuali infrazioni allo spazio aereo è pure diventato un affare molto preciso, direi pedante. Di questi fatti i nostri piloti devono diventare consci, perché questa è la tendenza e non c'è scampo.. Un concorrente francese si era visto comminare oltre 600 punti di penalità per ripetute infrazioni di quota di qualche decina di metri all'interno dello stesso volo. Solo in questo caso si è ottenuto di applicare alla lettera il regolamento, ma nella maniera meno penalizzante per la gara. Si è addirittura rischiesta la spaccatura in sede di giuria internazionale, che era presieduta dal nostro Smilian Cibic. In effetti le penalità hanno modificato pesantemente la classifica, e ciò ci ha stupito perché l'essenza del campionato, la sportività del confronto, ne è risultata alterata. Il regolamento di gara in futuro andrà analizzato a fondo diversi mesi prima dell'evento, se vogliamo evitare di trovarci in situazioni analoghe.

GLI EQUIPAGGI

A rappresentare l'Italia c'erano Corrado Costa (LS-8) e Giancarlo Grinza (SZD-55) in classe Standard, Giorgio Galetto, Stefano Ghiorzo e Thomas Gostner (tutti su Ventus 2a) in classe 15 metri, e Rober-

9th EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS						
STANDARD class						
Total results after 11 task				Results OFFICIAL		
No	Comp	Name	Club	Glider	Points	
1	C64	CRABB	PAUL	IRELAND	LS 8	8717
2	Y4	SCHRAMME	REINHARD	GERMANY	DISCUS 2A	8467
3	Z8	SCOTT	TIMOTHY	G. BRITAIN	LS 8	8428
4	L8	BASTIAANSE	RIEN	NETHERLANDS	LS 8	8355
5	PH	FRACKOWIAK	PAWEL	POLAND	LS 8	8328
6	E1	CHEETHAM	RUSSELL	G. BRITAIN	LS 8A	8267
7	P	HALASI	GABOR	HUNGARY	DISCUS CS	8211
8	AT	TAIMIOJA	ANTTI	FINLAND	DISCUS A	8200
9	3Y	WEISS	HERBERT	GERMANY	LS 8A	8141
10	O2	ABOULIN	LAURENT	FRANCE	DISCUS 2	8092
11	KO	HAHN	MANFRED	SWITZERLAND	LS 8	8086
12	D7	MARSH	BRIAN	G. BRITAIN	LS 8A	8036
13	EC	EDSLEV	UFFE	DENMARK	LS 8A	7938
14	SU	BREIDAHL	HENRIK	DENMARK	DISCUS	7867
15	AI	ENGSTROM	JESPER	SWEDEN	LS 8A	7772
16	YB	SOUBRIER	ERIC	FRANCE	DISCUS 2	7770
17	L3	TICHY	PETR	CZECH REP.	DISCUS	7745
18	BC	NIERADKA	ZBIGNIEW	POLAND	SZD 55-1	7738
19	LZ	KUBOVCIK	VILIAM	SLOVAKIA	DISCUS CS	7604
20	ZT	GAUMANN	MARKUS	SWITZERLAND	DISCUS B	7503
21	3C	COSTA	CORRADO	ITALY	LS 8	7373
22	UNO	LEUCHOVIUS	AGNE	SWEDEN	LS 8A	7309
23	SE	OLE	ARNDT	DENMARK	LS 8A	7236
24	MP	SELEN	SJAAK	NETHERLANDS	LS 4A	7228
25	IE	INAEBNIT	EDUARD	SWITZERLAND	DISCUS B	7045
26	BD	ZAWIRSKI	DARIUSZ	POLAND	SZD 55-1	6966
27	CE	TRNKA	JIRI	CZECH REP.	DISCUS CS	6926
28	ZG	GRINZA	GIANCARLO	ITALY	SZD 55	6867
29	NA	NURMIRANTA	HANNU	FINLAND	LS 8	6819
30	KB	KASSAI	BELA	HUNGARY	DISCUS CS	6734
31	C65	CRABB	STEVEN	IRELAND	LS 8	6450
32	73	SZABO	PETER	HUNGARY	DISCUS	6294
33	EH	SKLALSKIS	STASYS	LITHUANIA	GENESIS-2	6148
34	GF	MONKKONEN	KAI	FINLAND	LS 7	6022
35	ED	DE WACHTER	EMIL	BELGIUM	LS 8	6010
36	L7	DIVOK	MAROS	SLOVAKIA	DISCUS B	5986
37	XV	JOSE	JAIME	BELGIUM	DISCUS B	5966
38	GH	BUITINK	GERT	NETHERLANDS	DISCUS B	5958
39	OB	NATOWITZ	LARRY	BELGIUM	DISCUS B	5229

to Monti con Umberto Mantica (Nimbus 4D) in classe libera, dove è importantissimo notare il ritorno alle competizioni dell'Aeronautica Militare presente con il proprio Nimbus 4D sul quale volava Luca Urbani "passeggero" in coppia alternativamente con i Piloti Filippo Zuffada e Nevio Lucietto.

Gli aiutanti, uno o due per ogni aliante, erano gli Specialisti dell'A.M.I. Raffaele Brusco, Matteo Montanari, Roberto Tuzi e poi Roberto Vanoni, Rocco Caruso, Marina Galetto, Paolo De Sisto, Aldo Musarra, Mattia Costa, Sandra Horst, Michal Sujka. I frequenti recuperi da atterraggi fuori campo li hanno messi alla prova, ma anche uniti in uno spirito di gruppo che ora ci lascia un po' di nostalgia. Vivere per oltre venti giorni in una cittadina straniera senza essere dei semplici turisti è un'esperienza che con-

siglio a tutti i giovani. I rapporti che si possono instaurare con gente di un po' tutti i Paesi sono sinceri e umani, perché nascono in una situazione diversa dalla spiaggia o dalla discoteca. Ai piloti tocca di costruirsi con la simpatia un'atmosfera di collaborazione all'interno del proprio Club.

A chi scrive è toccato invece il ruolo di capitano della squadra, cioè di portavoce presso la direzione di gara e di amministratore (ammetto, un po' troppo spargnino) del contributo messo a disposizione dall'AeroClub d'Italia, come sempre avviene per la partecipazione a gare internazionali.

GLI EQUIPAGGI -2

In un campionato europeo si incontrano tipi di ogni genere. La squadra tedesca si è presentata con mezzi, carrelli ed

automobili eccellenti; avevano persino portato dalla Germania un meteorologo con meteosat proprio, installato in una palazzina adiacente all'aeroporto. D'altronde, con 70.000 piloti attivi di base, le risorse sono grandissime, anche in termini umani, con un Michael Grund che non ha passato le selezioni per i mondiali dell'anno prossimo.

La squadra francese era alloggiata in un castello, i cui scaloni di marmo sono coperti da tappeti rossi.

Gli Inglesi, pur dotati di mezzi e con la forza della Sterlina, si erano sistemati sportivamente in campeggio.

Un premio simpatia lo darei alla squadra della Lituania, venuta con dei furgoni, carrelli artigianali, un guardaroba da far tenerezza e i variometri elettrici in stile sommergibile russo, privi di display e con grossi interruttori.

Fuori classifica, ma sempre in gara per i primi posti, il giappo-australiano Makoto Ichikawa, forse il solo pilota sponsorizzato (dalla Recaro) per fare il volo a vela a tempo pieno.

GLI ALIANTI

Le classifiche parlano da sole. In classe Standard si è consolidato il dominio, anche numerico, dell'LS-8. Pochi di questi erano presenti in versione "a". Il Discus, nelle mani di piloti capaci, può ancora molto. Intanto sorge alla ribalta il Discus 2: certamente bellissimo da vedersi, il secondo posto ottenuto da Schramme si può interpretare in vari modi. E' comunque evidente che l'aliante vola bene ed è all'altezza della concorrenza, ed il suo profilo nuovissimo disegnato da Horstmann è più sottile di quello dell'LS-8.

Una novità assoluta era invece la presenza del "quasi tutt'ala", il Genesis 2 prodotto in Lituania dal progetto americano. Un aliante rivoluzionario per concezione che, a detta dei nostri piloti, plana meglio del Discus ma proprio non sale bene. Il suo aspetto estetico, privo di trave di coda, ha diviso gli animi.



Cerimonia di apertura

In classe 15 metri spiccava l'assenza del Diana SZD-56, che ci aspettavamo di vedere sul terreno di casa. Evidentemente il progetto è invecchiato prima di entrare in produzione. L'ASW-27 non riesce a scalfire il dominio dei Ventus 2, che ha quasi il monopolio del mercato; non è perciò possibile far paragoni con i vari LS-6, DG-800S, Ventus che ormai sono disdegnati dai piloti migliori. In condizioni deboli, come è ovvio, il 27 è penalizzato dalla ridotta superficie alare. Il lituano LAK-17, scarsamente rifinito e molto simile all'LS-6, si è difeso più che bene.

In classe libera è stata la "festa delle prolunghe", con l'ASW-22BL di Uli Schwenk che ha stravinto con le nuove ali da 28m dotate di winglets. E con la mano del padrone. La maggior parte di questi alianti era dotata di motore, sigil-

lato per l'occasione. Tra i pochi biposto presenti, il migliore è stato l'ASH-25 di Tomasz Rubaj, nono.

LA GARA

Il primo giorno, 18 luglio, le previsioni meteo troppo ottimistiche mandano fuori campo tutta la classe Libera e tutta la Standard, mentre in 15m ritornano in 27 su 40. I vincitori sono Kurstjens (NL, Libera), Tichy (CZ, Standard) e il nostro Ghiorzo (15m)

Il 19 luglio cielo bello e soleggiato con ottime termiche, ma molto vento contrario sul primo lato del task. Nessun fuori campo. Primo in 15m Hoyeau (F), ma ottimi gli Inglesi che volano in squadra e giungono in campo in formazione subito dopo.

20 luglio- Con termiche previste oltre i 3m/s, temi lunghi per tutte le classi. La maggior parte degli alianti finisce fuori



campo. L'olandese Sjaak Selen si ritrova secondo in classifica generale della Standard con l'unico vecchio LS-4 in gara.

21 luglio- A tutte le classi viene assegnato un Cat's Cradle, cioè un tema libero in cui il pilota ha facoltà di scegliere quali punti aggirare, tra quelli disponibili. Nella Standard emergono Cheetham e Scott (GB) con a sorpresa i gemelli Crabb (Eire) primi a pari merito. Paul Crabb, solo dieci anni di volo a vela di cui sette nelle competizioni, finirà campione europeo. Nella 15 metri i nostri si dirigono verso una zona di condizioni poverissime, Ghiorzo atterra fuori campo quasi subito e si gioca con questo il campionato, che lo ha visto altrimenti anche superiore alla concorrenza.

24 luglio- Dopo due giorni di cattivo tempo, i temi sono impegnativi. Un momentaneo peggioramento favorisce chi ha la migliore assistenza meteo, ma stupiscono anche oggi i gemelli Crabb, partiti per ultimi, e primi a rientrare in campo!

25 luglio- Condizioni povere con un'infinità di fuori campo

26 luglio- Il direttore di gara aspettava un giorno così per dare un bel temone e prestigio alla gara. Su distanze che andavano dai 562km per la Standard ai 757km per la Libera, metà dei piloti atterra fuori. Mai erano stati assegnati tasks così lunghi in un Campionato Europeo. Purtroppo Monti manca di

9th EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS 15 METERS class						
Total results after 11 task				Results OFFICIAL		
No	Comp	Name	Club	Glider	Points	
1	99	OBERMAYER	HANS	GERMANY	VENTUS 2A	8778
2	HP	GRUND	MICHAEL	GERMANY	VENTUS 2A	8709
3	EI	BAUDER	KARL E.	GERMANY	VENTUS 2A	8671
4	BS	POZNIAK	MARIUSZ	POLAND	ASW 27	8584
5	DW	WATT	DAVID	G.BRITAIN	VENTUS 2A	8532
6	EQ	BERNARD	ERIC	FRANCE	VENTUS 2A	8514
7	VX	KAWA	SEBASTIAN	POLAND	ASW 27	8496
8	WO	JANOWITZCH	WOLFGANG	AUSTRIA	VENTUS 2B	8370
9	VS	GHIORZO	STEFANO	ITALY	VENTUS 2A	8243
10	27	WUJCZAK	STANISLAW	POLAND	ASW 27	8242
11	K1	KAY	ALISTER	G.BRITAIN	VENTUS 2A	8157
12	1R	RAIMOND	STEVEN	NETHERLANDS	ASW 27	8094
13	IO	JONES	STEVE	G.BRITAIN	VENTUS 2B	8066
14	GT	GOSTNER	THOMAS	ITALY	VENTUS 2	8054
15	V7	GULYAS	GYORGY	HUNGARY	VENTUS 2B	8049
16	PC	PETTERSSON	AKE	SWEDEN	VENTUS 2	7970
17	EW	HOYEAU	FREDERIC	FRANCE	VENTUS 2A	7899
18	KV	OYE	STIG	DENMARK	VENTUS 2C	7692
19	SV	SABECKIS	VYTAUTAS	LITHUANIA	LAK 17A	7676
20	AZ	NETUSILOVA	ALENA	CZECH REP.	VENTUS 2A	7669
21	Y	GALETTO	GIORGIO	ITALY	VENTUS 2A	7654
22	L6	ROMEIJN	HENRY	NETHERLANDS	LS 6C	7582
23	LF	KREJCIRIK	PETR	CZECH REP.	VENTUS C	7399
24	H1	HARTL	WOLFGANG	AUSTRIA	ASW 27	7343
25	SM	KNUD	MOLLER	DENMARK	VENTUS C	7302
26	LE	LEMBLE	KLAUS	SWITZERLAND	DG 800S	6964
27	WS	SUCKSDORFF	MARTTI	FINLAND	LS 6	6910
28	LS	STARKL	LUDWIK	AUSTRIA	ASW 27	6754
29	55	KRISTIAN	HANSEN	DENMARK	VENTUS C	6722
30	KK	KOIVULA	MARTTI	FINLAND	LS 6	6630
31	ZV	TOMANA	JAROSLAV	CZECH REP.	VENTUS B	6616
32	BE	ERIKSSON	BORJE	SWEDEN	LS 6	6493
33	WT	THEISINGER	GEORG	GERMANY	ASW 27	6448
34	B	CORNEILLIE	OLIVIER	BELGIUM	LS 6	6286
35	AL	LEHTO	ANTTI	FINLAND	LS 6B	6195
36	LI	KOZAR	JOZEF	SLOVAKIA	VENTUS C	6083
37	BP	KOFLER	CHRISTIAN	SWITZERLAND	DG 800S	5907
38	7F	FOLTIN	VLADMIR	SLOVAKIA	VENTUS B	5519
39	Y41	STANAITIS	JURGIS	LITHUANIA	VENTUS	4759

afferrare un fronte di brezza e atterra vicino al mar Baltico, per un recupero epico conclusosi alle 3,30 del mattino. Si guadagna l'appellativo di "Caccia a Ottobre Rosso". Urbani è invece penalizzato di oltre 900 punti per aver invaso in pla-

nata il margine del CTR di Poznan. 27 luglio- E' il giorno di Costa che giunge secondo in Standard. Di nuovo il trio inglese in evidenza nella 15m, mentre in Libera Monti si riprende con un buon settimo posto nonostante la fatica accumulata.

28 e 29 luglio- Cattivo tempo, ma si schierano gli alianti sotto la pioggia mentre la direzione conta su un miglioramento che non arriva.

30 luglio- Vari cambiamenti di tema, giornata povera. Nella standard ben 25 alianti atterrano nello stesso campo prima del primo pilone. La gara è valida perché 14 piloti riescono a superare i 100km necessari per regolamento. Ottima prova per Ghiorzo che vince la 15m. Tra i pochi a rientrare i tre polacchi su ASW-27, aliante in teoria inadatto alle condizioni deboli. Che la conoscenza locale

9th EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS OPEN class						
Total results after 11 task				Results OFFICIAL		
No	Comp	Name	Club	Glider	Points	
1	KS	SCHWENK	ULI	GERMANY	ASW 22BL	9240
2	X	BACK	JOCHEN	GERMANY	NIMBUS 4M	8811
3	A	CENTKA	JANUSZ	POLAND	ASW 22BL	8799
4	7	TRIEBEL	CLAUS	GERMANY	NIMBUS 3	8519
5	AA	KUNTZ	REGIS	FRANCE	ASW 22B	8516
6	VW	KURSTJENS	GERRIT	NETHERLANDS	NIMBUS	8309
7	AD	HENRY	JULIEN	FRANCE	NIMBUS 4M	8155
8	LOT	RUBAJ	TOMASZ	POLAND	ASH 25	8061
9	Y1	STEPANEK	JIRI	CZECH REP.	NIMBUS 3D	7370
10	77	HALASZ	LASZLO	HUNGARY	NIMBUS 3	7335
11	XX	KUBITSCH	GYORGY	HUNGARY	NIMBUS 4	6668
12	176	INHES	DAVID	G.BRITAIN	NIMBUS 4T	6080
13	V1	SHEARD	PETER	G.BRITAIN	NIMBUS 4T	5960
14	VV1	URBANI	LUCA	ITALY	NIMBUS 4D	5914
15	X3	MONTI	ROBERTO	ITALY	NIMBUS	5735

abbia più importanza del previsto anche in pianura?

31 luglio- La meteo oggi incoraggia temi lunghi, e alla classe standard viene dato un punto di virata "all'estero" in territorio tedesco. Purtroppo Costa e Grinza vi atterrano, attirati da un ottimo aeroporto. Il recupero aereo di là dal confine non è possibile per i polacchi, e le squadre incontrano i soliti grossi problemi doganali nel rientrare in Polonia. Solo una telefonata del direttore di gara convince i doganieri e sblocca la situazione. Galetto è secondo e Gostner quarto (15m) mentre vince nella Standard Jesper Engstrom (SWE), un ragazzo che fa più di 500 ore di allenamento all'anno. 1° agosto- Ultimo giorno, condizioni forti. Ancora in evidenza i gemelli Crabb, e bravo Grinza undicesimo. Piccola sorpresa finale con il dominio dei 27 nella 15m.

CONCLUSIONI

Se pensate che il volo in pianura sia più facile, e che i piloti delle Alpi siano i migliori, questi campionati dimostrano che vi sbagliate. Hanno ben figurato

OFFICIAL RESULTS EUROPEAN SOARING CUP

No	Country	After Task 11
1	GERMANY	8420
2	FRANCE	8160
3	POLAND	8154
4	G. BRITAIN	7692
5	NETHERLANDS	7589
6	IRELAND	7586
7	AUSTRIA	7489
8	DENMARK	7460
9	SWEDEN	7387
10	CZECH REP.	7289
11	HUNGARY	7155
12	ITALY	7118
13	SWITZERLAND	7100
14	FINLAND	6798
15	SLOVAKIA	6298
16	LITHUANIA	6193
17	BELGIUM	5875

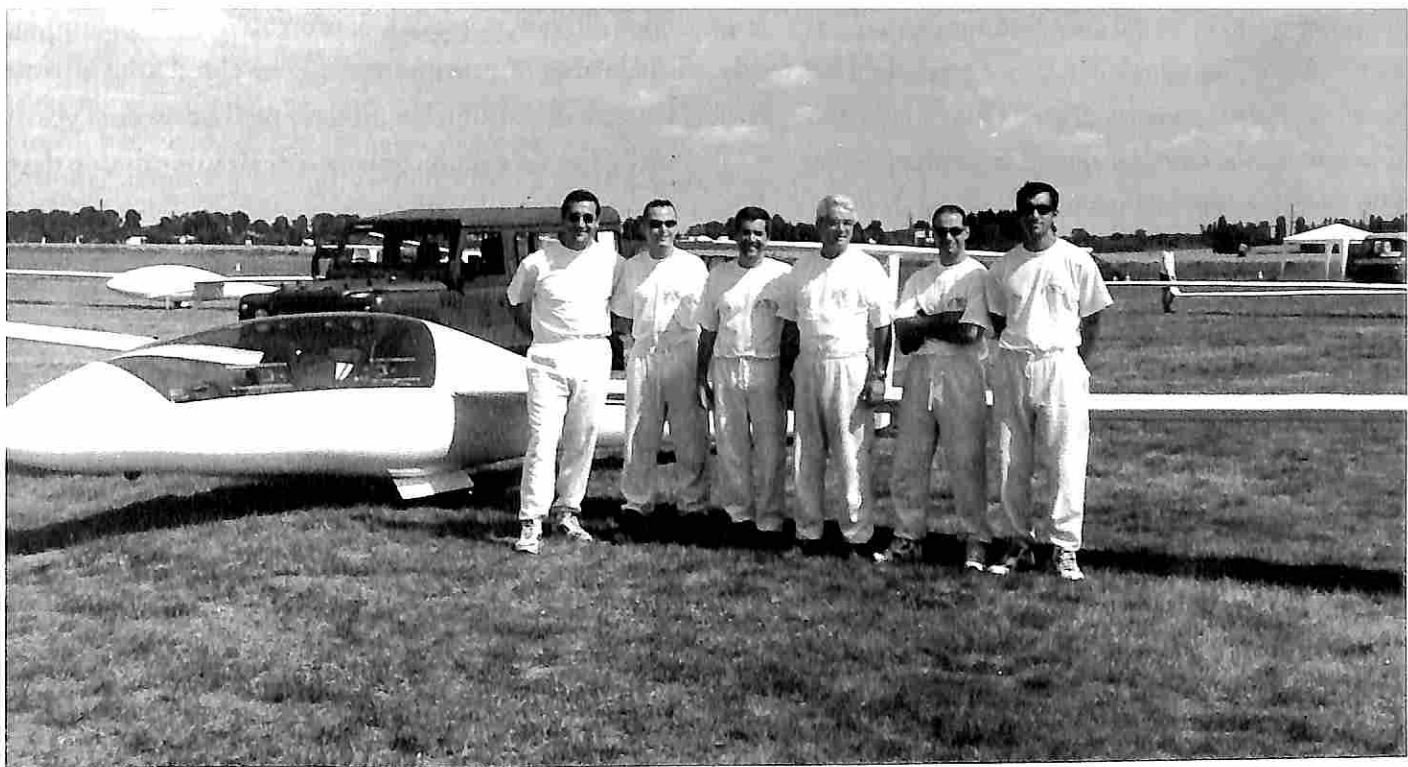
Germania, Irlanda, Inghilterra, Polonia, Olanda e Francia. Il vento che in montagna si incanala in maniere spesso sorprendenti, in realtà è un compagno affidabile per chi conosce bene la zona di volo. Nelle pianure invece il vento non

ha appoggi apparenti, ma ha i suoi modi di innescare le termiche, i cumuli hanno un aspetto diverso e le variabili in gioco aumentano. Le condizioni meteorologiche cambiano più volte nel corso della giornata.

Per i piloti ed anche per chi stava a terra, è stata un'esperienza produttiva, doverosa, pur se il risultato è stato inferiore alle aspettative. L'esperienza in pianura va costruita con la partecipazione a più gare come questa. Il calendario sportivo dei prossimi anni prevede infatti molti appuntamenti simili.

Chi vuole recarsi in Polonia a volare troverà una burocrazia un po' ottusa (portarsi un aliante registrato in un Paese CEE, il brevetto italiano non consente di utilizzare i mezzi del Club), ma costi contenuti, molti giovani appassionati e disponibili quando avete bisogno d'aiuto, gente simpatica e comunicativa. Foreste meravigliose per andare a cavallo e...ragazze bellissime.

ALDO CERNEZZI



La squadra dell'A.M.I. ai Campionati Europei

Maurizio Secomandi ci ha esposto un'idea innovativa per rivitalizzare i Campionati Nazionali delle classi Standard e 15 metri. Il dibattito è aperto, ora aspettiamo le vostre risposte.

Qualcosa di nuovo nei campionati decentrati

Anche se negli ultimi anni è successo spesso, i Campionati Italiani delle classi FAI non dovrebbero svolgersi sempre a Rieti. Tuttavia, quando si scelgono località alternative, il numero di iscritti alla gara risulta sempre insoddisfacente. In occasione di vari incontri sono emersi sia la necessità di stimolare la partecipazione a campionati decentrati, sia lo scontento della base dei piloti dovuto alla scarsa propensione all'ascolto della Commissione Sportiva. Il primo passo per affrontare il problema è stato chiedere ai diretti interessati i motivi della loro rinuncia ad iscriversi. Sono emersi:

- la difficoltà di prendere ferie
- l'eccessivo costo (vitto, alloggio e...)
- le incerte condizioni meteo, la stagione non adatta
- la conseguente frustrazione di perdere (ma anche di vincere) con solo tre prove valide
- la frustrazione di vincere o perdere contro una manciata di colleghi
- le difficoltà familiari per un'assenza di otto giorni consecutivi
- eccessivo impegno per gli esordienti.

Quest'ultimo punto è aggravato dal crescente numero di piloti che entrano in categoria nazionale con buone prestazioni nel CID, cioè senza aver fatto esperienza di gara. Questi piloti non guadagnano la necessaria confidenza con la competizione. Ogni gara può invece essere una grande occasione di perfezionamento, se il numero di partecipanti è sufficiente.

Una soluzione innovativa, aperta ad ogni suggerimento, che intendiamo proporre al più presto alla Commissione di Volo a Vela, è quella di organizzare un "Campionato Nazionale Itinerante", cioè una gara articolata in 5 week-end eventualmente non consecutivi, per un totale di 15 prove; il periodo sarebbe da Marzo a Giugno, gli aeroporti ospiti non più di 4 o 5. La concomitanza con gare minori è possibile (Torino, Alzate, Ferrara...). Oltre a quelle citate si sceglierebbero località dell'Arco Alpino e Appenninico ben note o di forte potenzialità ancora poco sfruttato come Rivoli di Osoppo, Parma, Mugello, Biella.

Gli esordienti senza grosse ambizioni di classifica potrebbero aumentare la propria esperienza partecipando solo ad alcune delle prove nelle località preferite.

Nell'eventualità di istituire lo scarto delle due prove peggiori, il pilota che mancasse ad uno dei week-end non subirebbe conseguenze di classifica, dando la possibilità di gestire con più flessibilità i propri impegni professionali e familiari.

La creazione di una struttura itinerante per i soliti (due) volenterosi che si occupano dell'analisi dei risultati non dovrebbe essere troppo difficile, dotandoli di una roulotte o un camper. Allegato alla rivista trovate un modulo che chiediamo a tutti, nazionali e non, di restituirci compilato per conoscere i vostri suggerimenti, fare un primo conteggio degli interessati e dare forza a questa iniziativa.

"E" + "DW"

* * *

Tutti i piloti che non lo hanno fatto a Rieti sono pregati di compilare e restituire la scheda allegata a: VOLO A VELA, Aeroporto Paolo Contri, 21100 Calcinate - Varese (anche per fax allo 0332/310023), o di consegnarla in segreteria a Valbrembo in occasione della Fiera del 26/27 settembre. Una prima ipotesi di fattibilità per il 1999 prevede le seguenti date:

Alzate Brianza il 13-14 opp. 20-21 marzo; Rivoli di Osoppo o Thiene il 10-11 opp. 17-18 aprile; Torino il 24-25 aprile opp. 1-2 maggio; Ferrara il 22-23 opp. 29-30 maggio; Borgo S. Lorenzo o Parma il 12-13 opp. 19-20 giugno.

La Commissione di Volo a Vela ha inoltre ricevuto, in occasione delle gare di Rieti, una richiesta di istituire il 1° Campionato Italiano Classe 18 metri sottoscritta da ben 25 piloti italiani in possesso di aliante adatto.

Arrivederci a Bologna.

MAURIZIO SECOMANDI

TORREALFINA: acrobazia in aliante (le classifiche a pag. 34 del N° 248)



Stefano Zuccarini, Campione Italiano della Promozione

Eccomi di nuovo a Torrealfina, la “Rieti” dell’acrobazia. Di nuovo da soli, senza alcun aiuto dall’aeroclub centrale, senz’acqua corrente, senza luce elettrica (il generatore a benzina ha fatto bruciare l’alimentatore del notebook con cui ho stilato le classifiche), ma con tanta voglia di fare.

Ho riletto, prima di mettermi a scrivere questo articolo, l’articolo di Sartori sul n° 233 di *Volo a Vela* e la relativa risposta in rima, sul numero successivo, di I-LARY.

Io non sono acrobata, amo il volo veleggiato, non sono né un campione né un campioncino, ma sento il gusto di volare; amo confrontarmi con una nuvoletta, cimentarmi con una termica stretta e bizzarra o con una sicura ascendenza da pendio per ritornare, poi, a terra serena e affrontare il mondo e gli altri con occhi diversi. Ho praticato tanta attività sportiva sia in gioventù sia ora raggiungendo anche risultati decenti a livello agonistico, riesco quindi a capire chi sa impegnarsi e so valutare gli sforzi.

Qui, a Torrealfina, c’è chi merita di essere aiutato e di essere chiamato Volovelista con la V maiuscola.

In atletica non c’è solo la corsa, tante sono le specialità che, pur non volendo togliere dignità e primato alla corsa, si presentano come sorelle ai giochi olimpici. Gli atleti stessi si allenano praticando più di una disciplina, pur avendo scelto una specialità!

Una considerazione in rima:

Volare

Sognare

Amare

Quale è la differenza?

Volare vuol dire conoscere

Osservare, guardare, saper vedere

Con se stessi e con gli altri confrontarsi

Continuare a imparare senza mai saziarsi.

Volare è risolvere un sogno

Cullato fin da Icaro nel cuore

Studiato con tenacia e costanza

Ammirato negli uccelli come una vedovanza.

Volare è librarsi libero, felice e abbandonato

Come correre tra le braccia dell’uomo amato

Per guardarlo negli occhi fiduciosa

E ritrovare la stessa luce rosa.

D-6730

Colomba con un rametto di ulivo in bocca, in segno di pace. Dove è il bizzarro gabbiano Jonathan Livingston? Che piacere è stato per ciascuno di noi seguire le sue evoluzioni, gratificare, nel leggere quelle piacevoli pagine, il nostro senso di libertà e di ribellione! Ma tutto a suo tempo, è troppo facile finire contro un sasso come Fletcher e quindi ben vengano i corsi sugli assetti inusuali anche per piloti che non hanno intenzione di fare acrobazia. Più scuole ci sono in Italia per questi addestramenti: qui a Torrealfina da P. Filippini, a Caiolo con R. Rinaldi e forse in futuro in altri aeroclub.

In segno di pace spero che, al prossimo briefing delle Due Torri, vengano annunciati anche i risultati degli acrobati. In Turchia è andata anche una squadra acrobatica, tutti gli anni questa squadra si allena e partecipa a competizioni a livello europeo e in Italia ogni anno si svolgono tre campionati riservati ai pilo-

ti acrobati. Temo che quest'anno gli europei saltino proprio a causa di queste inutili diatribe!

Ma basta con queste chiacchiere, ritorniamo ai risultati dei campionati.

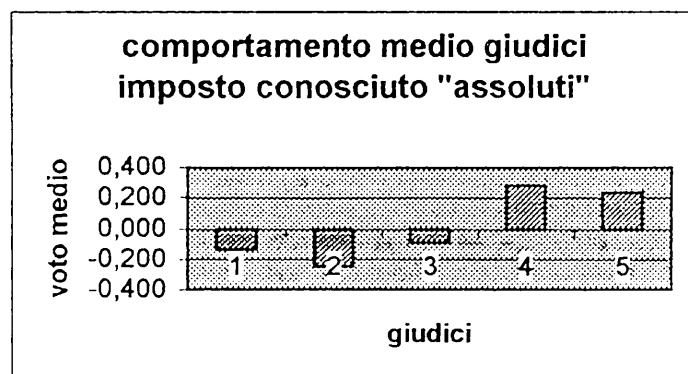
Nei giorni 3-4-5 luglio 1998 si sono svolti a Torrealfina (VT) il V Campionato Italiano Promozione e il V Campionato Italiano Assoluto. Grazie al Direttore Di Gara Paolo Spolverini, ai cinque Giudici (Andraghetti Luca, Andraghetti Giulio, Carazzi Daniela, Vincenzi Cinzia, Corrias Lina) e a tre giornate stupende, i piloti hanno potuto volare in tutta tranquillità i programmi imposti dalla competizione (un imposto conosciuto e un libero per "LA PROMOZIONE"; un imposto conosciuto, un libero e un imposto sconosciuto per "GLI ASSOLUTI").

MARIA GRAZIA VESCOGNI

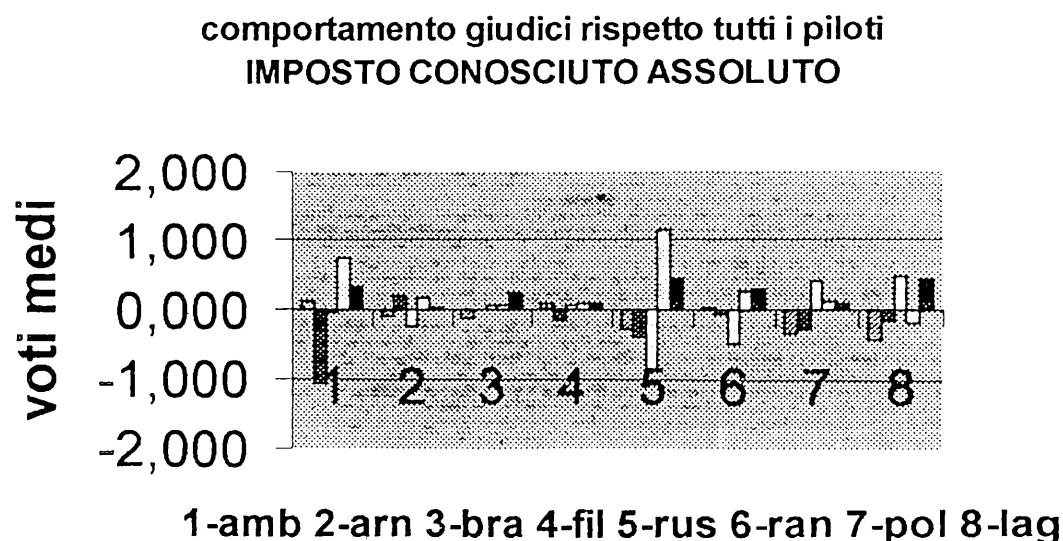
Alcune rielaborazioni dei dati.

Come è stato l'atteggiamento dei giudici nei riguardi dei piloti?

Due esempi relativi all'imposto conosciuto del campionato ASSOLUTO



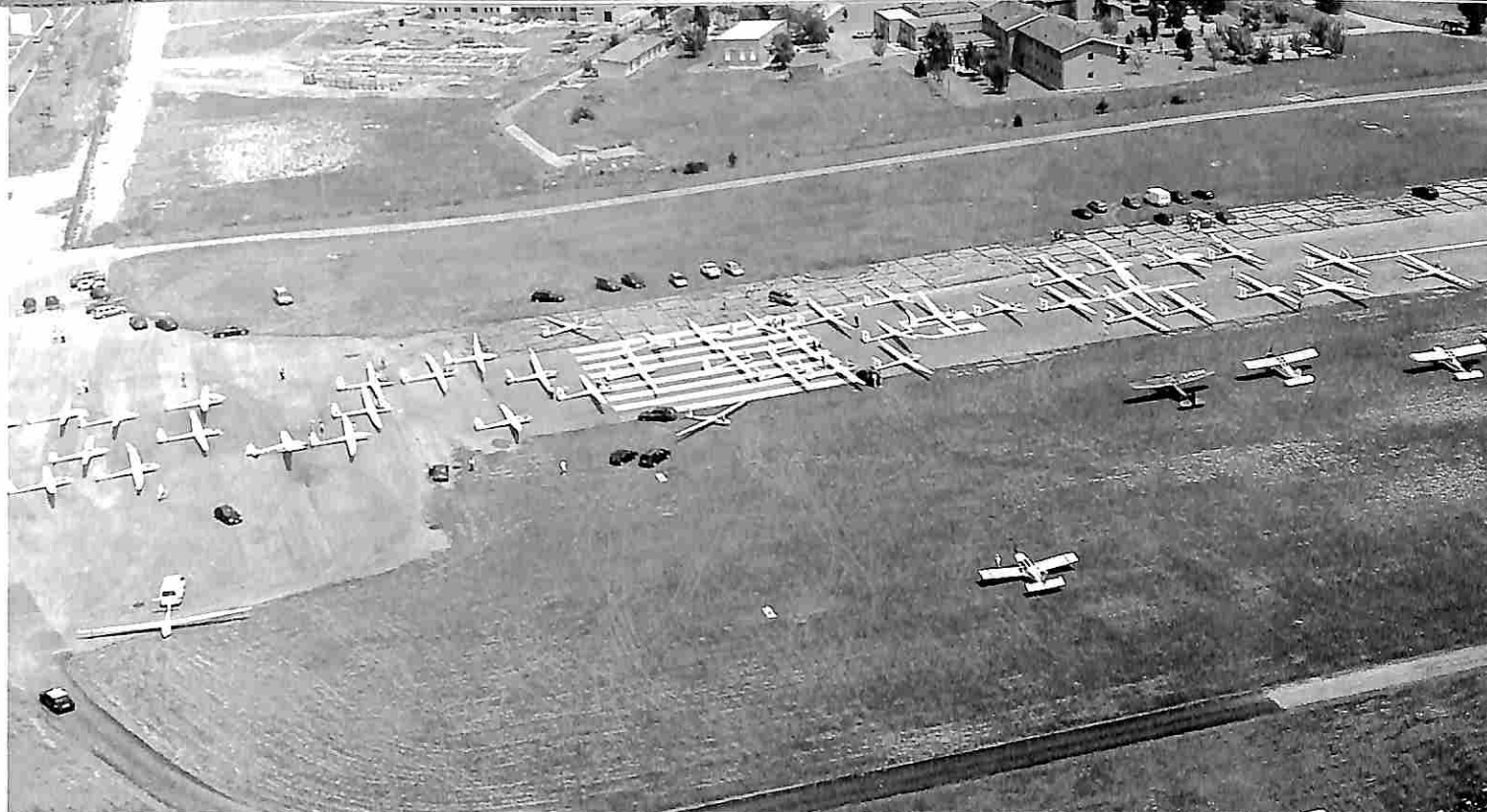
*Riepilogo del
comportamento dei giudici
nell'imposto conosciuto del
Campionato Assoluto
rispetto tutti i piloti.
La positività indica
larghezza di manica,
lo zero obiettività,
la barra più negativa
evidenzia il giudice più
stretto.*



*A confronto
giudici e piloti.*

8 piloti

*per ogni pilota
5 barre
indicanti
l'atteggiamento
valutativo dei 5
giudici*



FERRARA 1998: segreti di un successo

L'autostrada di notte è un piccolo mondo a sé, un ambiente finito e dinamico, ordinato ma in continuo divenire.

Davanti a me quattro rimorchi di alianti serpeggiano da una corsia all'altra in un moto elegante e vagamente-presuntuoso ostentando le loro pinne imponenti che incuriosiscono gli altri abitanti della strada, così insignificanti, invece, nella loro tradizionalità.

Torniamo da Ferrara dove per due week-end abbiamo vissuto in un altro mondo totalmente diverso da quello della vita di tutti gli altri mortali. Con poca strada, poco tempo, pochi soldi tutto sommato, abbiamo potuto provare emozioni forse paragonabili a chi ha dovuto farsi un Safari. E in realtà le temperature del Safari le abbiamo avute.

Mentre inseguo col mio camper i 4 rimorchi, la musica della radio conferisce un alone suggestivo ed emotivo ai miei pensieri; la danza dei carrelli somiglia alla danza dei nostri alianti nei lunghi planè; un frenetico andare verso un traguardo lontano: che sport il volo a vela! Penso che eravamo in tanti, come non mai, questa volta a Ferrara; come mai?

Mancavano i grandi nomi e forse è venuta avanti quella massa di piloti che si sentiva come oppressa quasi umiliata dallo strapotere delle coppie e delle triple. Ho sentito outsiders o giovani simpaticissimi emergenti parlare senza timidezze reverenziali delle loro esperienze, delle loro intuizioni, dei loro sbagli, delle sfortune come delle fortune: il tutto con un entusiasmo d'altri tempi, una scoperta del volo a vela agonistico, in aper-

to, stridente contrasto col linguaggio ormai compassato di molti di quelli che sono abituati a vincere e per i quali tutto sembrerebbe ormai scontato. Meno male che qualcuno scopre che il volo a vela è da riscoprire ogni giorno, che è bello volare anche se si possono fare soltanto 100 chilometri.

Attenti anche Voi però, giovani emergenti, non fatevi prendere un giorno dallo stesso male, una volta che sarete diventati bravissimi: il volo a vela, la vittoria, la sicurezza nel leggere il cielo, sono cose bellissime, ma non sono niente rispetto alle vostre emozioni interiori che non potrete mai raccontare, al sentimento di amicizia che vi riunisce la sera i primi con gli ultimi, dove gli ultimi sono i più simpatici perchè sono quasi sempre i più modesti, che Vi fanno sentire il piacere di riunirVi in allegria alla tavola della "divina" Donatella. Ferrara per questo ha rappresentato un magnifico esempio. Perchè i vincitori sono rimasti umili perchè la classifica non è stato un obiettivo così esclusivo e assoluto; la gente ha imparato, è stata contenta: per questo torneranno ancora numerosi l'anno prossimo, specialmente se il calendario sarà scelto un po' meglio per via della meteo.

Giurie e organizzatori sono stati severi ma ragionevoli, le penalità proporzionate, i concorrenti corretti, l'ospitalità super. Si è chiaramente dimostrato che anche senza nessun titolo in palio si può ottenere una folta partecipazione, e che il successo dipende da altri fattori.

LEONARDO BRIGLIADORI

RIETI: Uno dei tanti stages

Rieti nel mondo del volo a vela non ha bisogno di presentazioni, ma per chi non ci è mai stato e per chi non ha mai partecipato agli stages del Aero Club Centrale può essere interessante averne una breve descrizione.

Mi permetto di evidenziare, senza polemica, anche alcuni difetti, nella speranza che ciò possa servire a migliorare i corsi.

Gli stages (a Foligno in periodo di gare e un club del nord per lo stage Alpino di Aprile) si dividono su tre livelli e costano un milione (500.000 se si ha meno di 25 anni) per una settimana di voli (2 traini al giorno) più 175.000 lire di associazione all'AeCCVV e 100.000 lire per la tessera sportiva FAI, obbligatoria. Per pernottare si può scegliere tra camping (9.000 lire il posto tenda + 6.000 a persona), camerette (25.000 lire al giorno) oppure scegliere un albergo esterno all'aeroporto.

Per poter partecipare non c'è bisogno di particolari requisiti tranne l'ovvio possesso della Licenza di Pilota di Aliante ed essere già soci di un Aero Club oppure militari in servizio. Non so purtroppo come funziona per gli stranieri.

L'AeCCVV dispone dei seguenti alianti 6 DG 300, 2 LS4, 2 PW5, 2 Twin Astir, 1 Twin Astir III, 1 Janus. Prossima è la consegna di 2 DG500.

Come si svolgono, o meglio come si è svolto quello a cui ho partecipato io insieme ad altri due stagisti, Luigi e Marco, a Rieti nonostante la presenza di tre gare. L'istruttore è Franco Poletti.

Il primo giorno viene consegnata una cartella con le informazioni utili e una cartina (non aeronautica, ma stradale per il primo livello con un sacco di informazioni che in volo non servono!), si lavano gli alianti (2 secchi, 2 spugne e 2 pelli di daino e mezza sono troppo pochi per un centro nazionale!) e si decolla con l'istruttore per conoscere la zona e per far conoscere l'allievo all'istruttore in un volo di un paio d'ore.

A questo punto se l'allievo ha già il passaggio su uno o più monoposto ci starebbe bene un volo con il DG300 per prendere familiarità con questo aliante e permettere all'allievo di volare già solo il secondo giorno, ma nel mio stage nessuno il primo giorno ha volato solo.

Il secondo giorno le condizioni sono ancora buone nonostante la presenza di temporali l'istruttore decide di far tentare un volo di 300 km a Luigi che ha già il C d'argento e il passaggio sul DG300, seguito da me con istruttore sul Twin Acro e a Marco le cinque ore da solo sul Twin Astir. Marco riesce nell'impresa.

Interessante per aver visto un fronte di brezza, ma poco utile per me il volo di quattro ore a doppio comando dove le decisioni di pilotaggio vengono alla fine prese esclusivamente dall'istruttore.

Il terzo giorno insistiamo per volare da soli sul monoposto e dopo apparenti mancanze di alianti disponibili schieriamo i tre DG 300 con, badate bene, solo due barografi!!! (Il terzo salterà fuori solo il quinto giorno).

Comunque il tempo è previsto peggiore rispetto ai giorni pas-

sati tanto che alla promozione, a cui facciamo un po' riferimento, viene ridotto il tema di gara.

Io e Marco riceviamo dall'istruttore temi di 100 150 km, mentre Luigi proverà ancora i 300. Alla fine però decolliamo convinti di non allontanarci troppo per il pericolo di temporali.

La situazione è meglio di quanto previsto dopo un non difficile aggancio, mi porto a nord della piana di Rieti e vengo scarrociato dal vento da Ovest verso Leonessa, mi appoggio al monte Tolentino, credendo di seguire i monti Fionchi e Maggiore che portano a Spoleto e Foligno, invece passo Cascia e arrivo a Norcia, qui credendo di essere su Foligno lascio le creste per cercare l'aeroporto che ovviamente non c'è! Non trovo più da risalire, quindi scelgo il miglior campo e atterro per il mio primo fuori campo.

Il quarto giorno è per me d'obbligo un doppio comando, mentre Marco e Luigi riprovano i loro temi. Oggi ad atterrare fuori campo vicino all'ospedale di Rieti è Marco, la meteo è pessima per via di temporali nella zona.

Quinto giorno

Al traino mi accorgo che l'anemometro è fermo. Riatterro e ridedollo verso le 14.30.

Provo un circuito Cantalice - Borgo San Pietro - Valico della Somma (lato di 50 km valido per l'argento) - Contigliano - Pollino

Ma dopo aver fotografato il punto di partenza, vedo il pilone a sud sotto un temporale quindi mi dirigo verso nord nella speranza di far terminare il temporale, lasciare asciugare e tentare di fotografarlo successivamente. Torno verso sud dopo aver parcheggiato su Poggio Bustone e i laghetti, ma, nonostante segua la strada dei Monti Sabini che mi sembrava non avesse preso acqua, una inesorabile planata mi porta all'atterraggio a Rieti.

Sesto giorno

Cambiamo tema e facciamo Cantalice - Assisi - Cantalice

Su Spoleto vedo grossi cumuli nella piana e piccoli sulle creste dei monti a Est. Mi fido dei primi che non raggiungerò e atterro a Foligno (questa volta l'aeroporto c'è!). Il rientro da Foligno mi costa però 150.000 lire.

Settimo giorno

Per oggi, ultima occasione per chiudere lo stage con il C d'argento, mi prefiggo le cinque ore e i 50 km nel tema Cantalice - Magliano dei Marsi - Cantalice, ma dopo aver raggiunto Magliano dei Marsi non riesco a rientrare e atterro fuori campo a S.Anatolia alle 15.30.

Sono a poco più di mezz'ora da Rieti, ma istruttore e uno stagista per il recupero arriveranno solo alle 21.15, quando nel foglio di presentazione c'è scritto che il primo recupero è assicurato dall'AeCCVV.

In compenso in una abitazione vicino conosco Mario, il figlio Orlando e lo zio Alvaro che mi offrono ospitalità, con tanto di salumi, formaggio, birra, caffè e un ottimo limoncello di produzione propria!

ROCCO CARUSO

Ben tornati!

NICOLA RAVAIOLI



La squadra dell'A.M.I.: Ten. Col. Medico Luca Urbani, Ten. Pil. Filippo Zuppada e i M.lli Ammiraglia e Falcioni (foto Ravaoli)

Così scriveva *Volo a Vela*, dedicando la copertina del numero di settembre-ottobre 1966 al Col. Mantelli e al Cap. Ambrosini, che a Rieti tornavano a gareggiare in una competizione nazionale; infatti, chiuso nel 1957 il Centro di Volo a Vela dell'Aeronautica Militare, i velivolisti dell'arma azzurra scomparvero lentamente dai campi di gara, a differenza di altri stati dove a difendere i colori nazionali erano spesso piloti militari. Ed ecco perché Lorenzo Scavino, nel 1966, salutò con entusiasmo il ritorno a Rieti di Mantelli il quale, in quella città, aveva fondato la Scuola Nazionale di Volo a Vela mentre è opportuno ricordare che la rinascita del volo silenzioso in Italia la si deve in gran parte all'Aeronautica Militare Italiana che nel dopoguerra, pur con i limiti imposti alla pratica aeronautica, mise a disposizione del volo a vela nazionale e degli amanti di questa disciplina sportiva, uomini e mezzi. Quella del Col. Mantelli e del Cap. Ambrosini fu, purtroppo, una breve

apparizione tant'è che si perse ben presto memoria della presenza di piloti militari italiani su campi di gara. Sono stati due giovani appartenenti all'arma azzurra, il Ten. Col. Medico Luca Urbani e il M.llo Davide Colombo, con mezzi propri e a spese proprie, a riportare, dopo oltre trent'anni di assenza, i colori dell'Aeronautica Militare Italiana sui podi delle competizioni nazionali e internazionali; entrambi figli d'arte, hanno cominciato a gareggiare giovanissimi; Luca Urbani dal 1987 ad oggi ha collezionato vari titoli italiani in diverse classi, vinte due edizioni della Coppa Internazionale del Mediterraneo in classe *Libera* mentre nella *Standard* si è classificato al secondo posto nell'edizione 1979 della Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna. Pilota nazionale da oltre dieci anni, Urbani ha partecipato lo scorso anno alla prima edizione dei World Air Games svoltisi in Turchia. Davide Colombo, gareggia da meno anni ma è già salito sul podio diverse volte sia

nei Campionati Italiani, sia nella Coppa Internazionale del Mediterraneo.

Da un paio d'anni Urbani e Colombo si sono iscritti alle gare di volo silenzioso come piloti del Centro Sportivo di Volo a Vela di Guidonia dell'Aeronautica Militare, presentandosi in divisa in occasione di premiazioni; sarà stata questa loro costanza nel tenere alto il nome dell'Aeronautica Militare Italiana, o il sopraggiungere di situazioni più favorevoli, resta il fatto che ai Campionati Europei 1998, svoltisi a Lezno (Polonia), l'Arma Azzurra ha partecipato ufficialmente con un proprio equipaggio, composto dal Ten. Col. Luca Urbani e dal Ten. Pil. Filippo Zuffada e con un proprio alante, un *Nimbus 4D*, nuovo fiammante, con tanto di tricolore ben visibile sulla fusoliera.

Se i risultati di Lezno non sono stati entusiasmanti, il Ten. Col. Urbani e il Ten. Pil. Zuffada, supportati dai M.lli Falcioni e Ammiraglia, si sono presi una bella rivincita imponendosi di forza sui



venti equipaggi, italiani e stranieri, partecipanti alla seconda edizione della Open Class Cup, svoltasi a Rieti dal 14 al 24 agosto 1998, riportando i colori dell'A.M.I. sul gradino più alto del podio, dove sono stati premiati da un visibilmente soddisfatto Ge.D.A. Tati.

Come fece trent'anni fa Lorenzo Scavino su *Volo a Vela*, anche noi diciamo *ben tornati!*, ben tornati ai piloti militari fra i volovelisti italiani, ben tornati sui campi di gara e il nostro augurio è che gli alti gradi dell'Arma Azzurra tornino a guardare con interesse a questa disciplina sportiva sviluppando, anche sul piano agonistico, il Centro di Volo a Vela dell'Aeronautica Militare di Guidonia.

Infine, la speranza di veder tornare a volare a Rieti gli Accademisti dell'A.M.I., come avveniva *tanti anni fa*, una speranza espressa dai reatini che ancora oggi ricordano, con simpatia, quei giovani, nelle loro atillate divise, con al fianco gli spadini, sfilare lungo viale Marraini o sostare nei bar del centro cittadino oppure aggirarsi, curiosi, lungo le strade del centro storico per scoprire le bellezze di questa città.

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



Storie di Tocumwal: dai 50 ai 500 km. 3 anni dopo

Tocumwal. 28/31-Gennaio-1998

Da sempre desidero scrivere qualcosa sul volo: la piu' grande passione della mia vita.

Volo da quando ho 16 anni, oggi ne ho 41 e le esperienze di questi tanti anni sono state tutte raccontate e mai scritte. Se ora sto riuscendo a trovare uno spiraglio di tempo per questo racconto, chissà che un giorno non troverò il tempo per farci scappare un libro.

A 16 anni mi costruii il mio primo deltaplano in casa e da allora volai attaccato ad un trapezio e nell' imbragatura per 20 anni.

Poi l'aliante.

9-1-1995: il brevetto a Molinella. Avevo talmente voglia di prendermi e rapidamente il massimo che questo stupendo sport puo' offrire, che mi ero gia' mosso nel Settembre 94, prima del brevetto, per acquistarmi un aliante tutto mio per volare in massima liberta' eprestazioni. Ero stato con degli amici a Valbrembo e proprio li scatto' il primo amore! Non sapevo di che macchina si trattasse, sapevo però che le sue linee mi conquistarono immediatamente.

Fui immediatamente scoraggiato: "Maurizio è un LS6, è l'aliante di Galetto, un

grande pilota, 4 o 5 campionati Italiani e 2 o 3 voli da 1000 km. di distanzaè troppo presto!"

Sapevo dalla mia esperienza di deltaplano, che le macchine piu' vincenti nelle gare, solitamente non sono macchine difficilissime, se lo fossero il pilota sarebbe troppo impegnato a "domarle" invece che a vincere.

Però ascoltai con rispetto i consigli dei piu' espertie lo comprai!

Giorgio Galetto pose una condizione: devi avere minimo 50 ore di attività prima di volarlo.

Giorgio sapeva che avevo volato tanti anni in delta ed anche agonisticamente, però, giustamente, non voleva vedere il suo meraviglioso I-LGIO, dopo tanti meravigliosi voli insieme, da Ghidotti a rappezzare.

Ma come fare a volare 50 ore entro Marzo per non perdere un'anno di voli? Chiesi allo stesso Galetto se conosceva un posto dove andare a volare in Inverno e fu così che conobbi Tocumwal - Australia.

Era un brutto periodo sentimentalmente e a Bologna faceva un gran freddo. Approfittai per abbinare volo al lavoro e così ai primi di Febbraio partii per Sidney. Sbrighai le faccende di lavoro e presi,

come consigliatomi, la coincidenza per Albury, poi una macchina a noleggio e via! In navigazione per le desolate e desertiche strade per Tocumwal. 2 h e 1/2 West. I cumuli, atterraggi dappertutto, il caldo, il silenzio, i colori fortitutto un programma. Ero talmente felice ed emozionato per queste sensazioni forti ed avventurose che già i problemi sentimentali e le "rotture" di lavoro erano molto, molto lontane. Il bambino che è dentro di noi era lì e l'adulto era rimasto in Italia!

L'arrivo a Tocumwal è tutto un programma. Attraversi un piccolo paesino stile Far West dopodiché si arriva dopo poco al Soaring Center: un' enorme Hangarone, una pista a croce N-NE-S-SW gigantesca, le camere attorno pulite e ben arredate (c'è anche la TV!) e il Bar Ristorante.

Per chi volesse venire con signora e bambini il centro offre una deliziosa piscinetta.

Ma quel che di più colpisce è l'ospitalità ed il calore delle persone. Birra in quantità (da stare attenti perché qui' hanno una media pesante) e voglia di scambiare chiacchiere ed esperienze di vita. Sembra che la distanza dai rumori e dalla civiltà frenetica facciano riemer-

gere il calore umano che sembra essersi perduto per sempre dalle nostre parti. E' ormai tardi e si sentono gli alianti fischiare nel cielo per il rientro alla base. La sera una cenetta deliziosa e poi una bella dormita. Indispensabile menzionare il cielo di notte che vale il viaggio. Una quantità di stelle impossibile da descrivere.

Mattina, sveglia alle 7:30, colazione alle 8, Briefing alle 8:30 puntuali. E che briefing : Ingo Renner in persona con immagini dal satellite, rilevazione sul posto delle curve di temperature / altezza, previsioni quindi di intensità e altezza delle termiche, se blu o con cumuli, dove e da-a che ora.

Avevo 15 h di volo per fare il brevetto e.....0 dopo.CHECK FLY. Mi fanno un esame sul posto con un lucente Blanik, fortunatamente vengo promosso. Dopodichè si parte in motoalante per fare un giro di ambientamento del postoe addestramento ai fuoricampo.

Mi viene affidato un Cirrus 15m. Pronti per il decollo. Una delfinata BESTIALE e su, stabilizzandosi via via che l'emozione si stemperava. Sgancio. Volavo! In Febbraio col freddo e la nebbia a casa e nella loro Estate, in Australia. La vista dall' aliante è di una pianura sconfinata e piena di atterraggi. Cosa volevo di piu'? Solo una cosa. Fare quelle 50 ore e imparare a stermicare e fare strada. Quello era il mio obiettivo. E fu così che il primo giorno trascorse con qualche ora di volo in verticale aeroporto a cercare di prendere, centrare, uscire e ricentrare termiche.

Il giorno dopo il mitico Eddie mi disse: "Maurizio, ti ho visto un po' troppo ieri, oggi ti togli dai piedi e fatti la tua prima "scampagnata"Barografo-Macchina fotografica-Dichiarazione-Paracadute - 150 km. e via andare - per te 50 sono pochiMANNAGGIA!! Potevo tacere i miei 20 anni di delta? E fu così che dopo un' ora di termiche ancora sul campo mi sentii chiamare via radio: "Maurizio dove sei?" - "Verticale



campo, "La mia risposta. Quella di Eddie:"———CENSURA———".

Fu così che per la prima volta provai il terrore vivo di uscire dal famoso cono di possibile rientro in campo. Era come lasciare la Mamma da piccoli e avventurarsi nell'ignoto. Paura ed eccitazione allo stesso tempo. Fu così che dopo circa 6 ore di volo e dopo essermi perso minimo altrettante 6 volte atterrai inesorabilmente 145 km. dopo. Avevo tranquillamente la planata sul campoma non lo sapevo. Il sole all'orizzonte davanti agli occhi e l'inesperienza, mi consigliarono di posarmi e non rischiare oltre. Che gioia: secondo volo post brevetto 145 km. di distanza ...e fuori campo. Avevo rotto il ghiaccio del cono malefico. A quel punto imparai una fondamentale ed importantissima verità: se ci sono termiche nella zona del campoce ne sono anche oltre!!!

E' incredibile come nel volo le prospettive cambi col tempo e la visione delle missioni di volo si modifichi man mano che esplori nuovi confini allargandoli.

Feci la "C" d'argento e alla faticosa quinta ora sotto ad un cumulo incontrai un branco di pennuti australiani mentre "Eddie "mi chiamo" via radio annun-

ciandomi " Congratulation Maurizio!": Piansi.

Così tornai a casa con le mie ore, la mia "C" e il mio LS6 che mi aspettava. Giorgio venne con il carrello per il passaggio a Molinella in una fredda mattina di Marzo e fu così che la mia storia di voli insieme all' I-LGIO incomincio'.

Era MOLTO diverso volare un LS6 da un Cirrus. Scappava la velocità in termica anche perché era così silenzioso a confronto che non si poteva percepire il sibilo dell'aria, in compenso era docile e stabilee non veniva mai giù'.

Da allora ad oggi sono passati 3 anni e dovrei scrivere veramente un libro per raccontare tutte le mie storie ed emozioni passate insieme all' I-LGIO: Saint-Auban, Fayance, Borgo S. Lorenzo e i miei 6200 di quota in Toscana, Alzate, Ferrara e la traversata della Pianura Padana, etc...

Ma ora sono qui a Tocumwal e dopo avere fatto i 300 km. sempre qui' 2 anni fa', sto tentando i 500 e quindi voglio dilungarmi un po' su questo tentativo. Scrivendo un rapporto giornaliero (dopo quest'estate a Fayance con Giancarlo Bresciani mi ritengo letteralmente un suo discepolo).

Innanzitutto l'esperienza insegna e quindi so che per farcela ho bisogno dei

seguenti ingredienti: CONDIZIONI, PREPARAZIONE DEL VOLO, 90/100 KM/h DI MEDIA.

28-1-98: Il primo giorno la prendo con calma. Sono appena arrivato. Tra fuso orario, smaltimento dello "stress" cittadino, famigliarizzazione con l'aliante (un LS6 ma con strumentazione tutta diversa), etc...

Nonostante tutto mi faccio quasi 300 km. E' incredibile come tutto cambi quando incominci ad accumulare un certo "serbatoio" di esperienza. Tutto diventa piu' naturale e invece che avere il cervello impegnato a ricordare le tante regole e teorie, puoi socchiudere gli occhi e concentrarti sull' energia magica dell' aria.

Gli strumenti sembrano parlare un' altra lingua: MILES/ per HOUR, KNOTS per MINUTS, KNOTS per HOUR. Che casino!!! Per fortuna in base alla prima regola della PRE-PREPARAZIONE mi ero preparato uno schemino adesivo sul cruscotto con tutte le conversioni. Pero' anche i tempi di reazione degli strumenti sono completamente diversi ...quindi bisogna guardarli il meno possibile e aprire i canalidell'istinto.

Rimembranza (dai vecchi tempi del delta) inaspettata = ascoltare l'istinto e le sensazioni corporali e non considerare gli strumenti se non DOPO e per CONTROLLO per verifica se hai percepito bene.

29-1-98: Il secondo giorno tira un vento di mediamente 50 km./h. sotto raffica 80 ...Ciao 500!!

Forse avrei potuto volare una farfalla col vento al traverso, pero' l'ho capitoalla sera, e quindi faccio a mala pena un 150 km: 75km in 2 h contro vento e 75 km. in 1/2 ora al rientro col vento dietro. Sono ancora molto stanco per il fuso e per il viaggio quindi vadoa letto.

30-1-98 Il terzo giorno tira sempre un gran vento quindi provo una dichiarazione da 500 puntando sulla famosa farfalla. Termiche BLU: range di quote tra 500 mt. e max.max. 1500!!!.

Punto al deserto e.....speravo in condizioni eccezionali e invecemanca Plinio (credo)!!!! La famosa differenza tra l'area piu' fredda coltivata e i campi incolti e brulli " a terra" piu' caldi.....sul DES-erto è una vera DES-olazione. L'aria è troppo stabile. Quote tra i 300 mt. e i 900 = ogni 2 minuti programavo il fuoricampo "desertico"quindi decido di tornare indietro.

Riesco fortunatamente a tornare nella pianura "civilizzata" e..... W Plinio tornano le termiche..!!

Rotta Tocumwal e si rientra a casa. Almeno che non si voglia andare a zozzo sono già passate 3 ore e ho fatto solo 120 Km...= fuori media terribilmente! Quindi scelgo ancora per il riposo.

31-1-98 Quarto giorno. Dichiaro la guerra aperta! Pronto al fuoricampo! Mi preparo un nuovo percorso a Farfalla stretta. Mi consiglia Ingo anche se purtroppo il Briefing mattutino è assai deludente: 5/6 ore di attività termica,plafond max 5000 piedi,termiche blu,vento in quota 20/30 nodi Pero' ci riprovo. Sapendo che il risultato sarebbe stato improbabile prendo con me la telecamera per fare un po' "l'asino" in volo e fare un po' di telecronache aeree.

Decollo alle 12:30 e tutti ridono della mia dichiarazione. Ridono proprio

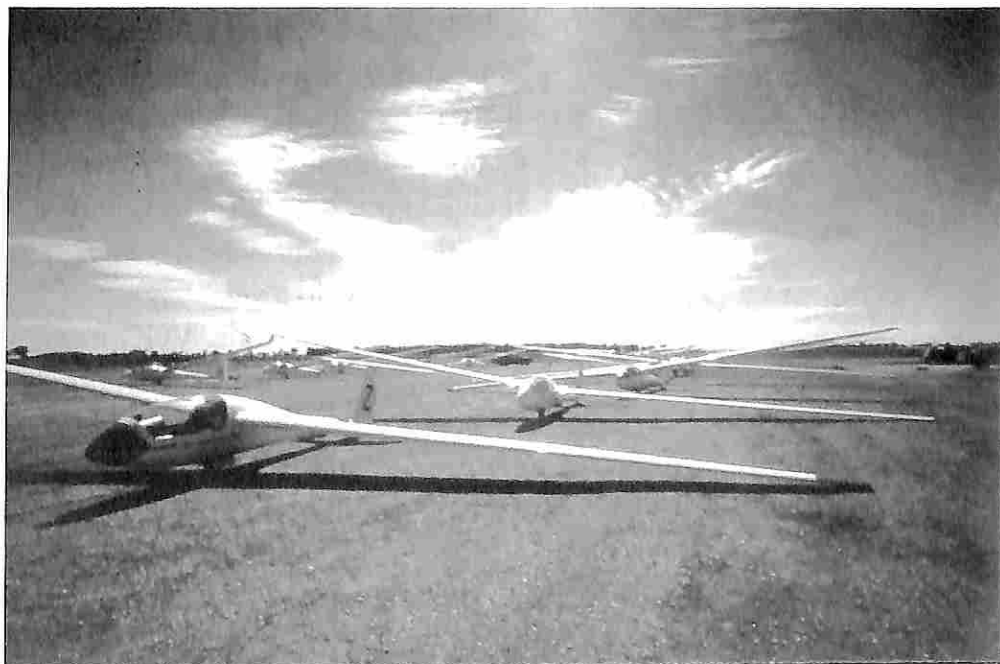
....piegati in due..!!

Rido anch'io, li mando a quel paese e vado. Ebbene si' la giornata è MOLTO scarsa. Faccio un po' di riprese al campo, dico due cavolate ai "telespettatori" e parto per GRONG-GRONG -160 km. di rotta 210.

Faccio la foto e lascio il campocon 800 metri. Del resto è il plafond alle 12:45. Procedo a passo da lumaca pero' le condizioni migliorano e comincio ad aumentare la quota media, la salita media ...e la velocità.

Quando il gruppo decolla io sono già a circa 50 km. dal campo. Le condizioni continuano a migliorare: + 3/+4 e plafond a 4000. (Piedi = 1500 mt. sul campo). Riprendo la telecronaca con la telecamera e cosi' determinato alla "guerra" ma scazzeggiando al tempo stesso, proseguo con una media di tutti i valori in incremento. E' ovvio che i fuoricampo ovunque mettono di SPLEN-DIDO umore comunque e sempre.

Nel deserto, a differenza di ieri, becco un' "ascensore da grattacielo di New York" che mi spara a fondo scala a 6500 piedi. Me lo lavoro stretto e bello centrifugato. L'ascia è definitivamente sotterrata !!. Flaps negativi, 180/200 all'ora e via a bomba verso la prossima termica (speriamo essendo tutte secche ed invisibili).



E la prossima arriva! Altri 6000, altro fondo scala. Arrivo a GRONG-GRONG sono le 14:30 con una media di circa 80/85 all'ora dalla prima foto.

Devo aumentarla, però avrò il vento contro verso BERRIGAN. 135 km. sud. Oltre all'ascia sotterro il Bazooka.

All'attacco!!!!.....Proprio in quel momento volo talmente cattivo ...che mi trovo a 300 mt. da terra pronto ad atterrare ...estraggo il carrello. Maledico il bazooka e impreco viro in base a 160 km. dal campo. No! Un valorino...continuo a virare, rientro il carrello e salgo a +1/+2...piu' salgo e piu' il valore aumentatorno a 500, 600, 1000, +5! = 2000 mt.!! E' andata bene. Rotta sud e con piu' maturità e riflessione arrivo a Berrigan con 15' di ritardo rispetto al mio obiettivo. Sono le 16 : 30. Media sempre attorno agli 85. Contro vento però!!

Foto e su di nuovo. MORUNDAH - Rotta 200 - 92 Km. La giornata è decisamente migliorata. Sto aumentando la media moltissimo e quindi confido sulla matematica. Faccio poi un ragionamento: l'obiettivo non è Tocumwal ma sono 30 Km. da Tocumwal a 1500 mt. per

sicurezza. Arrivo a MORUNDAH e o già fatto 385 km. sono le 17:15. Una media di 120 all'ora!!!!. Ho preso un ritmo fantastico, viro stretto +3/+5 di media, plafond 1500/2000 mt. e via ai 180 fino a 800/1000 metri min. Se però trovo dei valori forti prima me li cucco altrimentili scarto ... (che lusso!!).

Finalmente rotta TOCUMWAL: 116 km. Me la prendo con calmacon così tanta calma che i valori medi della giornata calano drammaticamente. Sono le 18 e sono ancora a 50 Km. dal campo. A 600 mt. però e col vento contro in forte aumento!! La guerra sembrava vinta ma ora si fa veramente dura. Media 15 km./ora!!!! A questo punto si prende di tutto anche gli 0,25 a salire...

Trovo un valorino e riesco a salire a 1200 mt. Sono a 30 km. dal campo e decido di provare la planata finale. "Tocumwal da Juliet Sierra, direzione e intensità del vento al campo?" Juliet Sierra 20 Nodi da Sud "mi sembrava !! Qui' non si va piu' avanti ...Provo. Il campo è davanti a me, il terreno è sotto a meben di poco!! Le mucche mi guardano..e io pure..eppure il cosiddetto "punto di mira" ènel mirino. Proseguo (...che gioia non essere in deltaplano).

Per fortuna comunque mi scendono sotto dei bei camponi...ma anche delle risaie piene d'acqua.

Almeno non ci si fa male. Raso gli alberi e arrivo sul campo a 30 metri!!!! Estraggo il carrello e appena i diruttori. Ce l'ho fatta!!!!!! La gente mi corre incontro "Ce l'hai fatta fare sotto!"

"Sapeste io".

Sono le 19:30. La media oraria è precipitata. Sono commosso e felice. E adesso? Oh no! I 750!!!!



*Autoritratto dell'Autore:
Maurizio Cocchi alias I-LGIO*

VGC



Il Vintage Glider Club (VGC) è stato fondato da Chris Wills nel 1972 ed ha effettuato il suo primo raduno a Husbands Bosworth in Inghilterra nel luglio del 1973.

Il VGC ha celebrato quest'anno il 25° anniversario della fondazione e conta a tutt'oggi oltre 600 iscritti da ogni parte del mondo.

Il club si prefigge di preservare, restaurare e rimettere in volo gli alianti d'epoca, nonché di raccogliere e pubblicare informazioni storiche sul volo a vela.

Una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro ricche di

illustrazioni e disegni di alianti d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo.

La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli - Tel. 02 / 95743000 (ore ufficio) - Fax 02 / 95742292

Coppa del Velino 1998
Rieti 21 v 29 Luglio 1998

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Alliante	punti	pr.n 1 km: 418	pr.n 2 km: 422	pr.n 3 km: 320	pr.n 4 km: 361	pr.n 5 km: 387	pr.n 6 km: 438	pr.n 7 km: 266
1	IX GAVAZZI MARCO	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	5674	17 118	1 1000	1 924	1 1000	1 1000	1 1000	1 632
2	99 MANZONI ROBERTO+PUPA	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4DM	5566	1 1000	7 793	4 801	4 857	5 762	4 845	3 508
3	AM COLOMBO+CATTANEO	ITA-AERONAUT.MIL.ITA.	Nimbus 4DM	5398	3 938	4 815	6 716	5 855	7 697	3 876	4 501
4	1CB DALLA VECCHIA ATTILIO	ITA-AeC. Prealpi Venet	LS 6	5368	6 811	3 845	5 750	7 820	2 891	8 781	5 470
5	GF FONTANA GUIDO	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus	5055	4 930	6 802	3 838	2 905	4 785	12 468	11 327
6	Y4 FANFANI FRANCESCO	ITA-AeC. Roma	ASW 24	4985	2 964	2 852	7 708	15 475	11 570	2 890	2 526
7	MC CATTANEO MARIO	ITA-AeC. Rieti	DG 600/18M	4932	5 822	9 630	8 701	6 835	9 669	6 825	7 450
8	MG ERBA GIORGIO	ITA-AeC. l'Aquila	LS 6	4635	8 727	5 814	2 854	3 884	3 880	11 476	16 0
9	40 BONFATTI UMBERTO	ITA-AeC.V. Ferrarese	Discus	4523	11 637	11 626	12 549	9 686	6 748	5 829	8 448
10	P9 VOLPI DIEGO	ITA-AeC. l'Aquila	DG 300	4480	7 808	10 627	9 639	14 540	10 594	7 802	5 470
11	PR POZZI GIOVANNI	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	3884	9 714	8 654	11 560	8 689	8 689	16 233	10 345
12	CB BALLABIO GIUSEPPE	ITA-AeC. Rieti	ASW 20	3319	12 630	12 544	15 403	10 595	12 562	15 278	13 307
13	DC CRISTIANI MARCELLO	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 400M	3020	16 244	12 544	14 506	16 444	13 487	9 704	15 91
14	RB STAGI FOLCO	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	2886	10 651	15 405	16 382	12 566	16 412	17 158	12 312
15	H BIANCHETTI+FRANCESCHINI	ITA-AeC. Rieti	TWIN ASTIR III	2870	13 556	17 341	17 376	17 419	15 414	13 362	9 402
16	BK CAGLIERIS MATTEO	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2576	15 315	15 405	13 526	11 582	14 426	14 322	16 0
17	BG MOGGIO GIOVANNI	ITA-AeC.V.Lariano	LS 7	2451	14 321	14 450	18 107	13 550	16 412	10 503	14 108
18	1P TORRIANI ALBERTO	ITA-AeC.V.Lariano	SZD 55	598	18 19	18 0	10 579	18 0	18 0	18 0	16 0

Ae.C.C.V.V.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 98 - 15 Metres Class

Rieti 2 ÷ 12 Agosto 1998

Official Overall Scoring after Task n. 7 date 11/08/98

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 294	day 2 km: 313	day 3 km: 316	day 4 km: 252	day 5 km: 327	day 6 km: 423	day 7 km: 427
1	AJ	DE ORLEANS-BORBON Alvaro	ESP-R.A.C.de Toledo	ASW 27	6072	1 1000	6 758	2 878	12 613	1 828	2 996	2 999
2	GM	MARCHISIO Giorgio	ITA-AeC. Torino	Ventus 2	5800	6 975	10 693	1 922	8 856	15 445	1 1000	4 909
3	CM	SQUARCIAFFICO Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	LS 6	5721	2 992	2 781	8 714	7 857	11 524	4 927	3 926
4	WG	AMANN Werner	AUT-SFG Hohenens	LS 6c	5688	9 953	1 786	5 832	4 916	7 590	5 909	10 702
5	GU	PROGIN Philippe	SWI-Gruyere	Ventus 2a	5633	13 903	7 725	6 799	5 906	3 704	8 807	7 789
6	I 1	SCHNEIDER Rudolf	AUT-Innsbruck	Ventus 2B	5300	12 923	11 665	10 604	1 1000	9 542	10 744	5 822
7	GF	FONTANA Guido	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2b	5297	11 924	4 767	21 235	2 949	11 524	6 898	1 1000
8	AA	DOESSING Erik	DEN-Viborg	Ventus CT	4870	4 981	14 624	3 867	19 273	5 657	11 719	9 749
9	C	CALA' Stefano	ITA-AeC Viterbo	ASW 20	4868	7 959	20 312	9 640	9 852	2 728	12 711	14 666
10	55	DI VECCHIO Gogliardo	ITA-AeC. Roma	ASW 20	4488	8 956	8 711	17 454	10 839	14 486	20 371	12 671
11	K	KRTES Norbert	GER-Pirnuseus	Ventus 2B	4363	14 660	5 761	16 482	14 393	8 583	3 944	15 540
12	JT	GIESEN Karl	GER-Gera	Ventus 2	4347	19 452	3 769	13 490	17 297	4 662	7 866	6 811
13	IB	WIENBERG Ib	DEN-SG-70 Arnborg	Ventus 2CT	4318	5 979	9 698	4 836	21 0	6 594	9 791	19 420
14	EF	TOQUERO Pedro	ESP-Nimbus	ASW 20	4199	20 422	15 609	11 563	6 898	13 522	16 645	15 540
15	IWI	ROSINI Valter	ITA-AeC Verona	LS 6	3874	3 984	21 159	18 345	15 367	10 538	12 711	8 770
16	GI	DAL GRANDE Giuseppe	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	3842	17 473	16 596	15 487	3 921	16 443	21 255	13 667
17	EZ	ZANON Ettore	ITA-AeC. Prealpi Venet	LS 6	3695	17 473	12 663	7 749	13 499	21 73	15 698	15 540
18	AR	RODRIGUEZ Aldo	ESP-Maximo Planeo	ASW 20	3641	21 358	17 441	14 489	11 744	20 226	14 709	11 674
19	CC	PAVESI Ugo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	3254	10 949	13 652	20 333	16 343	17 407	19 386	21 184
20	GG	BARBERO Claudio	ITA-AeC. Torino	ASW 20	2908	15 635	18 420	19 336	17 297	17 407	18 528	20 285
21	57	ACQUADERMI Margherita	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 800	2777	22 281	19 325	12 534	20 205	17 407	17 535	18 490
22	117	SCHLACHTER Heinz	AUT-SFG Hohenens	ASW 20	508	16 508	22 0	22 0	21 0	22 0	22 0	0

printed 08 12-1998 hour 09 21:04

Ae.C.C.V.V.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 98 - Standard Class

Rieti 2 ÷ 12 Agosto 1998

Official Overall Scoring after Task n. 7 date 11/08/98

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7							
						km: 212	km: 317	km: 220	km: 201	km: 327	km: 396	km: 407							
1	65	PRONZATI Marco	ITA-Valdossola	Discus 8	5486	27	410	1	910	2	740	1	614	1	1000	4	931	4	881
2	ZL	HAEMMERLE Heinz	AUT-SFG Dornbirn	LS 8	5166	2	721	2	296	4	623	2	589	18	779	17	616	3	882
3	AG	GRITTI Angelo	ITA-A.V.A. Valbrenbo	Discus	4906	15	663	10	720	11	529	14	471	7	859	12	825	6	839
4	Y4	MERIZIOLA Stefano	ITA-AeC. Rieti	ASW 24	4815	5	742	6	207	17	442	12	480	24	581	2	939	11	812
5	IX	GAVAZZI Marco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus a	4785	24	437	20	355	1	754	5	549	3	936	6	927	8	827
6	WM	AMETTA Massimo	ITA-AeC. Rieti	LS 8	4648	9	713	17	363	12	445	13	478	16	794	2	939	2	916
7	SG	STOEGNER Gregor	ITA-ASKOE Linz	LS 8	4627	12	685	20	355	11	529	25	232	11	825	1	1000	1	1000
8	B7	MONTI Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	4569	3	778	17	363	9	539	8	513	22	677	10	863	7	836
9	24	SPREAFICO Gianni	ITA-Biella	ASW 24	4384	11	702	20	355	23	394	19	359	9	845	4	931	14	798
10	BK	VILLA Alessandro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	4381	8	718	30	249	3	632	4	565	16	794	11	856	24	567
11	W	PARIS Giorgio	ITA-AeC. Bolzano	ASW 24	4294	6	741	12	711	13	498	6	541	28	178	14	818	12	807
12	30	WASSIPPAUL Manfred	AUT-FRA Wien	LS 7	4280	22	450	4	821	6	547	23	274	6	875	28	519	15	794
13	A9	KOLAR Andrej	SLO-ALC Lesce Bled	OG 300	4192	20	550	5	819	14	481	20	315	5	890	29	512	19	625
14	C5	POLETTI Franco	ITA-A.V.M. Milano	LS 4	4159	17	651	8	748	23	335	9	510	27	499	15	678	16	738
15	PS	PIAZZA Stefano	ITA-A.V.A. Valbrenbo	Discus	4109	27	410	7	755	21	423	16	452	10	843	16	632	23	594
16	12	HIRMER Rudolf	AUT-ASKO Linz	Discus T	4108	13	662	27	308	10	533	15	454	20	750	19	595	13	800
17	RB	PEROTTI Wino	ITA-AeC. Valle Aosta	Discus	4089	31	349	32	186	19	432	10	506	13	817	7	918	4	881
18	E3	ZORZ Boris	SLO-ALC Lesce Bled	OG 300	4016	25	435	3	851	27	336	20	315	23	635	13	819	19	625
19	EE	KOHLEMBERGER Erich	AUT-ASKOE Wien	Discus BT	4004	1	791	27	308	24	367	24	272	8	852	19	595	10	819
20	PH	PIRKER Herbert	AUT-Austria	SZD 55	3960	9	713	15	412	5	551	18	380	25	500	21	580	9	824
21	ST	STORKA Friedel	AUT-FAS	SZD 55	3951	16	655	11	715	15	466	17	410	4	923	31	246	27	536
22	SM	MONTEMAGGI Sandro	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASW 24	3883	6	741	13	683	7	540	31	0	14	813	22	559	26	547
23	S3	STARHA Janez	SLO-Ljubljana	OG 303	3852	21	461	26	318	7	540	29	128	2	997	9	880	28	528
24	6	BORELLINI Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 24	3767	31	349	29	251	22	403	11	503	15	799	8	903	25	559
25	XD	LASTRICO Edoardo	ITA-A.V.A. Valbrenbo	Discus	3542	4	753	17	363	29	309	25	232	21	701	22	559	19	625
26	FS	FELICORI Sergio	ITA-AeC.V. Ferrarese	OG 300	3452	19	593	25	327	16	464	22	292	25	500	22	559	17	717
27	XL	PESSIONE Alessandro	ITA-AeC. Torino	SZD 55	3187	22	450	20	355	25	349	3	586	12	822	32	0	19	625
28	AB	ROMANO Roberto	ITA-A.V.A. Valbrenbo	Discus	3053	27	410	13	683	31	234	25	232	18	779	22	559	32	156
29	PR	RIVA Adalberto	ITA-AeC.V.Lariano	Discus B	2887	18	634	15	412	30	285	25	232	31	91	18	598	18	635
30	FM	FANFANI Francesco	ITA-AeC. Roma	ASW 24 EM	2884	14	667	31	231	20	425	7	520	30	93	30	511	29	437
31	CG	HYNEK Cristian	AUT-ASKOE WIEN	Discus CS	2333	25	435	20	355	26	345	30	85	28	178	22	559	30	376
32	ET	TARCHINI Edoardo	SWI-AeC. Novi Ligure	Discus	1942	33	122	9	741	32	131	31	0	32	90	22	559	31	299
33	A7	BRUHAZZO Mauro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	410	27	410	33	0	33	0	31	0	32	0	32	0	33	0

printed 08-12-1998 hour 08:50:27

Ae.C.C.V.V.
Coppa Internazionale del Mediterraneo 98 - Open Class
Rieti 2 - 12 Agosto 1998
Official Overall Scoring after Task n. 7 date 11/08/98

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 kn: 313	day 2 kn: 390	day 3 kn: 325	day 4 kn: 238	day 5 kn: 392	day 6 kn: 511	day 7 kn: 411
1	BP	PRISTAVEC Bostian	SLO-ALC Mobitel	DG 600/18	6104	1 1000	4 922	12 803	2 668	1 1000	1 1000	6 711
2	AF	SECOMANDI Maurizio NIOOLI Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D	5953	2 979	1 1000	2 996	9 498	4 786	13 704	2 990
3	AM	COLOMBO Davide CATTANEO Franco	ITA-Aeronautica Milita	Nimbus 4 DM	5932	3 975	2 958	3 994	1 942	12 651	7 823	7 589
4	600	MONTI Luca	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 600/18	5412	6 697	10 829	4 989	13 365	3 848	11 715	4 969
5	53	CARAFFINI Antonio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2 CT	5396	14 627	3 935	14 773	4 540	8 745	6 837	5 939
6	BL	BALESTRA Bernardo	ITA-AeC. Rieti	DG 600/18	5395	13 643	8 833	8 907	5 523	13 645	5 844	1 1000
7	BB	COX Fabrizio	ITA-AeC Viterbo	DG 800/18 M	4977	14 627	5 866	8 907	8 514	10 664	10 810	7 589
8	66	KEIM + 1	GER-F.S.V.Sindelfingen	ASH 25 L	4724	4 948	21 310	11 895	16 0	6 769	9 816	3 986
9	2I	REGINALDI Roberto HUXPERT Bernt	ITA-AeC. Rieti	ASH 25 E	4590	8 669	6 857	13 790	14 352	9 744	12 709	14 469
10	DF	DE FRANCESCHI Angelo	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus CM 17.6	4480	10 648	11 815	6 931	6 521	18 183	2 882	10 500
11	HO	OBERHOFER Horst	AUT-FAS Wien	Nimbus 3	4328	9 664	9 832	1 1000	16 0	15 533	3 856	15 443
12	47	MARTINELLI Daniele	ITA-Rieti	Nimbus 2	3870	5 741	7 841	17 503	16 0	14 591	14 694	10 500
13	E	NICOTRA Marlo	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2C	3641	21 481	14 485	7 925	15 219	10 664	16 680	17 187
14	VF	FONTANA Vittorio	ITA-AeC.V.Lariano	DG 800 B	3522	10 648	20 315	19 202	3 586	5 778	18 514	13 479
15	AV	BRAVI Francesco CAPOFERRI Sergio j.	ITA-A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	3451	7 676	19 398	15 753	10 398	16 277	15 684	16 265
16	WS	GRABNER Vincent	AUT-Woerschau	Ventus 2 CM/18	3037	14 627	16 426	16 688	12 367	2 929	20 0	19 0
17	S10	CLERICI Adriano CICERI Massimo	ITA-AeC.V.Lariano	ASH 25	2816	18 612	22 0	10 898	16 0	7 751	20 0	9 555
18	99	MANZONI Roberto BRAMBILLA Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D	2789	17 618	18 406	5 977	16 0	19 176	19 467	18 145
19	MC	CATTANEO Mario	ITA-AeC. Rieti	DG 600/18 M	2573	20 497	15 433	21 55	11 373	20 174	17 544	12 497
20	VS	PASIN Vittorio	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus CM 17.6	2323	10 648	13 493	20 147	16 0	17 218	8 817	19 0
21	s10	ALBERTAZZI Alberto CLERICI Adriano	ITA-AeC.V.Lariano	ASH 25E	2132	22 0	12 760	22 0	7 518	21 0	4 854	19 0
22	TS	PREISEGGER Peter	AUT-EAEL	Libelle 2018	1453	19 543	17 420	18 490	16 0	21 0	20 0	19 0

printed 08-12-1998 hour 09:21:32

Ae.C.C.V.V. Rieti
Open Class CUP 1998
Rieti 15 - 23 Agosto 1998
Official Overall Scoring after Task n. 7 date 22/08/98

comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 468	day 2 km: 407	day 3 km: 568	day 4 km: 330	day 5 km: 373	day 6 km: 317	day 7 km: 441
1	VV1 URBANI Luca ZUFFADA Filippo	ITA-CVV - AMI	Nimbus 40	6430	7 895	2 952	5 752	1 759	1 1000	3 832	3 993
2	X3 MONTI Roberto MANTICA	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 40	5995	11 845	1 1000	12 830	14 548	2 772	8 785	2 995
3	A STAIGER Martin	GER-Freudenstadt	DG 800/18	5936	12 833	9 941	1 1000	3 634	7 713	2 833	7 778
4	YY GANTENBRINK Bruno	GER-LSV Rohr Lenne Ise	Ventus/18 M	5786	8 890	9 941	7 895	4 627	5 946	13 709	7 778
5	EG GOSTNER Ernst	ITA-AeC. Bolzano	DG 800 B	5759	17 625	11 921	8 877	9 587	3 775	7 794	1 1000
6	DB DOERNHANN Monika Doernenann Stefan	GER-AeC. Iserlohn	ASH 25	5625	3 941	4 972	1 1000	5 617	13 413	9 780	6 902
7	99 MANZONI Roberto + 1	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 40M	5379	1,1000	16 787	4 972	5 617	9 853	11 728	12 415
8	1E MUELLER Alexander ROSS Rolf	GER-LSC Burg Feuerst.	ASH 25 M	5268	6 900	5 962	8 877	18 366	14 355	1 840	4 968
9	S6 SCHUMACHER Joerg	GER-FSV Wächtersberg	Nimbus 4M	5071	9 877	13 840	18 350	8 591	10 684	5 609	5 920
10	AM COLOMBO Aldo COLOMBO Alessandro	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 40M	5069	13 820	3 931	6 915	10 576	12 558	6 804	12 415
11	WL VERGANI Walter + 1	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4 DM	5002	5 908	17 627	11 835	17 454	4 972	12 721	12 415
12	XL LAUR Eberhard	GER-AeC. Laichingen	Ventus 20M	4991	4 912	7 950	8 877	2 672	6 917	15 653	17 0
13	TI FISCHER Raif	GER-AeC. Offenburg	DG 800 S	4895	15 729	12 891	17 771	11 569	8 889	4 823	15 223
14	E SECOMANDI Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2C/18	4685	2 946	15 822	12 830	20 144	11 576	17 602	7 778
15	2E SENNE Stefan	GER-FSU Sindelfingen	Ventus 20M	4614	16 680	5 965	3 990	15 539	16 192	16 645	11 603
16	IK SCHOTT Eberhard	GER-DaEC Kirchheimthee	Ventus 2 CT	4105	13 820	8 952	18 350	12 555	20 0	10 774	10 654
17	66 KEIM Klaus + 1	GER-FSV Sindelfingen	ASH 25	3873	18 606	14 827	12 830	7 611	16 192	14 670	16 137
18	MC CATTANEO Mario	ITA-AeC. Rieti	DG 600/18 M	2798	12 563	12 606	12 830	16 526	15 273	19 0	17 0
19	YD SCHMIDEL Rainer + 1	GER-AeC. Iserlohn	Duo Discus	2198	20 167	20 290	16 819	13 550	18 133	18 239	17 0
20	PE SEIFERT Markus SEIFERT Peter	GER-FSV Sindelfingen	Nimbus 40M	1857	10 875	18 655	20 0	19 194	18 133	19 0	17 0

Aero Club Centrale Volo a Vela
Coppa Citta' di Rieti 1998
Rieti, 15 - 23 Agosto 1998
Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 22/08/98

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Allante	punti	pr. n 1 km: 362	pr. n 2 km: 294	pr. n 3 km: 438	pr. n 4 km: 252	pr. n 5 km: 348	pr. n 6 km: 284	pr. n 7 km: 342
1	FE FRANK Marcus	GER-LSG Bietigheim	Ventus 2/15	5585	1 943	13 591	6 769	1 651	14 663	1 968	1 1000
2	C5 BALLARATI Giorgio	ITA-AeC.C.V.V.	LS 4	5324	6 831	17 554	8 745	2 623	3 810	5 836	2 925
3	GF FONTANA Guido	ITA-AeC.V. Lariano	Ventus 2b	5193	5 837	2 745	16 693	11 480	2 848	10 685	3 905
4	MP PINNI Vittorio	ITA-AeC. Parma	DG 200	5124	3 851	4 708	4 808	16 408	9 718	6 766	4 855
5	FM FANFANI Francesco	ITA-AeC. Roma	ASH 24 M	5012	2 899	3 709	1 1000	14 449	11 702	4 853	17 400
6	CP PLATNER Christian	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2/15	4839	17 558	5 689	15 696	5 591	10 703	3 873	12 729
7	CD GIACOBBE Dino	ITA-AeC. Savona	Ventus B/T	4586	10 702	14 587	5 778	17 381	1 1000	20 365	7 773
8	CL BAUMGARTNER Alois	ITA-AeC. Bolzano	DG 600/17	4571	7 747	7 655	21 382	7 532	4 796	9 694	8 765
9	AB ROMANO Roberto	ITA-A.V.A.O.	Discus b	4444	16 587	10 649	13 708	9 495	12 700	7 745	15 560
10	SF WEIBLEN Frank	SMI-SG Hinterthur	Ventus 2a/15	4435	21 6	1 821	17 607	4 602	6 768	2 897	10 740
11	24 SPREAFICO Gianni	ITA-AeC. Biella	ASH 24	4353	3 851	11 647	10 731	8 497	15 603	21 353	13 671
12	IWI ROSINI Walter	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 6/15	4298	9 713	9 650	14 705	3 605	21 144	8 744	11 737
13	CC BORELLINI Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 20L/16.6	4216	14 625	18 549	2 987	20 164	7 766	16 579	16 546
14	2L STIEBINGER Guenther	GER-FSV Sindelfingen	Ventus bt/15m	4118	15 618	15 578	18 585	13 451	13 693	14 628	14 565
15	LV BOTTO Massimo	ITA-AeC. Savona	ASH 20/F	4098	18 495	16 557	20 436	15 429	5 780	15 615	5 786
16	C FIANCO Gualtiero	ITA-AeC. Rieti	ASH 20C	4032	8 725	21 272	3 943	10 486	17 567	13 644	18 395
17	E22 PASSARELLI Girolamo	ITA-AeC. Savona	Ventus/15m	3916	12 665	8 651	7 761	6 551	8 729	17 505	20 54
18	Y3 ANTONELLI Mario	ITA-AeC. Rieti	LS 4	3765	13 639	22 267	8 745	12 473	20 215	11 676	9 750
19	F GARBARI Ferruccio	ITA-AeC. Bolzano	DG 600/M	2940	19 493	20 348	22 0	18 300	19 558	19 463	6 778
20	1P BIAGI Marco	ITA-AeC.V. Lariano	SZD 55	2813	20 94	12 600	10 731	19 169	18 561	12 658	21 0
21	RB STAGI Folco	ITA-AeC.V. Lariano	Discus	2502	21 0	19 469	10 731	21 110	15 603	18 493	19 96
22	AF TRONCONI Gianluca NIDDI Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 40M	1841	11 666	6 656	19 519	22 0	22 0	22 0	21 0

“Les Bambini” al Campionato Promozione

In questo modo Kiki Clairbeaux ci faceva radunare per il briefing giornaliero. Un briefing prezioso, riservato a noi della promozione, che seguiva immediatamente quello ufficiale di giornata valido per tutte le classi. Al di là dei consigli sportivi, utilissimi per chi non ha mai vissuto una gara dal di dentro, la più grande attenzione era posta sulla sicurezza. Kiki approvava qualunque scelta prudente avessimo fatto il giorno prima, pur se si traduceva in una grossa perdita di punti.

Tra le novità di questa edizione, l'ammissibilità dei motoalianti ai fini della promozione in categoria nazionale, conseguenza diretta del riassetto dell'albo dei record voluto dalla FAI. Solo un concorrente, il bravo Emilio Amati su DG-800, aveva tale disponibilità ed ha ottenuto un ottimo punteggio. Tuttavia la sua posizione è stata stralciata dal calcolo dei punti disponibili, perchè pilota non italiano, ma della Rep. di S. Marino. Quindi ha avuto la soddisfazione di essersi guadagnato una promozione “virtuale”, ma ha scoperto di potersi iscrivere a qualunque gara internazionale in rappresentanza della propria Nazione.

La mancanza di veri principianti è stata tra le cause del non elevato numero di partecipanti. D'altronde si è volato meno un po' in tutti i Club periferici, ed era inevitabile che ciò si riflettesse sulle iscrizioni alla gara.

Cinque piloti hanno ottenuto più del 75% del totale dei punti disponibili, entrando così nel gruppo dei nazionali. Questi sono Ballabio, Molinari, Calzoni, Zorzi e il nuovo Campione Italiano Matteo Cagliaris.

Andrea Bitozzi invece si è giocato la classifica con due prove pessime, che non ha potuto riscattare con le ottime performance dei cinque giorni intermedi. Chi scrive è primo dei non promossi (per soli 47 punti, ottenibili se fossi andato fuori campo anzichè fare un foto-atteggio), mentre Gustavo Saurin non passa per i 75 punti di penalità per foto non corrette.

L'unico incidente è incorso a Carlo Crivelli, quest'anno molto agguerrito, che ha danneggiato seriamente il mezzo in un fuori campo spaventoso in Val Nerina.

La vittoria è come sempre andata a chi ha ottenuto la migliore regolarità di risultati, cioè senza dubbio il pilota più bravo ed allenato.

Abbiamo voce di una proposta che cancellerebbe il CID dalla lista di gare valide per il passaggio di categoria. L'anno prossimo potremmo perciò rivederci in una competizione ancora più serrata e interessante, dove tutti imparano a volare meglio. Peccato che sia a fine stagione!

ALDO CERNEZZI

Pos.	n.gara	Concorrente	Club/nazione	Alliante	punti	pr.n 1 km: 281	pr.n 2 km: 263	pr.n 3 km: 337	pr.n 4 km: 192	pr.n 5 km: 277	pr.n 6 km: 215	pr.n 7 km: 302							
1	BK	CAGLIARIS Matteo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus b	5286	2	999	5	751	4	732	10	444	1	872	5	742	10	746
2	ZH	ZORZI Alberto	ITA-AeC. Verona	LS 3	5242	4	899	9	692	3	766	6	497	2	817	7	703	5	868
3	NT	CALZONI Giovanni	ITA-AeC. Prealpi Venet	Discus b	5240	5	879	11	579	2	961	9	446	3	793	4	746	7	836
4	E2	AMATI Emilio	RSM-AeC. San Marino	DG 800/18 m	5080	9	767	1	897	10	644	5	512	9	636	13	624	1	1000
5	MM	MOLINARI Manuele	ITA-AeC. Padova	LS 8	4910	6	873	4	767	11	629	1	652	19	250	1	825	4	914
6	CB	BALLABIO Giuseppe	ITA-AeC. Rieti	ASH 20	4646	1	1000	12	578	17	443	18	242	5	728	12	678	2	977
7	IE	CERNEZZI Aldo	ITA-A.V.A.L. Varese	Jantar St.3	4587	7	870	2	879	19	353	15	266	10	585	11	683	3	951
8	P9	SAURIN Gustavo	ITA-A.V.A.L. Varese	DG300	4573	11	703	7	701	8	659	16	251	8	656	3	747	6	856
9	300	CRIVELLI Carlo	ITA-AeC. V. Lariano	DG 300	4390	8	840	13	550	7	684	4	530	11	546	6	728	13	512
10	3C	BITOZZI Andrea	ITA-AeC. Padova	Discus b	4297	18	99	3	831	1	1000	3	543	3	793	2	754	15	277
11	N	DALL'OLIO Adriano	ITA-AeC. V.V. Mugello	DG 200	4166	10	741	17	311	13	615	7	458	13	536	8	702	8	803
12	RA	ALZETTA Roberto	ITA-AeC. Prealpi Venet	Ventus/15	3818	15	601	6	714	15	603	2	579	15	505	10	687	16	129
13	YM	MARDELLI Vittorio Fausto	ITA-AeC. V. Ferrarese	LS 3	3816	14	620	16	316	6	715	12	391	7	668	16	506	12	600
14	RR	ROSSI Giuseppe	ITA-AeC. Parma	DG 300	3664	3	938	8	700	5	729	16	251	18	356	9	690	19	0
15	C6	BRUTTINI Alessandro	ITA-AeC. Rieti	LS 4	3657	13	631	14	539	16	483	11	411	6	681	14	549	14	364
16	Y4	FANFANI Marco	ITA-AeC. Arezzo	ASH 24	3494	19	97	15	442	11	629	7	458	13	536	15	534	9	798
17	600	ZANICHELLI Claudio	ITA-AeC. Parma	DG 600/18	3485	12	683	10	684	9	655	13	377	16	490	18	494	18	102
18	X	PRADARFILI Fabio	ITA-AeC. Pesaro	LS 3a	3321	16	585	18	289	18	424	14	270	12	541	17	502	11	710
19	R3	BUSO Roberto	ITA-AeC. Padova	LS 6	1734	17	389	19	0	14	607	19	77	17	468	19	72	17	121

Parliamo un po' di istruttori

È un pezzo che ho in mente certe idee riguardo il carattere o, se vogliamo, il comportamento di certi istruttori e credo che sia ora che queste idee, da me più volte affermate verbalmente, vengano anche diffuse in modo che possano venire recepite (o rigettate?) da più persone interessate.

Probabilmente solleverò un vespaio, soprattutto da parte di una certa categoria di soggetti, ma ciò non mi tange più di tanto. Non è la prima volta, e non sarà neanche l'ultima, che ricevo bacchettate da coloro che non sono d'accordo con le mie idee, ma non importa, sono in grado di assorbire ben altro.

Veniamo al dunque!

Alcuni (vecchi) istruttori che hanno imparato a volare in una certa maniera sono fermamente convinti che siccome è andata bene a loro (per forza!) deve andare a pennello anche a tutti quelli che seguono e si guardano bene dall'accettare o adottare dei sistemi o metodologie diverse e soprattutto più moderne.

“Tutte stupidaggini, ai miei tempi sì che si imparava a volare come si deve! Guardate me che sono arrivato ad accumulare una enorme esperienza! Non date retta alle sofisticherie moderne! Libri, manuali, schede servono solo a confondere le idee! Non c'è di meglio che la grande praticaccia di un vecchio pilota!”e via di questo passo.

Purtroppo frasi di questo genere si sentono a volte (ma non tanto raramente) uscire dalla bocca di qualche personaggio, magari famoso e con un certo carisma e, ancora più purtroppo (si può dire?) vengono talvolta confermate ed appoggiate da persone influenti dell'ambiente.

Certo, anch'io ho imparato a volare con i vecchi sistemi. Anch'io sono riuscito ad apprendere come si sta in aria senza alcuna spiegazione teorica e credo di essere riuscito ad assimilare molte cose e ad arrivare ad una certa (credo) abilità nel condurre per aria aeroplani di vario genere.

Ma non mi dite che questo è stato il sistema migliore! No! No! E poi ancora no!

Quanta fatica mi è costata, quante brutte figure, quanti dubbi ma soprattutto quanti rischi inutili ho dovuto affrontare e risolvere con molto impegno e con un po' di fortuna!

Perché assogettare anche coloro che ci seguono a tutte queste fatiche e magari pericoli?

Badate bene che non sto per dire che il volo è la cosa più semplice del mondo e che ci possono riuscire tutti in modo facile e non impegnativo, ma tra questo e renderlo appannaggio solo di chi è dotato di qualità superiori ce ne corre. Perché è inutile negarlo, quelli che se la sono cavata e sono arrivati ad una certa età ed abilità essendo partiti da vecchie metodologie, o erano dotati di qualità superiori, o si sono impegnati a fondo a migliorare autodidatticamente oppure hanno avuto una buona dose di **fortuna!**

Quello che dico non è che si verifichi solo in campo istruzionale di volo, tutt'altro, la stessa filosofia si verifica in molti altri

campi, ma naturalmente in questa sede è quello che dovrebbe interessare, cioè il comportamento degli addetti al lavoro di istruire nuovi piloti.

Mi dispiace, ma sento di doverlo fare, cioè di affermare questo: durante la mia passata ma recente carriera di Ispettore di Volo, durante la quale ho effettuato circa 1200 (milleduecento) esami per la licenza di aliante, salvo naturalmente le dovute eccezioni, in linea di massima ho trovato istruiti meglio gli allievi che erano stati curati da istruttori molto giovani piuttosto che quelli curati da istruttori molto anziani (vecchi).

Sento già la folla che protesta a gran voce: **sentì chi parla, anche tu sei vecchio!**

È vero, anzi è vero solo in parte, perché sono vecchio all'anagrafe d'accordo, ma ho sempre cercato di tenermi aggiornato il più possibile ed ho sempre accettato, dopo attenta valutazione, tutti quei miglioramenti ed aggiornamenti suggeriti od imposti da tutti coloro che hanno studiato a fondo la materia con passione, competenza e soprattutto senza pregiudizi. Concludendo mi sento **un vecchio pilota, e non un pilota vecchio** (notare la differenza!)

E voi come vi sentite?

GUIDO BERGOMI



Abbiamo letto per voi:

AL TRAINO DEL MOTOALIANTE

Sulla stampa specializzata dell'area di lingua tedesca è un fiorire di articoli, entusiasti: il traino con un motoalante presenta molti vantaggi e ben poche limitazioni. Der Adler (mensile per i piloti sportivi, volovelisti ecc. della regione di Stoccarda) nel numero di aprile prende in esame le prove pratiche effettuate con un classicissimo motoalante SF 25 C Falke e con l'altrettanto diffuso motore Rotax 912 A da 80 CV. Trainando un LS 4 è stato registrato un rateo di salita medio di 2 m/s volando ad una velocità di 95/100 Km/h. Valori pressoché identici per il traino del biposto ASK 13 a pieno carico. Nessun problema di surriscaldamento per il motore raffreddato ad acqua, mentre la velocità di traino è armoniosa sia per l'alante che per il motoalante, permettendo di spiralarne assieme, rimanendo entrambi ben al di sopra della velocità di stallo. Le limitazioni interessano gli alianti della classe libera: un biposto da 25 metri, carico d'acqua preferisce ancora esser trainato dai 180 PS di un DR 400. In Germania le competenti autorità aeronautiche (FLBA, equivalente al nostro RAI) hanno già omologato, ufficialmente, tre motoalanti quali "cavalli da traino": il Super-Dimona, il Falke SF 25C della Scheibe ed il Samburo (simile al Falke) di origine brasiliana e prodotto su licenza della tedesca Nitsche.

NUOVO RECORD: 1500 km TUTTI IN PENDIO

Ha suscitato scalpore in tutta l'area di lingua tedesca il nuovo volo record nelle alpi austriache: 1.527 chilometri, tutti volati sfruttando esclusivamente il vento di pendio, senza mai salire sopra le creste delle montagne e spiralandolo solo per il 4,5% del percorso. L'impresa è stata portata a termine il 26 aprile da Wolfgang Janowitsch (pilota di DC 9) e Hermann Trimmel, che si sono alternati ai comandi del biposto Nimbus 4DM. È il volo più lungo, con tre punti di virata, mai portato a termine in Europa. Se volete ripetere l'impresa: il percorso giusto prevede la partenza da Vienna Neustadt per raggiungere il primo punto di virata sulla verticale del monte Arlberg (quello del traforo tra Tirolo e Vorarlberg) poi sempre avanti per fotografare il secondo pilone sulla stazione a monte della funivia della Raxalpe, quindi dietrofront fino ad Innsbruck e ritorno a Vienna Neustadt. Auguri!

ALTRO RECORD

Tra i piloti tedeschi domina la convinzione che la Germania non sia terra da record. La smentita viene fornita da Diether Memmert, che a bordo di un PW 5, volando sulla distanza di 580 chilometri, il 16 maggio ha stabilito il nuovo primato di andata e ritorno nella World-class. La media di 67,9 Km/h dimostra inoltre che le prestazioni del PW 5 ricalcano quelle del buon Ka 6.

VOLA IL NUOVO DISCUS - 2

È il nuovo alante corsaiolo della classe standard. Radicalmente rifatto, rispetto al suo fratello più anziano; completamente nuovo il profilo alare, con quadruplicata pianta trapezoidale, nettamente rivolte in alto all'estremità (facilmente asportabili per comodità di angaraggio). Rimangono i due tipi di abitacolo (a/b), per piloti di corporatura più o meno robusta. Il Discus 2 non segue il trend di un allungamento alare sempre più pronunciato e grazie anche ai suoi 10 m² di superficie riesce a mantenere un carico (minimo 30,5 kg/m²) che gli permette di sfruttare in modo ottimale anche le deboli termiche. Il bordo d'attacco, più affilato, risulta meno sensibile allo sporco, ai moscerini, alle gocce di pioggia. La struttura alare è rigida, ma non tanto da trasmettere tutte le turbolenze fino al fondoschiena del pilota.

DG - 505 MB: SENZA CONCORRENZA

È un giudizio lusinghiero a tutto campo, quello pubblicato dalla rivista tedesca Fliegermagazin a proposito del DG - 505 MB. Un biposto ben noto, in produzione dal 1987 ed ora "rinfrescato" in vari particolari, dal comfort nell'abitacolo alle estremità alari. Disponibile con varie aperture alari, fino a 22 metri e con estremità intercambiabili, winglets compresi, viene giudicato "senza concorrenza" tra i suoi simili. Abbandonato il non più disponibile motore Rotax, nella fusoliera è stato sistemato il ben noto Solo 2625. Con due carburatori mette a disposizione la bellezza di 65 CV per il decollo. Come ormai consueto, dalla fusoliera fuoriesce solo l'elica, mentre il motore rimane fisso, ben incapsulato, a tutto vantaggio della silenziosità in volo. Il peso massimo al decollo raggiunge 825 Kg, pari ad un carico alare massimo di 47 Kg/m². Due serbatoi: uno di serie da 38 litri in fusoliera e, a richiesta, altri due da 15 litri ciascuno nelle ali. Nonostante i pesi e le dimensioni, le operazioni di montaggio vengono portate a termine da due persone, senza difficoltà. Decisamente interessati le capacità d'arrampicata: con il solo pilota a bordo e con motore a 6.300 giri ed una velocità ottimale di 95 Km/h, i mille metri di quota sul campo vengono raggiunti in soli cinque minuti e mezzo. Se a bordo si trova anche un passeggero e con peso totale di 750 Kg, la stessa quota viene raggiunta un minuto più tardi. In volo livellato, il nostro biposto flappato mantiene la velocità costante di 150 Km/h a 6.200 giri motore. Naturalmente risulta più economico avanzare con la classica tecnica del "dente di sega": raggiunta una certa quota, il motore viene spento per planare alla max. efficienza, quindi ancora motore ed un'altra planata e via di seguito.

BILANCIO INCIDENTI 1997

(In Germania e velivoli con marche tedesche)
(tra parentesi: valori riferiti all'anno precedente)

Tipo di velivolo	tot. incidenti	dei quali mortali	nr. vittime
Ala fissa fino a 5,7 t	124 (142)	20 (27)	36 (54)
Elicotteri	13 (21)	2 (2)	2 (8)
Motoalianti	49 (46)	7 (7)	10 (9)
Alianti	149 (157)	12 (7)	13 (8)
Palloni aer.	45 (369)	2 (0)	5 (0)
UL	24 (21)	10 (4)	11 (7)
Altri	118 (112)	9 (7)	12 (7)
Totale	523 (539)	62 (56)	89 (107)

Meno incidenti, ma più gravi. Anche nel '97 prosegue il trend iniziato nel '94: calano gli incidenti tra gli amanti degli sport dell'aria. Tuttavia aumenta il numero degli incidenti gravi, con vittime umane. Fa eccezione il settore degli alianti (ma se si considera anche l'incremento delle ore volate, i valori rimangono entro la media generale).

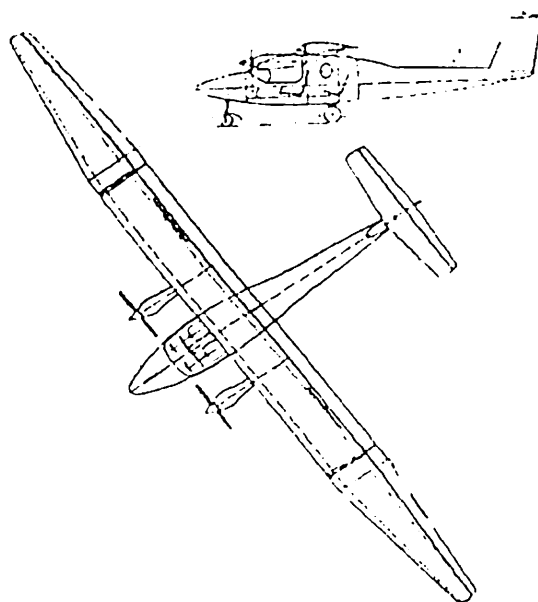
Ed invece, cosa mai sta succedendo nel '98? Non esistono ancora dati ufficiali, ma la mia personalissima sensazione è che, se continua così, il bilancio sarà davvero pesante. Sono una decina gli incidenti gravi dei quali ho avuto qualche notizia, molti di questi nelle zone alpine (ossia in condizioni ambientali simili a quelle di casa nostra). Il 9 agosto, sui monti vicino ad Innsbruck, a quota 1.800, ha perso la vita un pilota di 51 anni. Testimoni parlano di un aliante "con il motore estratto, precipitato a vite".

AGGIUNGI UN POSTO AL MOTOALIANTE

L'idea non è nuova. Già nel 1960 il prof. Landmann della Technische Universität di Dresda aveva avviato studi per la progettazione di un motoaliente triposto. Ma all'epoca le conoscenze ed il know how per la lavorazione delle fibre sintetiche e della tecnica della costruzione a sandwich erano insufficienti. Gli studi finirono nel cassetto, in attesa di tempi migliori. Ora, nella cittadina di Ellwangen, il prof. Gerhard Wid, ex collaboratore del prof. Landman, ritorna alla carica, con un ardito progetto di motoaliente bimotoe e triposto. Partico-

larmente innovativa la costruzione delle ali (in tre parti) destinate a racchiudere un doppio serbatoio per complessivi 100 litri di carburante. Per i motori si sta pensando ad un paio di quattro cilindri raffreddati ad acqua, cilindrata di 0,93 litri e potenza di 37 kW ciascuno; oppure, in alternativa, due motori walkel della Mid - West. Due i posti affiancati anteriori ed un terzo posteriore in posizione centrale. Attualmente la legislazione tedesca prevede esclusivamente motoalianti mono e biposto. Per la realizzazione del sogno triposto è necessario un adeguamento della normativa vigente.

CARATTERISTICHE TECNICHE:



Posti	2 + 1
Apertura alare	17 m
Lunghezza	7,945 m
Altezza	2,45 m
Superficie alare	19 m ²
Allungamento	15,25
Peso a vuoto	548,5 kg
Peso max decollo	850 kg
Profilo alare	Fx 61 - 163
Elica	passo fisso o a 3 posizioni
Motore due da	37 hW
Salita	4,9 m/s
Vel Max (Vne)	297 km/h
Max vel. di crociera	200 km/h
Vel. crociera a 31% potenza	150 km/h
Consumo	8,4 l/h
Decollo	170 m su asfalto 240 m su erbosa
Eff. max	1:27
Min. discesa	1,016 m/s

L'ALIANTE AD ENERGIA SOLARE

È quasi come assistere ad un miracolo, osservare il decollo ed il volo del "Solair II". Si tratta di un aliante da 20 metri d'apertura, rivestito di cellule fotovoltaiche che trasformano la luce in energia elettrica, immagazzinata da una serie di accumulatori. Il tutto serve ad azionare due motori elettrici (potenza di 1,16 Kilowatt, circa 1,5 CV) con altrettante eliche ripiegabili sui piani di coda. Il risultato è un aliante (160 Kg) in grado di decollare, prendere quota e volare normalmente, senza particolari limitazioni. Il prototipo, progettato e costruito da Günther Rochelt, ha effettuato una serie di voli dimostrativi partendo dal suggestivo aeroportino di St. Johann, in Tirolo (45 minuti di auto dal Brennero). Uno spettacolo indimenticabile che ha lasciato tutti letteralmente a bocca aperta.

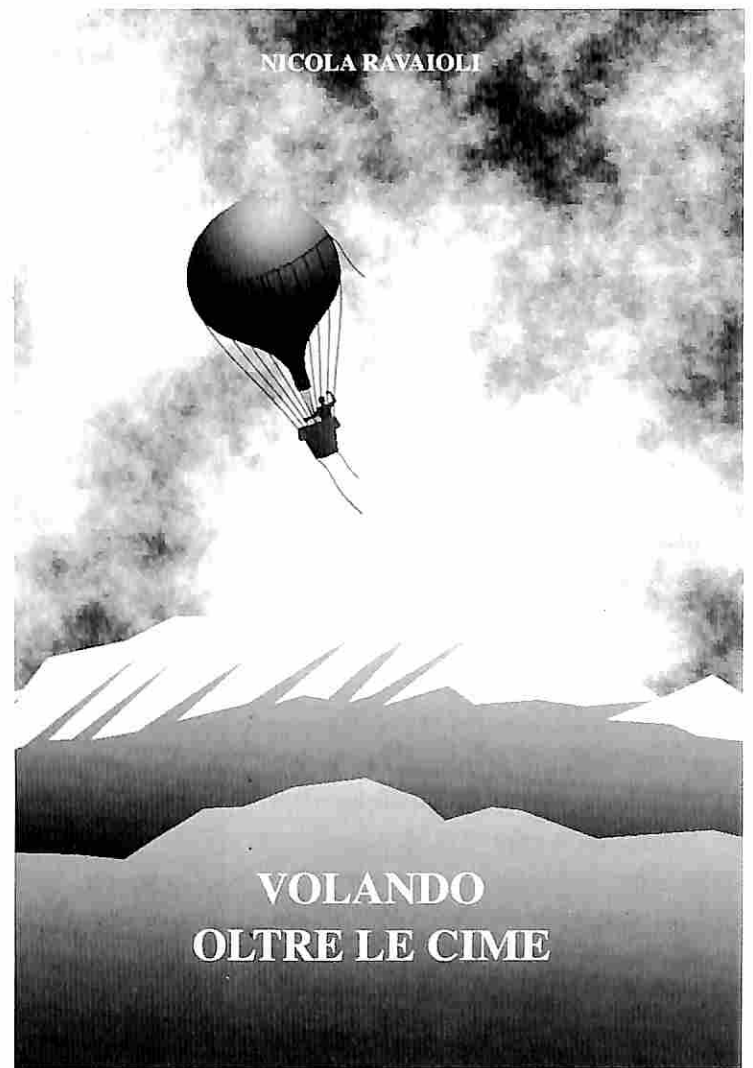
IL PIÙ LEGGERO DELL'ARIA

S'è levato in volo sabato 8 agosto, davanti ai 60.000 visitatori dell'International Airshow sull'aeroporto di Altenrhein (Svizzera) il nipote dello Zeppelin, il famoso dirigibile che esattamente 90 anni fa concluse amaramente la sua carriera in un drammatico rogo. Il suo erede, lo "Zeppelin NT (Nuova Tecnologia) si presenta verniciato tutto in bianco, lungo 75 metri, spinto dai 200 CV dei suoi tre motori, sostenuto da 8.200 metri cubi di gas elio non infiammabile. Per il volo inaugurale è stato scelto un percorso di 140 chilometri, dal Lago di Costanza fino ai dintorni di Stoccarda. Il nuovo "Zeppelin D-LZFN", capace di trasportare 12 persone, rappresenta l'ultimo grido della tecnologia del settore ed i dirigenti della Zeppelin Luftschifftechnik Srl, prevedono di poterlo utilizzare per voli turistici e scientifici.

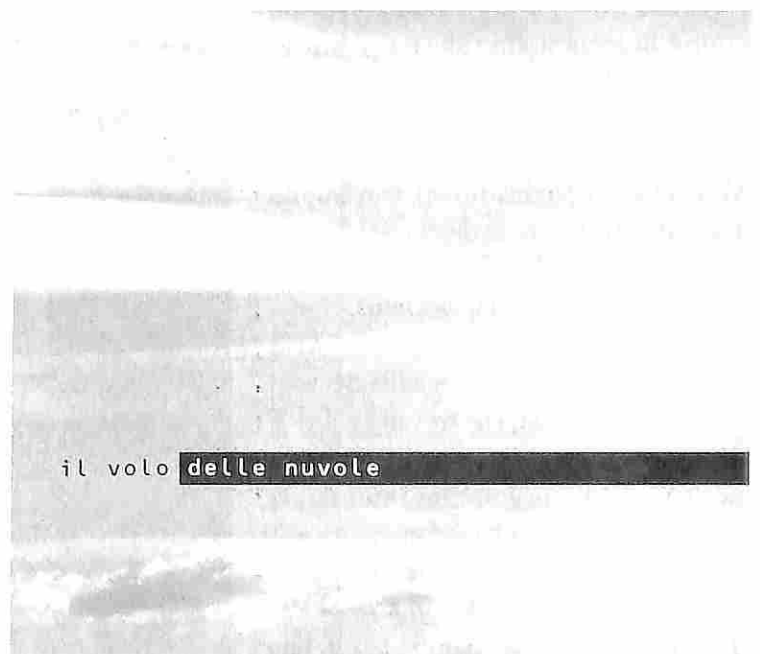
QUATTRO RIGHE... RISERVATE AI BENESTANTI!

Se siete disoccupati, cassaintegrati, studenti squattrinati o non siete figli di papà, queste righe non fanno per voi! Parliamo della superorchidea ASH 25, l'aliante da sogno, con oltre 25 metri di apertura alare, progettato da Martin Heide nei primi anni '80 (primo volo nel '84). Nelle sue intenzioni, il megabiposto doveva raggiungere una produzione di pochi esemplari. Invece nello scorso mese di marzo è stato consegnato l'esemplare nr. 200. Metà di questi sono alianti "puri". Dei rimanenti, due terzi volano con motore di sostentamento, un terzo monta il motore a pistoni rotanti Wankel della inglese Mid-West, che con i suoi 50 CV garantisce autonomia di decollo ed una salita di 1,80 m/s. Sorvoliamo sui costi di questo aliante, ...a noi interessano solo gli aspetti culturali...!!!

a cura di CELESTINO GIRARDI



* * *



Enrico Ruffini
**FELSINA
 AVIATRICE**

Ed. Aero Club G. Bortolotti - Bologna
 340 pagine - Lit. 100.000

Le diverse specialità del volo assurgono a pari dignità in questa splendida opera dedicata ai fatti aviatori della dotta Bologna, città ove gli eventi aeronautici, per quanto farseschi, cominciarono a catalizzare l'interesse della popolazione addirittura nel 1233, 670 anni prima dello storico volo dei fratelli Wright.

Numerosissime immagini, molte delle quali di grande valore storico e spesso provenienti da archivi privati, ripercorrono con efficacia i fatti che hanno portato dagli albori del volo alla fondazione dell'Aero Club "G. Bortolotti" ed all'attuale aeroporto "G. Marconi".

Si va dagli esperimenti dei primi aeronauti, ai prodromi del volo a motore, sino ai giorni nostri, passando attraverso gli eroismi di due guerre, i liberatori di Teichfuss, la rinascita post bellica.

Manifestazioni aeree, storie di allievi e di istruttori, raid di coraggiosi e capaci piloti o più semplici avventure vissute nei cieli di casa, riempiono numerose pagine che si lasciano leggere tutte d'un fiato.

Spazi adeguati dedicati all'aeromodellismo, che trova già negli anni 20 i primi cultori bolognesi, fino alle esperienze di Dapporto, "cresciuto" dai modelli volanti al volo ultraleggero o ai velocisti fasti mondiali di Amato prati.

Volovelisti e paracadutisti troveranno accattivanti cronache degli eventi legati a queste specialità, alle quali Bologna ha fornito campioni di chiara fama.

Ultime, ma esclusivamente per motivi di più recente nascita, le specialità del volo libero e degli ULM, che trovano nel vicino appennino e nella splendida superficie di Molinella un ambiente ottimale per uno sviluppo sempre crescente.

Quanto sopra è interamente raccolto in un rigoroso ordine cronologico, che fa rivivere al lettore, passo dopo passo, una

storia di cultura e di fervore aeronautico che deve essere di monito e di buon esempio a molte città italiane, dove la gente dell'aria si trova ad operare in un ambiente sempre più pigro e indifferente.

Il volume è edito in una serie limitata di 1.000 copie, a disposizione degli appassionati presso l'Aero Club "G. Borto-

lotti" di Bologna.


340 pagine che l'autore Enrico Ruffini sa fare vibrare con l'enfasi di chi ha il volo nelle proprie vene e che non devono mancare nella biblioteca di chiunque ami avere almeno un po' di cielo fra il suolo e le proprie scarpe.

GIORGIO RIZZI

ENRICO RUFFINI


FELSINA AVIATRICE


**CRONACHE ILLUSTRATE
 DELLO SPORT AEREO BOLOGNESE**



**GRANDE MANIFESTAZIONE AVIATORIA
 PRO "CASA DEL SOLDATO"**

Domenica 1 Ottobre 1925 - AEROPORTO "FAUSTO PISCI" -
DIRIGI DI CARACAL


Aeroporto di Bologna

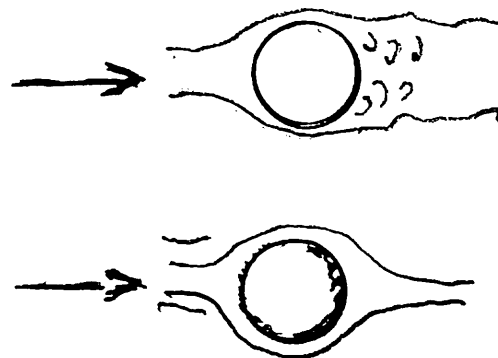

AERO CLUB "G. BORTOLOTTI"

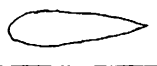
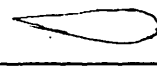
Il buon senso non si addice all'aerodinamica

Quante volte abbiamo sentito dire: basterebbe un po' di buon senso e si potrebbero risolvere molti problemi e molte situazioni. Infatti se il buon senso fosse sempre seguito, la politica avrebbe una evoluzione diversa da quella che invece viene imposta dalle beghe tra i partiti. Anche i rapporti sindacali viaggerebbero su di un binario di correttezza e fiducia tra le varie componenti sociali. Persino i piani regolatori delle città, il controllo ecologico del territorio, il dissesto idrogeologico del paese sarebbero beneficiati da una minima dose di buon senso che non costerebbe nulla e sarebbe invece compresa subito da tutti. Forse lo scemo del paese avrebbe, per questi problemi, più buon senso di tanti tronfi capoccia. C'è invece una materia, l'aerodinamica, che sembra sia stata creata apposta per confondere le idee ed ergersi a campione del non senso, sempre in apparente contrasto con la logica più elementare. E forse proprio per questo lo sviluppo del volo è stato ritardato fino ai primi decenni di questo secolo. Per conoscerne i segreti bisognava capovolgere il modo di ragionare che aveva dominato le menti durante i lunghi millenni precedenti la conquista dell'aria da parte dell'uomo. Un noto proverbio dice che "ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria". Questo ci hanno insegnato a scuola spacciandolo come terzo principio della dinamica, per non fare un torto a Newton. Siamo infatti convinti che, nell'immenso dominio dei fenomeni naturali, a piccoli cambiamenti di circostanze corrispondano sempre altrettanto piccoli cambiamenti di comportamento e, viceversa, a grossi cambiamenti debbano sempre corrispondere altrettanto grandi modificazioni. Se io dò col piede un leggero colpetto ad un pallone, questo compirà un tragitto di pochi decimetri; se invece gli appioppo una robusta pedata potrò sicuramente fare goal anche da una considerevole


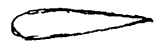
distanza. Come mai, allora, una causa tanto piccola come una piccola scabrosità a mala pena percettibile al tatto, essendo appena di 75 millesimi di millimetro, può produrre conseguenze così grandi e imprevedibili come ridurre di 5 volte la resistenza di una sfera (fig. 1) lanciata in aria, in confronto ad un'altra identica e accuratamente levigata? E come può succedere che, contrariamente a tutte le leggi e soprattutto alla ragione, applicando a una sfera una forza sempre maggiore, e cioè aumentandone progressivamente la velocità, la sua resistenza, che per forza continua a crescere, ad un certo punto diminuisce bruscamente? Forse è sbagliato il proverbio, che conviene quindi modificare così: "ad

ogni azione corrisponde, qualche volta, una reazione uguale e contraria e qualche volta no". Oppure vuoi vedere che c'è qualche magia nella sfera, come ci fanno vedere le chiromanti? Altro grattacapo che ci fa dubitare della nostra testarda logica: sappiamo che un corpo

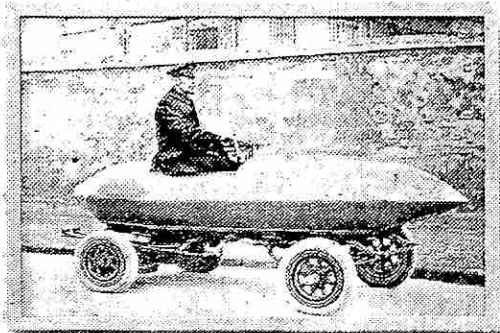


	vento		resistenza
profilo normale	→		1
profilo capovolto	→		2,6
tondino spesso 1/10 del profilo	→	o	1,1
due tondini distanti	→	o o	2,2
due tondini vicini distanza pari al diametro	→	oo	0,4
due tondini sagomati	→	o o	1
tondino spesso come profilo	→	o	9,3

3 CORPI CILINDRICI CON SEZIONI DIVERSE

sezione	vento		resistenza
cilindro \varnothing 1D	→	o	1
profilo normale corda 100 D	→		1
profilo laminare corda 200 D	→		1

aerodinamico è un corpo di ottima penetrazione in un fluido. Se noi lo facessimo viaggiare al contrario (fig. 2), e cioè col bordo appuntito in avanti nella direzione di marcia, la sua resistenza sarebbe più che doppia. È ciò che facevano invece allegramente i nostri avi all'inizio del secolo: navicelle aeree, piccoli dirigibili, automobili e altre amenità del genere (fig. 3) avevano sempre la punta per penetrare l'aria o la lama tagliente per fendere l'acqua secondo, appunto, i dettami del buon senso. Ma come, dirà qualcuno, allora perché i proiettili dei cannoni, i missili, i razzi e altre sciocchezze del genere hanno la parte appuntita proprio nella direzione di marcia? Non sarebbero più aerodinamici se viaggiassero capovolti? Ciò sarebbe vero se si mantenessero nel campo subsonico. Ad esempio un proiettile di cannone, al



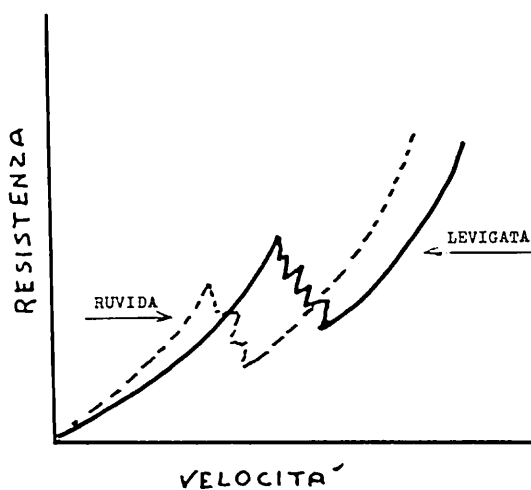
Nel 1899 la "Jamais Contente" raggiunge i 100 Km orari con pneumatici Michelin.

momento dello sparo, arriva ad una velocità di 400/500 m al secondo, che corrispondono a circa 1500/1800 km/h, già abbondantemente supersonica, e in questo paradiso del silenzio le normali leggi dell'aerodinamica non sono più valide. A questi valori infatti l'aria si comporta proprio come un muro che bisogna sfondare con un corpo appuntito. Ma tutto ciò esula dalle nostre considerazioni; a noi interessa scoprire i segreti del volo naturale che, per nostra fortuna, è da sempre dominio delle basse velocità. Allora, se un corpo aerodinamico ha nell'aria e nell'acqua una resistenza molto minore di quella, poniamo,

di una sfera di pari diametro, e cioè fa molta più strada, come mai ciò non succede nel miele liquido, nel quale la vince di gran lunga la sfera e il corpo aerodinamico deve solo vergognarsi? Un coltello da cucina, come sappiamo bene, assomiglia ad un profilo alare: da una parte è grosso, spesso e arrotondato, dall'altra è sottile e affilato come il bordo d'uscita di un'ala. Se, per ragioni prettamente aerodinamiche, volessimo adoperarlo dal verso giusto, e cioè dalla parte spessa, non riusciremo mai ad affettare la mortadella e faremo pure molta fatica a tagliare il formaggio; ciò che invece ci riesce benissimo se, orrore, adoperiamo il coltello dalla parte della lama. Forse l'aerodinamica non si addice alle cose mangerecce. A dire il vero in questi esempi salta fuori il famigerato numero di Reynolds che si assume tutta la responsabilità del nostro senso di smarrimento. Perciò ricordiamo brevemente che il Re significa: forze d'inerzia diviso forze di viscosità (densità x velocità x lunghezza / viscosità). Al numeratore della frazione prevale la densità, mentre al denominatore la fa da padrona unicamente la viscosità. Se il Re è grande significa che le forze d'inerzia prevalgono di gran lunga sulla viscosità, tanto che questa può essere trascurata benissimo; al contrario se il Re è piccolo, la viscosità prevale nettamente. E poiché il numero di Reynolds dà un'idea immediata della resistenza che incontra un corpo in movimento in un fluido, scopriamo subito che in un fluido a bassa viscosità, come l'aria o l'acqua, il numeratore della frazione sarà molto più grande del denominatore, e cioè il Re risulterà grande, come sempre avviene per gli aeroplani o per corpi che si muovono a velocità sostenuta. Quando invece il fluido in cui si muove l'oggetto è molto viscoso, ed è il caso del miele o peggio ancora della mortadella, la velocità di avanzamento (numeratore) sarà molto piccola perché frenata dalla alta viscosità (denominatore), e perciò in questi casi avremo un Re molto piccolo. Un corpo dalla forma aerodinamica

sarà sempre svantaggiato nel viaggiare in un fluido viscoso, perché la sua superficie è grande e sarà invischiata e tratteneuta dalla tenacità del fluido che impedisce al corpo di aprirsi facilmente la strada. Ma anche l'aria non scherza affatto. Se, ad esempio, viaggiassimo in un'aria estremamente rarefatta, come nell'alta stratosfera, in cui la densità è bassissima, ciò avrebbe sul Re lo stesso effetto di una viscosità altissima, poiché il numeratore della frazione tenderebbe a zero e prevarrebbero le forze di viscosità. Ecco perché una navicella spaziale che rientra nell'atmosfera dal vuoto cosmico è come se dovesse aprirsi la strada nella pece, con conseguente forte riscaldamento. Sarebbe quindi più opportuno parlare di "situazione viscosa" piuttosto che di "fluido viscoso". E proprio questo succede allorché un granello di polvere discende lentamente in una stanza: il suo moto è di tipo molto viscoso, anche se l'aria ha una bassa viscosità. In proporzione le forze di viscosità sono molto più forti per i minuscoli granelli di polvere che scendono nell'aria, che per una biglia di acciaio che cade in un barattolo di miele. Perciò ricordiamoci, quando andiamo al supermercato, di chiedere sempre il numero di Reynolds dei salumi o dei formaggi, così sapremo come regolarci: poiché un Re basso vuol dire un comportamento molto viscoso, anche se il fluido può essere poco viscoso, e un Re alto significa un comportamento debolmente viscoso anche se il fluido è molto viscoso. Forse avrete notato una cosa singolare. Sia Reynolds che Bernoulli sono due scienziati del diciottesimo secolo, e tutti e due hanno formulato le loro equazioni per problemi di idraulica, e cioè per interpretare il moto dell'acqua nelle condotte e nei canali. Certamente non avranno assolutamente previsto l'importanza che i loro studi dovevano poi avere nel ventesimo secolo per l'aeronautica, argomento di cui loro, probabilmente, non conoscevano nemmeno il nome. Ma proseguiamo col nostro buon senso che, a quanto pare, fa cilecca spesso e

volentieri. Secondo le formule di Newton ci saremmo aspettati infatti che aumentando la velocità della sfera aumentasse progressivamente anche la resistenza, e questo ce lo avrebbe confermato anche la nostra normale intuizione. Invece, e lo abbiamo constatato nei primi due esempi, ad un certo momento, pur aumentando la velocità, la resistenza stranamente diminuisce per poi tornare di nuovo a crescere, ma descrivendo una curva diversa. (fig. 4) Certamente siamo in presenza di una ben strana anomalia. Ma la colpa è di Newton, della sfera o dell'aria? No, la colpa è di Bernoulli. Questo scienziato svizzero di origine belga ci ha lasciato, come sappiamo, un semplice teorema che è in realtà un importante principio fisico che suona così: in un fluido un aumento di velocità è sempre accompagnato da una diminuzione di pressione mentre, viceversa, una diminuzione della velocità comporta un aumento della pressione. Anche in questo caso il nostro elementare buon senso avrebbe affermato proprio il contrario: difatti la velocità può aumentare solamente se vi è una spinta maggiore e non viceversa. Se premiamo con maggiore forza sui pedali della bicicletta andiamo sempre più forte. O no? Cosa avviene dunque sulla nostra palla? La corrente libera che sbatte contro di essa dapprima si arresta del tutto nel punto di contatto, ma poi accelera subitaneamente per recuperare il tempo perduto. Allora la velocità del fluido aumenta costantemente mentre la pressione va diminuendo e lo scorrimento è perfettamente liscio, spedito e senza intoppi, in una parola laminare. Giunta alla sommità del percorso la corrente inizia a decelerare e quindi la sua pressione incomincia a diminuire, dato che ci veniamo a trovare in una situazione simile a un divergente del tubo Venturi. Il grafico ci informa che siamo ora in presenza di due tipi di moto, laminare l'uno e turbolento l'altro. E poichè il moto turbolento possiede una maggiore quantità di



moto e cioè le singole particelle di fluido sono animate da una energia e da una accelerazione più grande, questo rimescolamento rinvigorisce e accelera la corrente laminare che inizia a rallentare e fa sì che il flusso rimanga attaccato alla parete del corpo per un tratto più lungo. Ecco perciò la diminuzione della resistenza dovuta al rinvio del distacco della vena fluida e cioè alla formazione della scia. Perciò anche un flusso turbolento può a volte procurare dei vantaggi. E ciò è dimostrato sia dai turbolatori piazzati sulle ali degli aianti che dalle palline da golf, rese appena scabrose proprio per mantenere volutamente la turbolenza entro il piccolo spessore dello strato limite, e che ci regalano una resistenza molto minore di quella di una pallina perfettamente liscia. Morale della favola, la pallina ruvida può percorrere una distanza 5 volte maggiore di quella di una pallina levigata. Del resto anche la stessa Madre Natura ci combina degli scherzi formidabili; e noi ci caschiamo sempre mentre il nostro buon senso garantisce proprio il contrario di quello che appare. Per esempio, quando sbattiamo la testa contro una pietra forse ci lamentiamo un po', perchè diciamo che è dura e compatta, è materia certamente solida e consistente come il ferro e l'acciaio. Invece non è niente vero. Un tenace corpo materiale è, come sappiamo, formato alla fin fine solo di atomi i quali, nella loro più semplice espressione, sono costituiti da un nucleo centra-

le attorno al quale ruotano delle cariche elettriche, gli elettroni. Se noi volessimo rappresentare il nucleo grande come un pallone da calcio, il primo elettrone si troverebbe ad orbitare a una distanza di ... 3 km. Per questo gli scienziati ci dicono che la materia solida è in realtà un immenso e inconcepibile vuoto nel quale qualche effettivo granello solido bisogna andarlo a cercare col lanternino. Ma poichè anche la nostra testa è fatta allo stesso modo, quando essa cozza contro un muro è come se si scontrassero due vuoti, e la conseguente botta è praticamente solo una illusione dei sensi; solo un'abitudine millenaria a considerare solida la materia che ci fa ragionare in maniera errata, secondo il buon senso. Vi sono altresì molti vistosi inganni della natura. Prendiamo ad esempio la luce. Noi la vediamo chiara, luminosa, assolutamente ferma e invece, contrariamente a quanto ci suggerisce il buon senso, sappiamo che si muove incessantemente a una velocità incredibile. E che dire delle eleganti e affascinanti nuvole osannate dai poeti per la loro leggerezza, che invece ci sovrastano con la loro immensa mole dell'ordine delle migliaia di tonnellate? Oppure gli uragani che spazzano il territorio con la loro furia e fanno volare via i tetti delle case, ma non per l'impeto del vento, ma per ragioni perfettamente aerodinamiche, sconosciute agli antichi. È infatti la depressione che si viene a creare sopra al tetto (fig. 5) come quella sul dorso di un'ala, che aspira la copertura e la fa volare via e non, come crede il volgo, il rigurgito del vento nel sottotetto. Altro clamoroso esempio di beffa della natura. Per molti millenni l'uomo ha creduto di essere al centro del cosmo (ricordate Tolomeo?) perchè così suggerivano il buon senso e la logica. Solo Copernico ha cominciato ad andare contro corrente ed il povero Galileo ne ha subito le conseguenze. Ma è soltanto dai primi decenni del '900 che si è capito che la nostra Galassia non è la sola nell'Universo, ma che ve ne sono a miliar-

di. E che dire poi del fatto che, se ci affacciamo alla finestra e osserviamo il panorama, proviamo un senso di pace e di tranquillità, di stasi, di immobilità, mentre in realtà senza che ce ne accorgiamo stiamo viaggiando nello spazio a velocità molte volte supersonica (e forse per questo non sentiamo alcun rumore). Per questo ci dobbiamo abituare a non fidarci troppo del nostro naso nel valutare avvenimenti e situazioni, poichè la sorpresa e l'imprevedibile sono sempre dietro l'angolo (del naso appunto) e, specialmente in natura, i trucchetti e le meraviglie opposte al buon senso sono sempre in agguato. Forse per tenerci svegli.

G. BAUDINO



Ecco come il tetto di una casa viene asportato per aspirazione dall'uragano. L'effetto di aspirazione dovuto alla depressione esterna provoca il disastro: il tetto viene regolarmente «aspirato via». Su una casa il cui tetto abbia una superficie di 20x5 metri, con una differenza di pressione di solo 1%, si sprigiona una forza di 10.000 kg. È come se improvvisamente cadesse sul tetto una pesante cortina di neve di 120 cm. Il colpo però, nel caso del vento, avviene dal basso verso l'alto, cioè in una direzione per la quale nella costruzione del tetto può non essere stato previsto un adeguato coefficiente di sicurezza.

Perchè una tavola non vola

Rif.: Volo a Vela, n. 247, mar./apr. 98, pag. 33

Per debito di cortesia e comodità di consultazione trasmetto in allegato una fotocopia della tabella dei coefficienti aerodinamici della lastra piana, ottenuti nel tunnel a vento, che dimostrano che la forza portante è superiore alla resistenza, nel campo dei valori di incidenza di interesse aeronautico, con buona pace per le genti dai volti gialli e i libretti rossi. Con viva cordialità.

Dott. CARLO BARBORINI

MEG			LASTRA PIANA 2,44 %				PROVA n° 910E35	
DIMENSIONI MODELLO Apertura m 0,44 Corda media m 0,088 Allungamento 5			CONDIZIONI DI PROVA Temperatura aria 25,9 Velocità m/s 6,78 N. REYNOLDS 65.800					
X	Ys	Yi	C O E F F I C I E N T I					
			i°	Cp	Cr	Cm	E	E ² Cp
			0,00°	0	0,0318	0	-	-
			3,08°	0,200	0,0362	0,060	5,5	6
			6,17°	0,409	0,0674	0,140	6	15
			9,23°	0,569	0,1101	0,243	5,1	15,1
			12,26°	0,635	0,1535	0,287	4,1	10,8
			15,28°	0,680	0,2057	0,320	3,3	7,4

Data tabella: 25 luglio 1991

Il mio ordine regna sovrano! Nel perpetuare il tentativo di mettere un po' d'ordine nel mare di carte accumulate negli anni, sono incappato in uno scatolone di scritti accantonati che poco per volta rivedranno la luce di queste pagine. Le mie scuse agli Autori e grazie a Nene per la traduzione.

R.S.

Visita a Camelot?

“Un matrimonio, una bicicletta, un libro della Bibbia: mescolate il tutto e si otterrà presto una vacanza volovelistica in Italia come ricordi per un'intera vita”.

Così sintetizza Mr. Don K. Wemple all'inizio dell'articolo la sua vacanza in Italia.

Tutto cominciò nel 1968 quando allo Skyloric Field di Talsinore, California, dove egli era istruttore, Mr. Wemple incontrò Giorgio de Felip, appassionato volovelista come lui. Fece amicizia grazie alla comune passione per il volo, si scambiarono le reciproche esperienze e quando si lasciarono si scambiarono i rispettivi indirizzi (Giorgio gli aveva parlato del Suo Club nel Nord Italia di Calcinate del Pesce appunto) con la promessa di contattarsi nel caso Giorgio fosse ritornato in America o Mr. Kemple avesse avuto l'occasione di fare un viaggio in Italia. Questa opportunità gli si presentò appunto nel 1986 quando suo figlio maggiore Steven decise di sposare una ragazza di Carpi incontrata mentre era studentessa a San Francisco. Il matrimonio si sarebbe tenuto il 24 maggio per cui Mr. Wemple e la moglie programmarono il viaggio in Italia. Ma questi pensò che era sciocco fare un viaggio fino in Italia solo per partecipare al matrimonio per cui decisero di soggiornarvi per 2 settimane. Pensò inoltre che al ritorno il 5 giugno, lui sarebbe stato già in ferie mentre la moglie avrebbe iniziato le sue vacanze a scuola il 13 giugno, questo gli suggerì l'idea di un prolungamento del suo soggiorno per fare un giro al nord Italia in bicicletta e così fece. Sarebbero arrivati alla Malpensa, nella famosa zona dei laghi, non lontano dalle Alpi e sebbene il sali e scendi di questa zona sarebbe stato faticoso per lui, valeva la pena affrontarlo visto che scenari del genere non si trovavano nel Sud della California. Fu allora che si ricordò dell'amico italiano incontrato e del suo aeroporto. Cercò di contattarlo ma non ebbe risposta. Aveva però l'indirizzo del suo club “Volo a Vela”, Calcinate del Pesce (Varese).

Il giorno della partenza arrivò e i coniugi Wemple arrivarono alla Malpensa attesi dal figlio e da Antonella. Con il po' d'italiano imparato sul “l'Italiano per chi viaggia edito dalla Berlitz”, tra strette di mano, sorrisi e qualche parola d'inglese pronunciata dai familiari, furono presto a loro agio tra i nuovi parenti a Carpi. La cerimonia del matrimonio fu memorabile: 60 invitati, il rituale lancio del riso e petali di rose, centinaia di concittadini radunati nella piazza, con pranzo di nozze in un elegante ristorante sul lago con ben 12 “portate” e torta nuziale alla frutta di ben 4 piedi di diametro. Tutto meraviglioso.

Con la moglie visitarono poi in treno Firenze, Venezia, e Milano e al termine delle 2 settimane, seppure a maincuore, la moglie ritornò a San Diego mentre Mr. Kemple andò a ritirare la sua

bicicletta alla Malpensa, mise l'occorrente in 2 sacche sulle ruote posteriori ed iniziò il suo giro turistico in bicicletta. Scelse come base un albergo vicino all'aeroporto, a Gallarate. Mentre faceva un giretto in questa città, si ricordò di chiedere dove si trovasse “Calcinate” e fu lieto di apprendere che non ne era lontano, circa 25 km più a nord sul lago di Varese.

Il giorno dopo iniziò il suo viaggio alla scoperta del lago di Varese, con lo sfondo delle montagne coperte di neve. Avvistato il lago prese la strada che porta alla Schiranna dove si fermò a fare uno spuntino e quindi riprese il suo giro del lago. Dopo poco più di 1 kilometro vide una strada asfaltata con la scritta “Ristorante Volo a Vela”. Erano le 10 di mattina per cui decise di ispezionare il posto. Il ristorante era chiuso, perciò entrò in una porta coperta di adesivi del volo a vela: si trovò in un salone con camino, una vetrinetta piena di trofei, poltrone confortevoli; accanto una sola mappa, carte topografiche e infine una sala controllo con vista sulla pista, hangare e sul lago, una stazione meteorologica, un centro comunicazioni ed il responsabile a tempo pieno dell'aeroporto Nando Brogginì. S'informò del suo amico di Felip che risultò non frequentare più l'aeroporto da 4-5 anni, (forse si era trasferito, forse volava in un altro aeroporto) e della possibilità di volare per degli estranei. Il giorno dopo, sabato, gli fu risposto. Verso mezzogiorno riprese il cammino verso la sua bici dopo aver di nuovo sostato ad ammirare gli hangar, lo scenario del lago, dell'aeroporto con il suo prato immenso e i boschi che lo circondano e continuò il suo giro del lago di Varese. Apprese che l'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia possiede 7 aianti: 2 ASK - 13's, 2 Janus, 1 biposto Astir, 2 Astir a posti singoli e 2 Stinson L - 5 da traino, 1 da 180 e l'altro da 230 CV., una potenza elevata resa necessaria dalla pista di decollo lungo il lago con grandi foreste ad entrambe le estremità! La lunghezza totale della pista è di 400 mt., 300 dei quali asfaltati; rimane impressionato dal verde prato che la costeggia, lui che viene dal Sud California! 35 dei 150 membri posseggono un proprio aiantente di vari modelli tra cui un Discus che ho aiutato a montare e un Ninbus 3 il cui pilota, Roberto Manzoni, già campione Italiano Nazionale di Open, si stava preparando a partire per i campionati Europei in Germania. Il Club non possiede il ristorante ma uno snack-bar gestito da 2 membri e aperto negli week-ends, nonchè una piscina! È veramente Camelot! Ma Camelot ha il suo prezzo. C'è un sussidio governativo ma soprattutto finalizzato al programma per i giovani. Ciascun membro paga circa \$ 800 l'anno, con incremento possibile in caso di manutenzione speciale. I recuperi poi sono più cari che da noi a causa del maggior costo del carburante in Europa e minore risparmio di carburante per i rimorchi su una pista abba-

stanza corta. Come vedete, Camelot costa ma credetemi è Camelot, specialmente per uno con la mia esperienza che ha imparato a volare in un centro famoso in tutto il mondo come Torrey Pines dove non c'è un solo lembo di erba e neppure un "????"! Sabato purtroppo era nuvoloso e piovoso. Alle 10 quando la pioggia cessò, si aggirava tra gli hangar cercando di farsi coinvolgere sempre un po' impacciato dal suo italiano molto ridotto; l'occasione si presentò quando venne tolto un Discus che aiutò a sostenere. Improvvisamente il flusso d'italiano fu interrotto dal perfetto inglese di uno dei presenti che risultò essere Roberto Saolieri, un ingegnere chimico che ha lavorato in America per alcuni anni ed ha sposato una gentile signora inglese. Ha probabilmente riconosciuto le mie origini da alcuni miei epiteti in inglese sul peso dell'ala del Discus rispetto al mio 1-26! Mi prese subito sotto la sua protezione per quanto riguarda la lingua presentandomi a tutti e facendomi sentire come a casa mia. Quasi tutti i piloti conoscevano più inglese di quanto io conoscessi l'italiano e capire il meraviglioso cameratismo che esiste tra i volovelisti ha fatto superare le eventuali distanze.

Ho incontrato Franco e Giovanna Zuliani che mi ricordavano tanto mia moglie e me 20 anni fa; Riccardo molto interessato agli occhiali da sole schermati "UV-blue" di cui aveva letto su Soaring; Gianluca Tronconi, collezionista di distintivi che mi diede una calcomania AVAL ed è ora in attesa di 1 da me; Lorenzo Scavino, redattore della rivista "Volo a Vela" equivalente di Soaring (mi ha dato 4 numeri arretrati della rivista e mi ha messo in lista per le future edizioni) e infine Ernesto Aliverti, istruttore di volo e da tempo membro del club.

Il cielo si stava schiarendo ed i piloti incominciavano a portare i loro veicoli sulla pista di decollo quando Ernesto mi disse "Andiamo". Non attesi un secondo invito ed andai velocemente verso l'ASK - 13 che mi aspettava e che non mi era del tutto sconosciuto visto che la AGSC possedeva un modello precedente il KA - 7 su cui aveva volato. Così partimmo, curioso di vedere questa zona meravigliosa dall'alto. Puntammo a nord verso le prealpi a N-E di Varese. Volando sopra un castello che sovrasta la città e il lago, continuiamo a salire fino sopra le montagne. Incontrammo una corrente ascensionale sotto un cumulo e a 1000 mt. ci agganciammo. Il terreno bagnato evidentemente non influiva sulla corrente sotto il cumulo guadagnammo facilmente i 200 mt. alla sua base. Quindi, quasi altrettanto velocemente come l'avevamo incontrata, la corrente cessò e incominciammo a scendere. Lì muovemmo a Sud più vicino al campo cercando altri nubi lungo il tragitto ma non erano sufficienti a sostenere l'ASK - 13. A - 300 mt. quando Ernesto annunciò "Cerco gli uccelli" urtammo una grande "save" termica e come se fossimo in un ascensore di vetro, recuperammo quota 1300. A metà di questa termica Ernesto mi disse "È tuo" e le mie abilità di volovelista vennero messe alla prova. Era veramente una gioia volare: mi ricordava tanto il Ka - 7, la stabilità direzionale è stata migliorata e come il Ka - 7, quel suo vapore ti obbliga ad essere "costantemente presente".

Ero immerso nei miei pensieri quando Ernesto mi annunciò che l'ora era finita e dovevamo rientrare perchè altri aspettavano. Prima della discesa, il looping che egli fece fu immortalato dalla macchina fotografica nel suo punto alto e sicuramente le Alpi si vedono rovesciate! L'atterraggio fu il più dolce possibile. Mi ero appena seduto nella poltrona della zona soggiorno, quando Gianluca Tronconi mi invitò a salire sul Janus. Sebbene ci fosse questo tipo di aliante all'aeroporto in cui avevo volato, non avevo in effetti mai volato su uno di questi. Janus è un velivolo a 2 posti e mi ci volle poco per innamorarmene. Tengo a precisare che niente sostituirà il mio 1 - 26 ma la prossima volta che inizierò un amico al volo a vela, sarà certamente su uno di questi nuovi, snelli e bellissimi uccelli di vetro. Con Gianluca abbiamo volato per circa un'ora in alto, ad ovest del Lago Maggiore, e dall'alto mi è stato possibile vedere gran parte della zona che avevo percorso in bicicletta. Naturalmente lo scenario della Alpi ha reso questo volo indimenticabile; i laghi di origine glaciale Maggiore, Varese e Como; il Monte Rosa si stagliava nella sua immensa bellezza con le cime coperte di neve; i piccoli villaggi sparsi nelle valli. Il volo finì come quello di Roberto, con la macchina fotografica passata a Gianluca perchè immortalasse i due pelati, sorridenti. Il pomeriggio terminò tra birra e panini consumati allo snack-bar, esattamente a casa. Nel tardo pomeriggio fui invitato per un tè a casa di Paolieri su una collina che sovrasta Varese e infine per una cena deliziosa. Fu in quell'occasione che appresi che l'altra passione di Roberto è la vela è che lui è un navigatore della classe Laser. Così dopo un giorno di memorabile volo a vela, una serata di stimolante conversazione con Paolieri attorno a una tavola imbandita, tornai al mio alloggio. Nei giorni successivi ripresi la bicicletta e visitai il Lago Maggiore, il Lago d'Orta nonché Locarno e Lugano in Svizzera. Da qui costeggiando il Lago di Como arrivai in città di Como dove fui invitato a pranzo in casa Aliverti. Nella mia giornata di volo a Calcinate avevo accennato che sarei probabilmente stato a Como giovedì e i calcoli risultarono esatti. Ernesto ed alcuni dei suoi figli si occupano di tessuti a Como, principale attività di questa zona. Il soggiorno di Aliverti ha un tavolo coperto di trofei d'argento vinti da sua moglie a golf mentre Ernesto ironizzava sul suo unico trofeo di volo a vela vinto: una tazza da caffè d'argilla!

Dopo aver lasciato Como, il tempo cominciò a peggiorare, una pioggerella quasi ogni giorno. In bicicletta visitai Bergamo (la città che ho preferito tra tutte quelle visitate) quali Mantova, Cremona, Pavia e infine ritorno a Gallarate. È stato veramente a malincuore che pedalai sotto la pioggia alla Malpensa per fare imballare la mia bicicletta e tornare a casa. A mezzogiorno partivo per l'America!

Ho visitato una terra magica, visto le sue magiche città, conversato con i suoi meravigliosi abitanti e sono stato a Camelot. Ci ritornerò.

K. WEMPLE



V. I. P. - International Gliding Club

The Velino Gets a New Wing

by SILVIO LORA LAMIA

Reprint: courtesy of "VOLARE", the leading magazine of the Italian aviation fans

When FAI launched the recentmost competition for the new World Class Glider, it specified that low purchase and operating costs were fundamental requirements.

The World Class glider had to cost like a medium-size car, i.e. about 30 Million Liras, so that most glider pilots and aero clubs could afford it. The Velino, the creation of Carlo Ferrarin, was one of the competition entrants, but lost to the PW 5, the Polish design proclaimed the winner in 1993.

Initially, the Velino was to have a wing made of aluminum alloy sections, a solution that ensured that series production would be easy and, consequently, purchase price would be low. Yet the Velino prototype that took part in the competition had a wing made from epoxy-base, cold-laminated plastics, i.e. a wing manufactured using the technique that has become a standard for sailplanes during the last thirty years. The inability to achieve the economies of scale that the aluminum wing would have generated, put the Velino to a disadvantage with respect to the Polish PW5, as the cost of a man-hour in Poland is one fourth of that in Italy.

Then, some problems arose during the flight tests performed at Valbrembo. The aircraft behaved abnormally at stall. At stall speed, the Velino dropped the tail and took a marked nose-up attitude, instead of recovering naturally from the stall by diving. *io toglierei questa parte nell'inglese, perchè, in quella lingua spezza il ritmo del discorso dei costi.*

In spite of the results of the competition, research on the Velino has never stopped, and much effort has been devoted to cost reduction. Studies were recently accomplished at several universities to find and test new solutions.

An interesting degree research was prepared by Michele Cattoi at the University of Trento, under the tutorship of Professor Bonfioli and Professor Migliaresi. This research identified and evaluated the various aspects of the optimization of the manufacturing process of a new low cost wing.

After reaching the conclusion that manpower amounts to 60% of the final cost of a glider, and that the most time and money consuming operations are the manufacture of the wings and horizontal tail, Michele Cattoi devoted his attention to possible alternative technologies that could be used to build the Velino wing. Some practical trials were made at Glasfaser Italiana Spa of Valbrembo, while additional expertise was gained by Cattoi during a stage at Gilaser Dirks, the well known manufacturer of the DG sailplanes, in Germany.

Three alternatives to the conventional plastics wing were considered: wing A made of aluminum alloy sections and pre-formed foam,

wing B having a composite material shell and a spar made from a commercial extruded section, and wing C which featured an aluminum alloy sheet metal shell, spar caps of composite material and pre-formed foam.

The aileron was considered to consist of a commercial-type aluminum alloy extruded section in all the three cases.

But the final evaluation of the considered solution was not based merely on cost, and technical-functional aspects were also taken into account.

If only direct costs are calculated, the "conventional" wing construction used for the Velino prototype results in a glider price tag of 30 Million Liras, wing A is the cheapest solution (a glider fitted with this wing would cost only 25 Million Liras), with wing C coming as the second cheapest (26 million liras) and wing B trailing (27 million liras). Wing A was conversely weeded out based on the results of the technical evaluation. Its weight - over 110 kg - is far higher than the maximum established design weight - 70 kg. And it is well known that too heavy a wing restricts glider maneuverability and payload. In his degree research Michele Cattoi also pointed out that one of the reasons for such a heavy weight is the inability of the extruded section manufacturers to obtain increasingly thin extruded sections where the external radius increases.

The best wing was eventually found to be wing C, that is the one made of a foam core covered by an aluminum sheet metal shell. It weighs only 59 Kg, and was selected to undergo a series of static test in accordance with JAR 22.

Two young engineers, Elen Tromp and Marc Labordus, of the Dutch TU (Technische Universiteit) of Delft visited Glasfaser at Bergamo - Glasfaser is practically the only Italian firm involved in sailplane manufacturing - during last July. Together with Gianpaolo Ghidotti, Glasfaser general manager, and Carlo Ferrarin, they carefully examined the wing C prototype built there according to Carlo Cattoi's design.

It was considered an interesting starting point. A new research program funded by the European Union has been initiated with the aim to design new low-cost, high-tech wings destined for sailplane, and light sporting aviation airplanes in general, microlights included. The research will be carried out by a pool of German, Scottish, Dutch and Italian industries and research institutions, including, for Italy, Glasfaser and Bergamo-based ISMES.

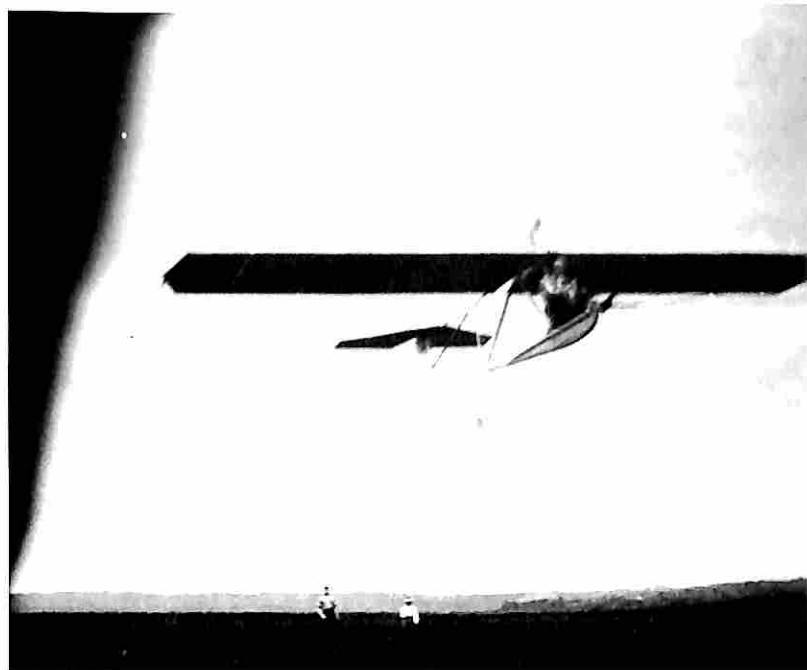
With a new, revolutionary wing the Velino, the loser of the FAI World Class Contest in 1993, might become every glider pilots' ship in the new millennium.

La scomparsa di Silvio Signorini

È venuto recentemente a mancare all'età di 86 anni il vecchio volovelista Silvio Signorini, valente meccanico montatore del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin di Varese. Appassionato volatore la fotografia lo ritrae all'aeroporto di Cascina Costa a bordo del secondo Zoegling costruito nel 1932 nell'officina di Varese con la validissima collaborazione dello stesso Signorini.

Noi superstiti del vecchio Gruppo Varesino, insieme a tutti i volovelisti che lo conobbero, raccolti in un mesto e affettuoso ricordo, porgiamo alla desolata moglie del povero Silvio le più sentite condoglianze.

P.R.



* * *

In ricordo di Walter Galli

Il 5 febbraio scorso è morto a Roma Walter Galli e ancora oggi ci sembra impossibile.

Anche se nato nel 1921, l'età per Walter non contava: la sua vitalità e la passione del volo che lo aveva coinvolto fin da giovanissimo ce lo avevano regalato quasi sempre uguale sino a quel recente giovedì di un inverno inusualmente pieno di sole.

Amava mostrarci una sua fotografia del 1943, vicino ad un Messerschmitt un po' disastroso: *"Ero arrivato piuttosto lungo"*, ci spiagava sorridendo.

Dopo il servizio militare fatto negli ultimi tempi del conflitto, Galli era passato all'Aero Club Milano dove, come istruttore, ha contribuito alla formazione di moltissimi piloti del tempo; un'altra parentesi militare nel 1950/51 lo aveva portato ad Alghero per esaminare e valutare la possibilità di recupero al volo di equipaggi dell'Aeronautica, fino al 1° gennaio 1953, quando fu assunto dalla LAI.

Nominato comandante nel 1956, transita con lo stesso grado all'Alitalia a seguito della fusione tra le due compagnie avvenuta nel 1957.

Il 6 maggio 1959 si trova ai comandi del DC-6B dell'Alitalia obbligato dagli irakeni ad un atterraggio forzato a Damasco; il 6 luglio 1971, per un focolaio d'incendio sviluppatosi a bordo del suo Jumbo proveniente da New York, è costretto ad uno

scalo di emergenza sull'aeroporto di Shannon, in Irlanda; e poi, prima e dopo, ancora altre storie, altre avventure di volo sempre affrontate con professionalità ed ironia.

Aveva concluso sul B747 la sua carriera di pilota di linea, ma non quella di protagonista del cielo, perchè aveva voluto subito "riciclarsi" come ispettore di volo prima e istruttore sugli alianti poi (il mondo, quest'ultimo, del volo silenzioso, delle acrobazie che diventano poesia, della ricerca della termica amica che porta l'uomo a immediato contatto con la natura). Passava ormai tutte le sue estati sul campo scuola di Rieti, prodigo di insegnamenti e consigli per chiunque si avvicinasse al volo senza motore.

Impegnato da anni con l'ANPAC, era stato consigliere e rappresentante di settore, e da oltre un decennio presiedeva con imparzialità e grande umanità di giudizi il collegio dei probiviri della nostra associazione. Si rammaricava soltanto che la categoria stentasse ancora a trovare una rappresentanza unitaria e, come ogni papà che si rispetti, chiedeva: *"Ma cosa avranno mai in testa i piloti d'oggi?"*.

Indimenticabile Walter: ci lasci il ricordo della tua vitalità, del tuo amore per il volo, del tuo essere al servizio degli altri.

ADALBERTO PELLEGRINO

L'Andalusia ospita la seconda edizione dei giochi mondiali dell'aria.

Dopo combattimenti tesi, ma in un contesto umoristico, tra tre qualificati proponenti, i giochi aerei mondiali del 2001 sono stati assegnati alla Spagna dalla Federazione Aeronautica Internazionale, che si è recentemente riunita a Parigi.

L'offerta che ha vinto è stata presentata dall'Aero Club Reale spagnolo (RACE) insieme alla Federazione Aeronautica spagnola (FAE), la seconda edizione dei giochi mondiali aerei saranno tenuti in dieci siti centrati su Siviglia in Andalusia, nel giugno del 2001. Nessuno dei siti proposti dista più di tre ore di macchina da Siviglia, assicurando dei campionati collegati ed unificati. La Grande cerimonia d'apertura, si terrà a Siviglia e la cerimonia di chiusura verrà fatta sul nuovo circuito automobilistico di Jerez de la Frontera.

I giochi andalusi includeranno:

• *Mongolfiera* • *Volo a Vela* • *Paracadutismo* • *Aeromodellismo* • *Volo acrobatico (a motore e con aliante)* • *Ultraleggeri* • *Elicotteri* • *Rally / volo di precisione* • *Deltaplano* • *Parapendio* • *Costruzioni amatoriali e velivoli a propulsione solare*

Nel periodo in cui si terranno i giochi, si svolgeranno anche vari eventi culturali e popolari. È pianificata un'estesa copertura giornalistica dell'evento, le stazioni TV di tutto il mondo avranno facile accesso per filmare, gli sponsors troveranno attrattive interessanti per dare supporto ai giochi.

Il bilancio per l'evento raggiunge diversi milioni di dollari, solo una piccola parte di questi saranno coperti dalle tasse d'entrata. Un supporto finanziario e materiale importante è stato garantito dalle autorità spagnole a livello nazionale, regionale e locale.

Il Comitato Internazionale Olimpico (IOC) è stato informato dell'assegnazione dei giochi alla Spagna, e la FAI ha raccomandato di lavorare in collaborazione all'IOC per assicurare che non ci siano conflitti d'interessi.

La Spagna promette un tempo meteorologico fuori dal comune, uno spazio aereo non congestionato, buone infrastrutture e un grande benvenuto della gente del posto.

È già chiaro che il trattamento dato dalla stampa spagnola e dalla TV spagnola, all'annuncio dei giochi, sarà di grande impatto in Spagna, dando un enorme lancio pubblicitario al movimento dello sport aereo.

La FAI è fiduciosa che l'Andalusia 2001 terrà fede ai giochi aerei mondiali nel calendario internazionale degli eventi sportivi, a fianco alle Olimpiadi comparabilmente ad eventi di simile importanza.

Aggiornamenti regolari saranno spediti agli abbonati.

Ulteriore informazione su Giochi Aerei Mondiali sono disponibili nel seguente sito Internet: <http://www.fai.org/wag/>

Kiky non deve scusarsi

Le gare del secondo periodo di Rieti, a differenza della C.I.M., sono state dirette da Jacky Clairbaux nella sua nuova veste di collaboratore/direttore del Centro Nazionale di Rieti, della parte cioè tecnico-sportiva dell'Aero Club Centrale, quella che si occupa degli stages, delle gare, dei corsi istruttori ed anche, si spera nel futuro, della squadra Nazionale italiana.

"Kiky" non è un principiante, la sua capacità e professionalità sono fuori discussione ed il rodaggio con la realtà italiana, evidentemente diversa da quella francese, procede anche se con un minimo, comprensibile, di difficoltà.

Tutto è andato bene quindi, anche se al principio i temi assegnati sono risultati un poco corti per il timore di temporali che in parte si sono poi verificati; che però non hanno un impatto così disastroso come potrebbe essere sulle Alpi, dove la presenza di montagne alte impone di volare quasi sempre sotto le cime al contrario di quello che avviene a Rieti.

Fatale quindi che, dopo una sequenza di temi corti, si allunghi la misura proprio quando le condizioni si indeboliscono. È quello che è successo all'ultima prova del secondo gruppo di gare e cioè alla "Open Class Cup", con un tema orientato a sud (Campobasso) che appartiene meteorologicamente ad un altro settore. Da notare che le gare di Rieti, da qualche anno, si svolgono senza la presenza sul posto di un meteorologo, carenza che non può essere colmata dagli sforzi encomiabili del dott. Fattorusso, di stanza a Napoli, ed il cui apporto è più che prezioso.

Ora è successo che qualche concorrente si sia lamentato della difficoltà e della lunghezza della prova, che però è risultata fattibile dal momento che nove concorrenti su diciannove l'hanno completata e Kiky si è voluto scusare in briefing. Le lamentele hanno probabilmente tratto origine dal fatto che tre concorrenti hanno terminato al traguardo a tempo massimo scaduto, perdendo così tutti i punti della velocità e fra questi un Campione del mondo.

Perciò Kiky non ha sbagliato, anche se i dati meteorologici non sono risultati così precisi nonostante gli sforzi di Fattorusso. Di sbagliato, semmai, c'era l'orario di chiusura degli arrivi, cosa non infrequente a Rieti, e sul quale occorre dare un'occhiata quando si decidono le prove. Una gara dunque riuscita ed interessante, una volta tanto un po' più selettiva, come si conviene del resto in una competizione internazionale con qualche ambizione sulla qualità della clientela.

Le classifiche dei premondiali d'Agosto in Bavaria

CLASSE STANDARD

1 Frey Daniel	LS8	SUI	6995
2 Frey Thomas	LS8	SUI	6993
3 Byrd John	Discus BT	USA	6979
4 Lauer Peter	LS8	GER	6948
5 Goeoek Bengt	LS8	SWE	6846
6 Ottosson Curt Oll	LS8	SWE	6820
7 Ichikawa Makoto	LS8	JPN	6790
8 Weiss Herbert	LS8	GER	6745
9 Buchthal Michael	Discus B	GER	6729
10 Seyffert D.B.	ASW 24	NED	6648
12 Avanzini Luciano	LS8	ITA	6582
23 Brigliadori Riccardo	Discus 2	ITA	6262
43 concorrenti			

CLASSE 15 METRI

1 Dedera Milos	Ventus 2	CZE	7004
2 Edwards Brad	ASW 27	AUS	6620
3 Kay Alister	Ventus 2	GBR	6480
4 Theisinger Martin	ASW 27	GER	6429
5 Meuser Werner	Ventus 2	GER	6403
6 Krejcirikloup P.	Ventus 1	CZE	6232
7 Tacke Thorsten	Ventus 2	GER	6146
8 Wills Ronald	LS6/W15	GBR	6110
9 Termaat Ronald	DG800S	NED	6042
10 Schmid Bernd	Ventus 2	GER	6009
12 Gostner Thomas	Ventus 2	ITA	5882
15 Ghiorzo Stefano	Ventus 2	ITA	5863
36 Galetto Giorgio	Ventus 2	ITA	3941
40 concorrenti			

CLASSE LIBERA

1 Schroeder Kar	Nimbus 4	GER	7614
2 Schwenk Uli	ASW 22 B	GER	7101
3 Luebben Natalie	ASW 22 BLE	GER	7029
4 Centka Janusz	ASW 22 B	POL	6999
5 Kurst Jens Gerrit	Nimbus 4	NED	6910
6 Buchannan e. John	Nimbus 3 25.5	AUS	6831
7 Baumg. / Ganten.	Nimbus 4T	GER	6790
8 Wujcak / Fracko	ASH 25	POL	6672
9 Soerbye Erlend	Nimbus 4DM	NOR	6544
10 Kopsieker C.	Nimbus 3D	GER	6472
25 concorrenti			

Sperando di saperne di più!

Volorecord

Il 26 aprile scorso, i due piloti austriaci Wolfgang Janowitsch e Hans Trimmel hanno compiuto un'impresa straordinaria, portando il record per la distanza libera su tre punti a ben 1527 Km. Il loro Nimbus 4DM è rimasto in volo per oltre 14 ore, delle quali solo il 4,5% in termica. Partiti da Wiener Neustadt hanno raggiunto per due volte il margine occidentale delle Alpi austriache. Il loro obiettivo è quello di fare i 2000 km sulle Alpi.

VENDO CARRELLO TIPO GLASFASER
2 assi, per monoposto, collaudato 1998
ottime condizioni, assi e gomme nuovi
Tel. 0432.740429 - PAOLO

DIAMANT 15 I.SEXI VETRORESINA COMPLETO
ottimo stato, carrello chiuso in metallo
17 mil. - Tel. 011.8179092 - AIMAR MATTANO

MOTOALIANTE GROB 109 A - 1980 MOTORE 80 HP
188 h perfetto strumentatissimo visione e prova
Aer. Lucca - Tel. 050.579628 - 0348.4206063

HORNET I. FLAV
ben strumentato,
rimesso a nuovo nel 1996 - 500 h
Tel. 0348.3336623 CLAUDIO

CIRRUS I.ANTO / ASK 13 BIP. SCUOLA I.PLOO / TWIN
ASTIR BIP. SCUOLA I.VAG / DG 101 I.LUKO
incidentato, prezzo interess. Ae.C. RIETI
vende per rinnovo flotta.
Telefonare in segreteria 0746.203637
fax 0746.297571 lunedì chiuso

VENDO SZD 55 D.6272
costr. 1996 tot. ore 250
modello versione 1998, strumentazione gara,
carrello tipo Cobra
Tel. 0338.7971402 GIANCARLO

VENDO DG600M D.KLMC 15/18 METRI WINGLETS
1992 revisione motore zero ore
Cambridge e registratore, Aerograf 2000,
carr. Cobra, senza incidenti
Tel./Fax 06.50911729 MARIO CATTANEO

VENDO LS3A I.DIAW 1980
Ossigeno, strumenti e Zander 820,
gel coat ottimo, CN triennale in corso validità,
carrello chiuso buone condizioni,
Tel. 0335.5251481 FABIO o 0335.8296007 FILIPPO

VENDO FOURNIER RF4D,
motore Rectimo 1200 acrobatico monoposto,
marche I.LUCB, tela e livrea in perfette condizioni
CN triennale rinnovato, ottima strumentazione,
radio Becker, tettuccio perfetto
Tel. 0335.5251481 FABIO o 0335.8296007 FILIPPO

VENDO ASW 20 I.CEUO
in perfette condizioni
gel-coat nuovo, ben strumentato,
meno di 500 ore da nuovo, C.N. sino al 2001,
carrello chiuso due assi rev. '95
Tel. a CLAUDIO 0131.953230 - 0347.2417687



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.

SONO ATTUABILI SPECIALI FORME DI FINANZIAMENTO E LEASING PERSONALIZZATE

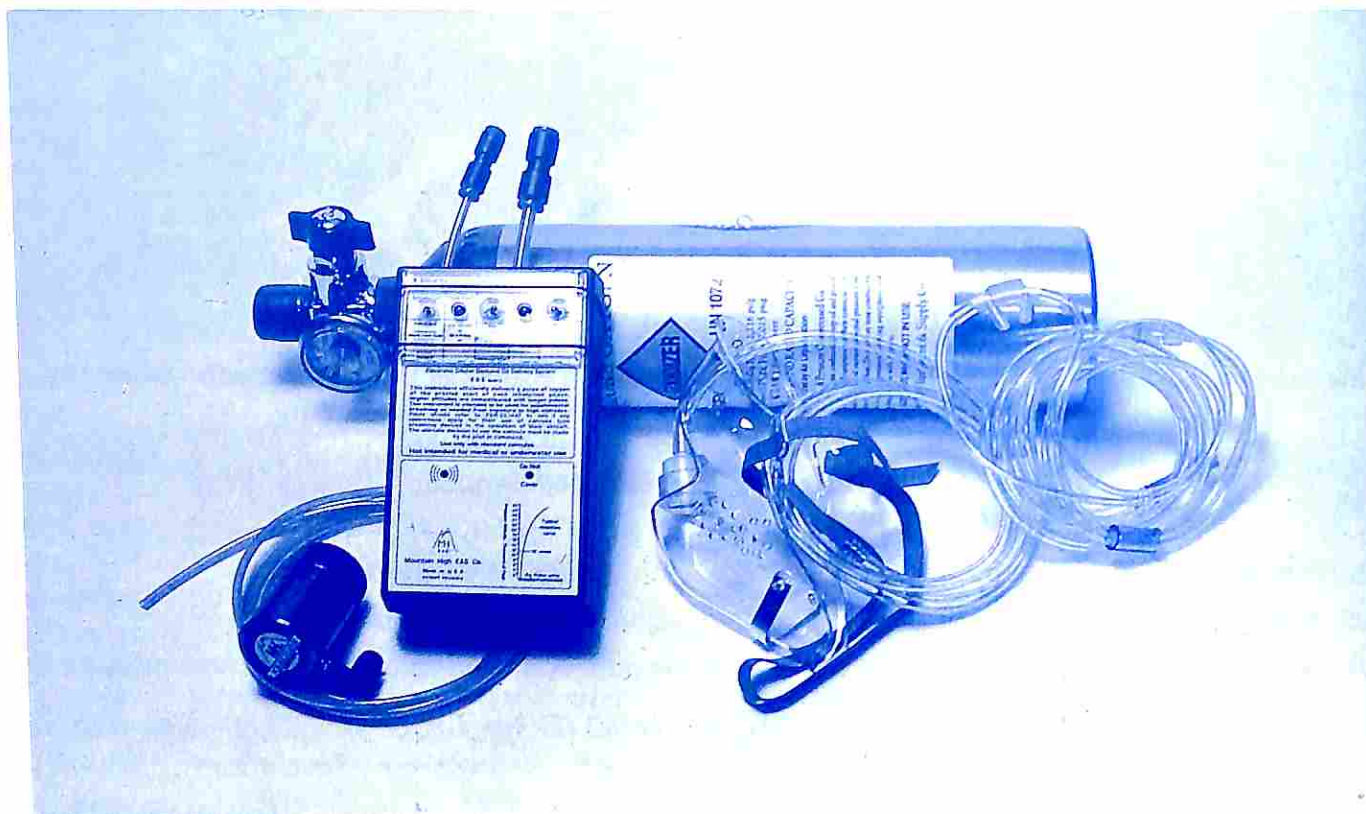
ELAN FLIGHT
-Slovenia-

**UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
 Telefono e Fax 0432 - 740429



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.



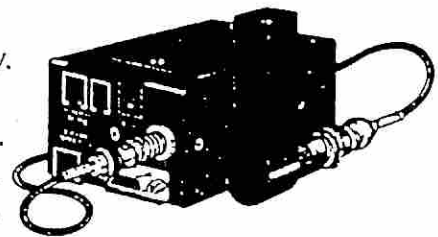
CAMBRIDGE

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

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

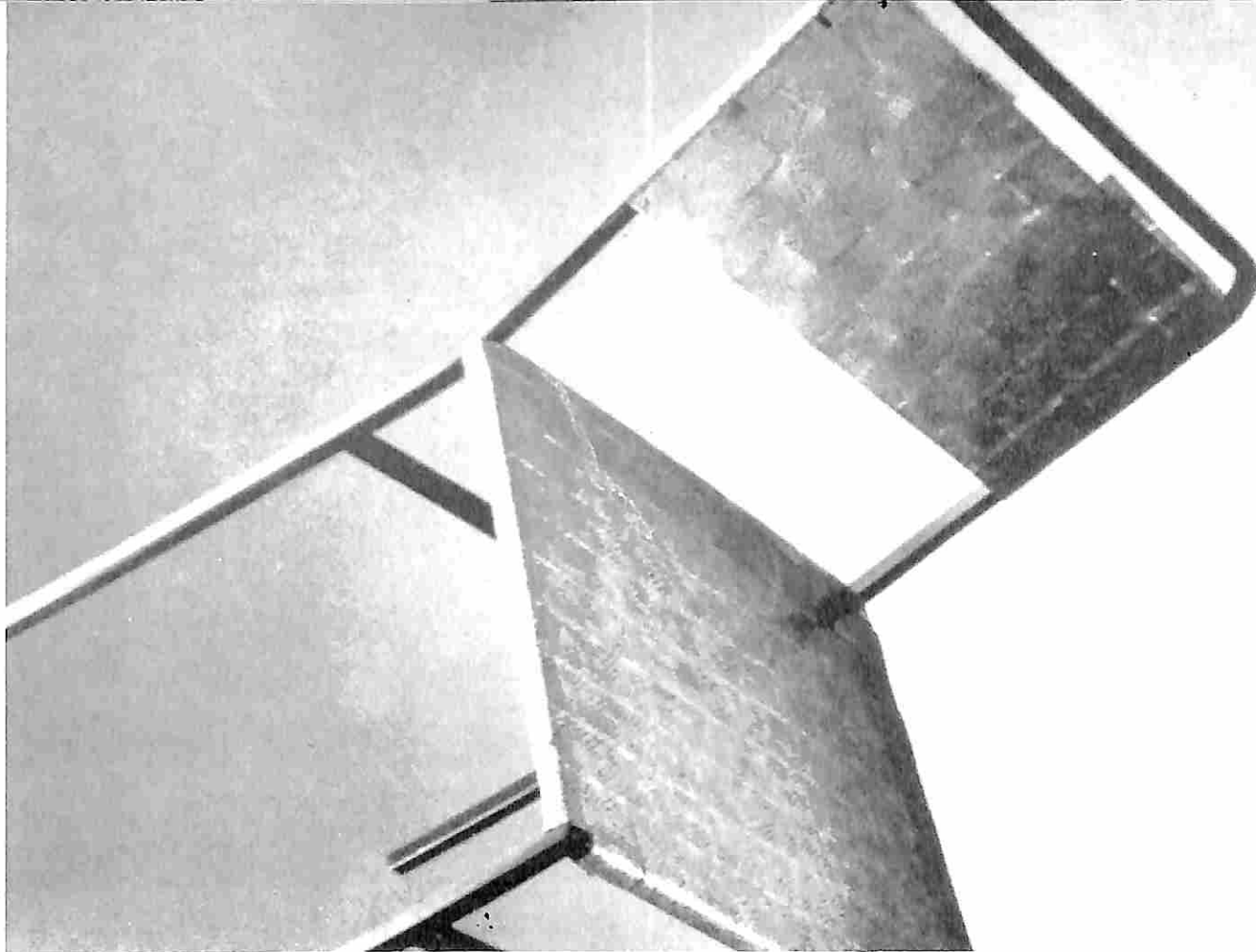
VOLO
A
VELA



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI - FAX (031) 303209



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.

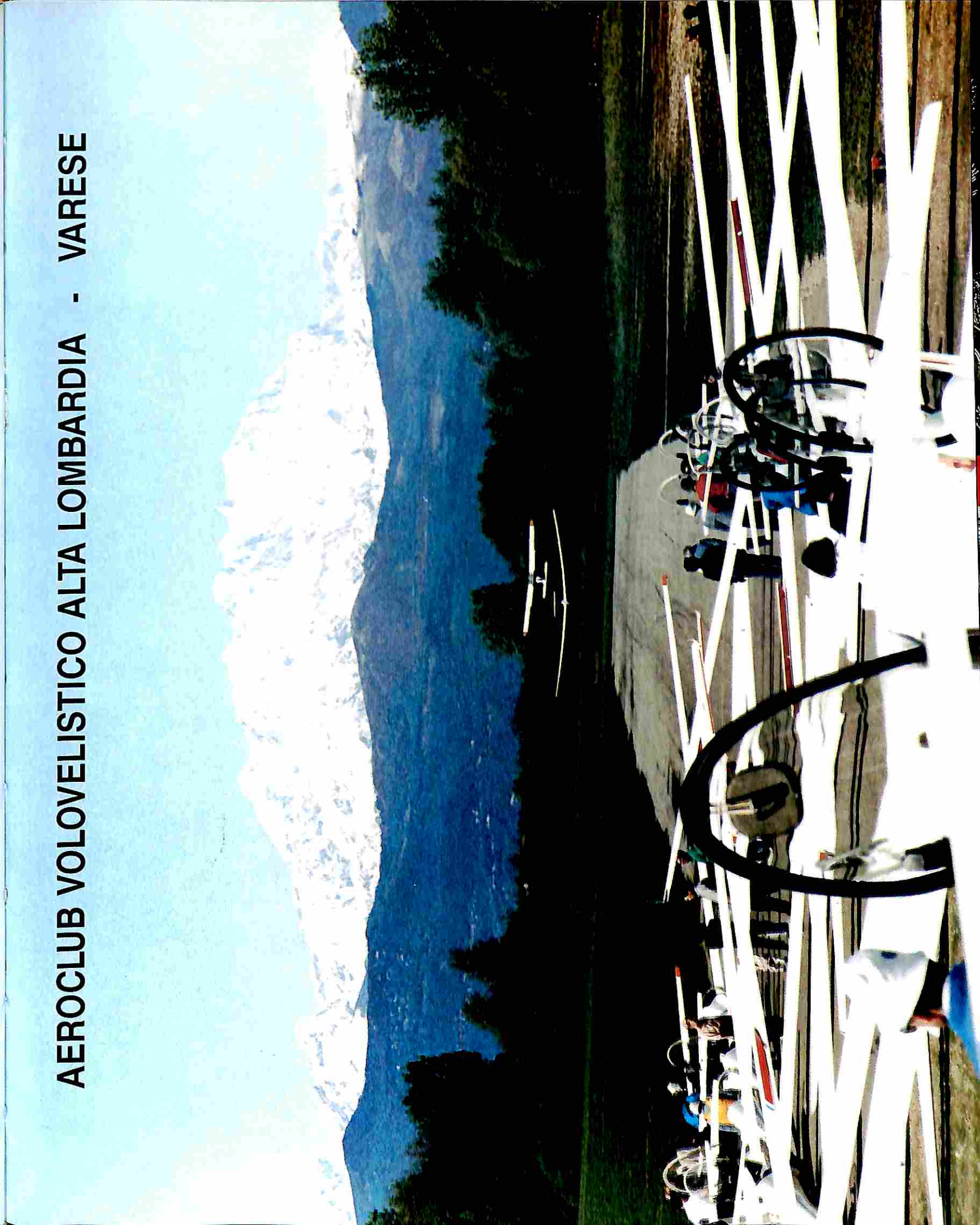
Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

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

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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,

3 TWIN ASTIR, 1 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 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.*