



**VOLO
A
VELA**



LUG. - AGO. 1999
N. 255

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

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

Videata per il volo di trasferimento

ON - OFF + Audio

Media degli ultimi 30 sec. Di massa d'aria „netto“

Indicatore Sollfahrt-
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con precisione di 2m

Intensità del vento in modalità automatica

CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

°Il sistema di volo più avanzato a livello mondiale è stato migliorato ancora:

°In aggiunta alla componente del vento, a stato introdotto il rilevamento automatico della direzione e della forza del vento (vento vettoriale)

°Calcolo dell' angolo di planata intorno all' ultimo punto di virata fino all' arrivo. Tante altre informazioni.

°Collegamento di un PALM - NAV ad un logger 12 canali che indica su un schermo grafico la rotta di volo, i punti di virata e le zone proibite in contemporanea con il tema di gara. Il primo „strumento“ di volo che può venire utilizzato giornalmente !

°Commando sulla cloche sia per il calcolatore che per il GPS.

°Come sempre: L'aggiornamento è disponibile su tutti i sistemi S-ed L-NAV

Vendita, manutenzione, installazione:

TEKK , Klaus e Ursula Keim

Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;

Car 0172-6110393- kkeim@T-online.de

Infos: www.t-online/home/kkeim und

www.cambridge-aero.com

by TEKK, the flight company

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus es, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10 DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7 : vario + acustico ILEC SBS : vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR : calcolatore di planata e interfaccia GPS ILEC SN 10 : Flight Computer	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER	:	FILSER LX 5000 Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione. ZANDER COMPUTERS	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM	:	VOLKSLOGGER FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1 a domanda. Leggero, poco ingombrante, economico.	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET" la qualità al prezzo più basso!	
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 DR400 "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 30 anni al servizio del volo a vela

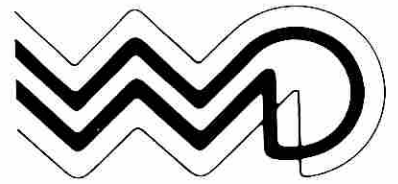
24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310

e-mail: glasfase@mediacom.it

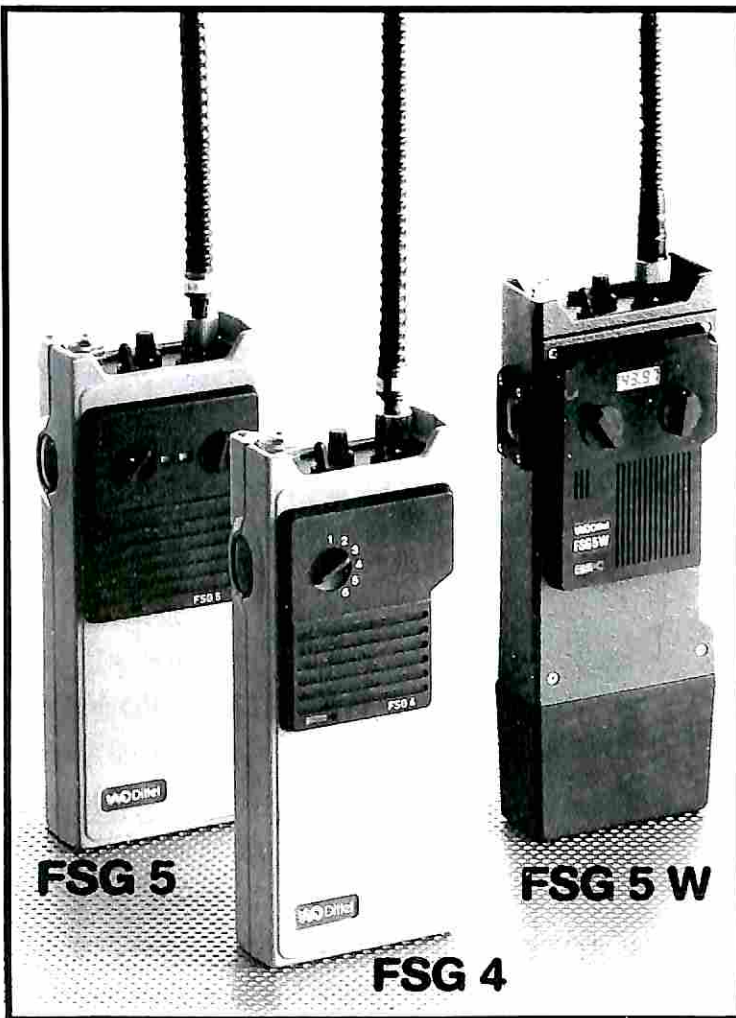


GLASFASER ITALIANA spa

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



Walter Dittel GmbH



FSG 5

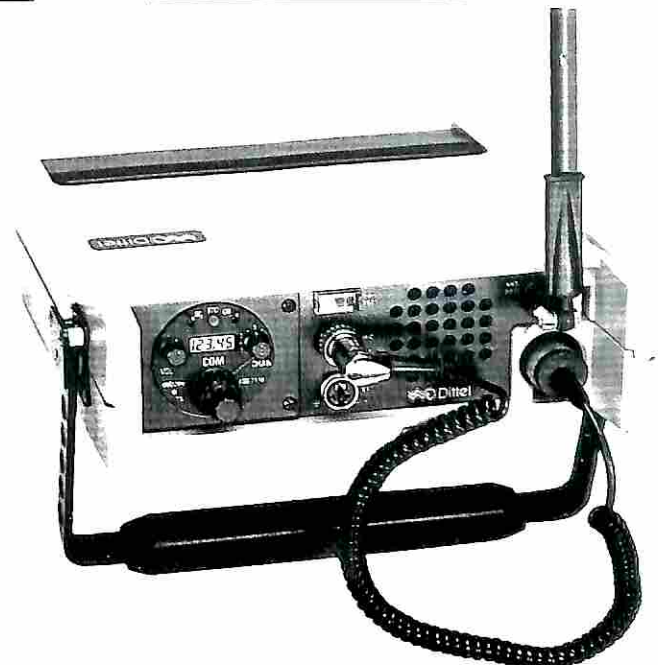
FSG 5 W

FSG 4

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 SEGNALE 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!

ASK 21: BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.

ASK 23B: IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.

ASW 28: CLASSE STANDARD, SUPERFICIE ALARE 10,5 MQ., PESO A VUOTO KG. 230, PESO MASSIMO AL DECOLLO KG. 525, MASSIMA EFF. 46

ASW22B/BL: MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF. 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.

ASH 25: BIPOSTO 25M., EFF. 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.

ASH25E: COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.

ASH26M: 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



Musica Maestro!

Da troppo tempo mi occupo e mi preoccupo di occupare questa pagina. È ora di innovare sperando che sia di stimolo per quelli che non scrivono quasi mai. Ecco un buon esempio.

R. SCAVINO

Caro Renzo!

Ho letto con molto interesse quanto scrive Paino. La situazione attuale rappresentata nella tabella da Lui citata, anche se basata su dati abbastanza approssimativi, come rilevabile dalle colonne riguardanti le "ore/aliante" ed "ore/pilota", è significativa.

	Piloti	Alianti	h/anno	h/pilota	h/aliante
D	10.000	6.000	1.800.000	45	300
F	12.000	1.600	250.000	21	156
GB	10.000	1.000	50.000	5	50
A	8.500	1.500	40.000	5	27
S	4.500	450	42.000	9	93
NL	3.800	420	40.000	11	95
CH	3.000	1.000	70.000	23	70
DK	2.200	400	90.000	41	225
I	1.500	400	90.000	60	225
B	1.200	200	3.000	3	15

Mi sembra però che sia più o meno la stessa da molti anni. La causa principale è il costo di questo sport, a partire da quello per il conseguimento del brevetto in avanti, e di conseguenza il Volo a Vela, come oggi è praticato in Italia, è accessibile solo agli appartenenti ad una classe sociale medio-alta.

Non se l'abbia ora il collega Paino, se ritengo che cambiare le cose sia estremamente difficile se non addirittura impossibile. Per i più, oggi,

"Volo a Vela" è sinonimo di "competizione". Chi va in aeroporto solo per godersi il volo, spirare fra le montagne tranquillo ed in silenzio, magari a tratti in compagnia di un nibbio o di una poiana che ti guarda curioso e che ti considera "collega" riempiendoti di ridicolo orgoglio, si trova in mezzo a dei simpatici scatenati che fotografano tabelle, si scambiano informazioni sul Meteo di Innsbruck e sperano di fare finalmente i "mela" (mille in bergamasco). In quest'ambiente, come osserva giustamente Paino, chi compra vuole il meglio; il costo è un fattore marginale. Vedasi l'insuccesso commerciale del Libelle Club di Haehnle. In questi aeroporti, a mio avviso, non c'è più nulla da fare. Inutile pensare ai "kit" ed alle costruzioni amatoriali. Bisogna cambiare "ambiente" e rivolgersi ai deltaplanisti offrendo loro un qualche cosa che sia un po' più vicino agli alianti che ai loro aquiloni e che inoltre sia utilizzabile nelle loro aviosuperfici o prati che siano. Il programma di Paino in quell'ambiente sarebbe pienamente realizzabile ed avrebbe riflessi positivi in tutto l'ambiente aeronautico. Ma quale club volovelistico, se escludiamo i miei amici idealisti di Alzate, sarebbe disposto a collaborare?

Cordialità.

Tuo

MARIO MOLTRASIO



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Carlo Faggioni
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

AUFRUFF!!

Aldo Cernezzì

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Enrico Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

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

Smilian Cibic

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli
Angelo Crivelli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli
Bruno Biasci

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

CORRISPONDENTI


Celestino Girardi
Paolo Mitococchio
Sergio Colacevich
Aimar Mattanò
GianCarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Tel. 031.266636 - Fax 031.303209
VOLO A VELA c/o Pedrolì
Via Soave, 6 - CH 6830 CHIASSO

POSTA ELETTRONICA

redazione@volovela.it

**VOLO
A
VELA**  ®

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 255 LUGLIO/AGOSTO 1999

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- | | |
|---------------------------------|--|
| 5 | musica maestro... |
| 7 | CIAO SERGIO! |
| 9 <i>mondiali</i> | ORO & ARGENTO AI MONDIALI 1999 |
| 20 | BAYREUTH DA DIETRO LE QUINTE |
| 21 | GIORGIO GALETTO E IL SUO MONDIALE |
| 24 <i>fivv</i> | NOTIZIE DALLA FEDERAZIONE |
| 25 <i>vintage club</i> | XXVII RADUNO ALIANTI D'EPOCA |
| 29 <i>dai campi di volo</i> | CRONACA DI UN VOLO DI 982 KM
CUS TRENTO - UNO STAGE COL DUODISCUS
L'ULTIMO VOLO DEL "VICTOR QUEBEC"
VIVACE FINE DI LUGLIO A RIETI |
| 36 <i>aspirazioni</i> | DA GRANDE FARÒ IL DIRETTORE DI GARA |
| <i>in memoria</i> | BILL IVANS
RICORDANDO... |
| 38 <i>volovela</i> informazioni | |
| 39 <i>stage</i> | GRUMENTUM 1999 |
| 45 <i>vip club</i> | INTERVISTA A GIORGIO GALETTO |
| 47 <i>ultimissime</i> | |

IN COPERTINA: via libera alla fantasia, non vi diciamo nemmeno l'autore!

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, Filiale di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. - È consentita la riproduzione, purché venga citata la fonte. Telefono 0332.310073, Fax 0332.310023

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





LA RECENTE SCOMPARSA DI SERGIO BALDISSERRI

Un grande cuore di uomo e di sportivo ha cessato di battere. Dopo un'intera vita dedicata al volo a vela con instancabile passione e generosissimo impegno, Sergio Baldisserrri ci ha lasciati per sempre. Il suo carattere schivo e la sua tempra di infaticabile lavoratore non gli hanno procurato una grande notorietà presso il vasto mondo del volovelismo attuale. Eppure, tutti coloro che l'hanno conosciuto e amato sanno quanto il nostro sport sia debitore alla silenziosa e costante opera del grande "Sergio". E lo sanno bene tutti i volovelisti di Calcinate del Pesce, che oltre ad avvertire nel loro animo il vuoto incolmabile lasciato dalla schietta umanità del caro compagno, si rendono anche conto della mole di lavoro portata avanti con modestia dalla sua inesauribile sete di fare: esempio e monito per le nuove leve; stimolo a "tenere duro" per gli amici di sempre.

Fondatore ed animatore del Gruppo SIAI-Marchetti di Sesto Calende (Varese), con sede nell'Aeroporto di Vergiate, Sergio Baldisserrri fu tra i primi a riprendere l'attività di volo a vela in Italia dopo la fine della seconda guerra mondiale. In seguito, il desiderio di giovare alla famiglia lo indusse ad emigrare in Argentina come specialista montatore. Ma l'insopprimibile passione per il volo a vela lo attirava inesorabilmente verso i campi di volo. Appreso che a Merlo, presso il Club Argentino de Planeadores Albatros, si svolgeva un'intensa attività volovelistica, divenne ben presto uno dei soci più attivi di quel Club.

Ricordo bene quegli anni. Anch'io mi trovavo allora a Buenos Aires con la mia famiglia; e fra il gruppetto di italiani che la domenica si ritrovavano per risollevarsi vicendevolmente lo spirito c'era il Sergio e la sua ancor piccola famiglia. Quando la cosa non accadeva sui campi di volo, ci si vedeva a casa, o ai grandi Giardini Zoologici e Botanici di Buenos Aires. E così mi

sembrava di aver ritrovato in Argentina quel lontano Paese un piccolo lembo della nostra Italia.

Poi, non ricordo bene come andò, il destino ricondusse Baldisserrri in patria, dove la sua famiglia crebbe in breve tempo. Di lì a poco, però, un male inguaribile gli rapì la compagna della sua vita, l'adorabile Clelia, e a breve distanza, anche l'unico figlio maschio. Un dolore indicibile; mitigato un po' nel tempo dall'affetto della sua famiglia e dall'attività sportiva, a cui Sergio Baldisserrri si dedicò – se possibile – con impegno ancora maggiore: quasi a cercare nelle sane fatiche dello sport, e nella autodisciplina di una vita semplice e severa, la forza per andare avanti.

Pilota istruttore di grande capacità e sensibilità didattica, fu proprio il Baldisserrri ad iniziare i coniugi Giorgio e Adele Orsi alla disciplina del nostro amato sport, infondendo in loro quella passione che nel volgere di poco tempo avrebbe dato, fra i suoi più importanti frutti, la creazione dell'Aeroporto di Calcinate del Pesce, vicino a quel grande trampolino di lancio che è il Monte Campo dei Fiori.

Negli ultimi decenni Sergio Baldisserrri era solito passare le sue vacanze facendo l'aiutante di squadra a piloti cui era legato da un rapporto personale di profonda amicizia: in particolar Attilio Pronzati, con cui condivise un'infinità di avventurose esperienze, e, naturalmente, Giorgio Orsi.

Un grande vuoto rimane ora nei cuori di tutti noi, amici di Sergio Baldisserrri. Ma certamente nella nostra memoria resterà indelebile il sorriso dolce di un uomo che, nella sua indole bonaria e generosa, aveva mantenuto intatta la capacità di non cedere ai compromessi e di battersi per le cause giuste.

PLINIO ROVESTI



Bella Italia! Una medaglia d'oro ed una medaglia d'argento ai mondiali 1999

Nonostante l'occasione piuttosto formale, Walter Eisele, vicedirettore e anima dei 26.º campionati mondiali, nel chiamare sul podio Ghiorzo, il primo dei nostri premiati, per indicarne la nazione, gridava, con ancora maggior entusiasmo che in occasione di precedenti premiazioni di giornata, "bella Italia". E bella Italia è stata, come mai nei precedenti campionati mondiali e continentali: Galetto medaglia d'oro, Ghiorzo medaglia d'argento, Gostner quinto nella 15 metri (su 43 concorrenti), Avanzini sesto e Brigladori ottavo nella standard (su 47 concorrenti): poteva anche andare meglio, ma per questa volta ci accontentiamo.

Ma procediamo con ordine e vediamo di analizzare in dettaglio cos'è successo a Bayreuth.

L'ubicazione dei campionati in questa località della Baviera settentrionale aveva suscitato molti dubbi dopo la disputa l'anno scorso della Bavaria Glide, il consueto campionato premondiale dove i piloti che non conoscono la zona vengono a familiarizzarsi con il terreno e con le condizioni meteorologiche. Le riserve erano dovute alle condizioni meteorologiche molto povere, combinate con le difficili caratteristiche del terreno nelle zone interessate dai finali di gara. Il tutto era aggravato dalla sfavorevole impressione lasciata da una collisione in volo con una vittima, provocata oltre che dalle ragioni citate, da un eccessivo affollamento di concorrenti, specialmente nella fase di partenza, combinato con una gestione non troppo avveduta delle partenze stesse da parte degli organizzatori. Si verificavano infatti pericolosi incroci di alianti di varie classi tra i punti di sgancio e quelli di partenza.

Ne è conseguito un vero terrore degli incidenti: si erano tenute riunioni a caldo sul posto, ed altre in altre sedi, sono state formulate proposte correttive di tutti i generi, che toccavano anche molto radicalmente la filosofia e la regolamentazione delle gare.

In realtà, come sempre succede e come vedremo, non si è cambiato molto: si è resa obbligatoria l'installazione di strisce colorate anti-collisione sulle ali, si è nominato il previsto comitato consultivo per la sicurezza e si è cercato di dare in ogni giornata un cat's cradle (tema di distanza su area prescritta a tempo limitato) ad una classe. Comunque la preoccupazione ha portato a decisioni operative più sagge, e ne è conseguentemente e fortunatamente risultato il campionato con il minor numero di incidenti di sempre: tutti i concorrenti hanno finito la gara praticamente senza danni; e da questo punto di vista sia essi che l'organizzazione un bravo se lo meritano.

Il campo di gara

L'aeroporto di Bindlacher Berg è una spianata in cima ad un rilievo alto un centinaio di metri sulla sottostante conca di Bayreuth. Su un lato vi è una pista in cemento lunga un migliaio di metri, alla quale sono affiancate quattro piste in erba parallele pressappoco della stessa lunghezza; tra la seconda e la terza pista una larga striscia erbosa è adibita al parcheggio degli alianti e dei carrelli. Sull'altro lato della pista in cemento si trovano una piccola aerostazione, un fabbricato uffici che ospitava la direzione di gara, due hangar adi-

biti a sala briefing e ristorante.

Per la prima volta dal 1991 i campionati si svolgevano su un territorio che possiamo definire normale, se confrontato con le foreste ed i laghi svedesi (1993), con le difficilissime condizioni di terreno e meteorologiche della Nuova Zelanda (1995) e con le montagne del sud-est della Francia (1997), che richiedevano, in particolare le ultime due, una notevole conoscenza delle condizioni locali.

Il campo di gara a Bayreuth era un quadrato di circa 350 km di lato, con assi N-S ed E-W e vertici approssimativamente a Kassel, Dresda, Stoccarda, Passau. Il centro del lato orientale si addentrava per un centinaio di km dentro la Cechia, tra Carlsbad e Praga. Solo la parte nord-orientale era relativamente piana, mentre specialmente la fascia centrale E-W era ondulata o montuosa, con varie catene di montagne arrotondate che raramente superavano i mille metri: immediatamente a nord di Bayreuth i Fichtelgebirge (chi non ricorda dalle scuole medie questo magico nome?) e più in su la Selva Francone; verso E, sul confine con la Cechia, gli Erzgebirge e le Selve Pfälzer e Boema.

Si vedrà come l'inclusione dei punti di virata in Cechia sia stata provvidenziale ai fini dello svolgimento delle gare.

Meteorologia

Per quanto riguarda la meteorologia, il documento ufficiale distribuito ai concorrenti parlava di Bayreuth, situata in una conca a 485 msl, come di un posto in cui in occasione di campionati nazionali si erano dati temi fino a 750km e si erano effettuati voli di oltre 1000km. Nel periodo dei campionati il tempo normale avrebbe dovuto essere caldo e secco. In effetti l'anno prima le cose non sono andate molto bene, e quest'anno si sono avute giornate ottime durante gli allenamenti e per le prime quattro prove, poi il tempo è peggiorato e si sono effettuate solo altre tre prove nei rimanenti dieci giorni a disposizione. Anche la lunghezza utile della giornata si è rivelata spesso limitata. Avremo comunque modo di tornare sull'argomento.

L'organizzazione

Direttore era Peter Ryder, ex presidente dell'IGC, ma l'anima tutto fare era Walter Eisele, dinamico, onnipotente e saggio risolutore di problemi senza inutili drammatizzazioni. Aveva a sua disposizione, grazie anche a sponsorizzazioni, di cui alcune molto importanti, grandi mezzi e molte persone.

Aveva al suo fianco un gruppo di stewards espertissimi ed onnipotenti (Bradley, Linke, Ingesson Tor e Savolainen), la collaborazione di due ottimi e documentatissimi meteorologi (Hafner e Kreipl). Il task setting è stato in complesso soddisfacente, anche se qualche volta è incappato, come sempre succede, nella legge che fa dare oggi il tema che sarebbe andato bene il giorno prima.

Qualche problema all'inizio ha avuto lo scoring e non sempre soddisfacente è stata la gestione dei fuori campo.

La stampa era curata con professionalità da Annette Reichmann ed il bollettino, il Bayer Flyer, che usciva puntualmente ogni mattina, ricco di fotografie e di spiritosissime caricature e disegni, da Janet Smith. Un apporto decisivo è stato quello di Gerhard Marzinzik il redattore per il volo a vela di "aerokurier", che gestiva il sito Internet, compreso il tracking, di cui parleremo più avanti.

In complesso il giudizio generale non può che essere positivo.

La giuria, composta da Johannessen (NOR), presidente e presiden-

te dell'IGC, Henderson (NZL) e Stuck (FRA) è stata investita da problemi importanti e delicati ed ha deciso con indipendenza di giudizio apprezzata da tutti.

Tracking

Da molte parti si cerca di sviluppare sistemi capaci di portare al pubblico, in diretta o quasi, le gare di volo a vela, perché tra l'altro sembra sia una premessa necessaria per guadagnarsi ricche sponsorizzazioni. I più ottimisti, facendo il paragone con la Coppa America di vela, pensano a masse, davanti ai televisori, che si entusiasmano per le prodezze dei piloti. Da parte nostra ci accontenteremmo se gli appassionati di volo a vela, e in particolare gli addetti ai lavori sull'aeroporto sede della competizione che adesso seguono quello che possono per radio, potessero partecipare meglio a quello che succede in aria.

Ci sono grandi e costosi progetti che tendono ad avere telecamere installate sugli alianti per dare una visione realistica degli avvenimenti, e ci sono sistemi più semplici che si limitano a dare una visione della posizione dei concorrenti.

A Bayreuth era in funzione un sistema che prevedeva delle "scatole nere" a bordo di cinque alianti per ogni classe in grado di trasmettere e di far apparire con un piccolo ritardo (per impedire di influire sull'andamento della gara) su televisori e su un grande schermo la posizione dei concorrenti, la quota, il barogramma e la velocità media progressiva.

In effetti, date le dimensioni dell'etichetta che contrassegna gli alianti sullo schermo, l'indicazione della posizione non era molto soddisfacente, ma quella della velocità media e della quota, ed il barogramma erano di grande interesse e consentivano di seguire la gara almeno dei piloti dotati di tracker.

Eravamo inizialmente piuttosto scettici, anche in seguito a precedenti esperienze negative, ma abbiamo dovuto ricrederci, in particolare per quello che è successo nell'ultima giornata, come leggerete nella cronaca.

Il tutto era immesso in tempo reale in Internet, per cui gli appassionati potevano seguire le gare a casa loro, e lo hanno effettivamente fatto, perché ci sono state decine di migliaia di contatti.

Partecipanti

Il campo dei piloti era degno di un campionato del mondo e rappresentava 24 nazioni, per un totale di 122 rappresentanti, 47 nella standard, 43 nella 15 metri e 32 nella libera. Troppi ai fini della sicurezza, in particolare nelle prime due classi, ma non succederà più col ritorno di due piloti per nazione per classe previsto a partire dal prossimo campionato. Comunque un primato assoluto di partecipazione che non potrà più essere battuto.

Come normalmente avviene, non mancava nessuna nazione importante; tra le assenze spiacevole quella di tutto il Centro e Sud America.

Per quanto riguarda la qualità dei piloti, erano presenti, oltre ai campioni mondiali in carica (Caillard, Meuser e Lherm), ed a uno europeo (P. Crabb), nove ex campioni del mondo e dieci ex campioni europei.

Grandi favoriti erano naturalmente, visti in particolare i risultati della precedente edizione e dei premondiali, i padroni di casa, ed i francesi. Più in dettaglio erano da tenere d'occhio nella standard Caillard e Aboulin (FRA), Davis e Spreckley (GBR), Ziegler (GER),

Hartmann (AUT) e le coppie di fratelli Crabb (IRL) e Frey (SUI). Nella 15 metri Meuser e Grund (GER), Edwards (AUS), Janowitsch (AUT), Dedera (CZE), Navas (FRA), Wills (GBR), Pozniak e Wujczak (POL) e gli americani Striedieck e Bartell.

Tra i libera Back, Gantenbrink e Karow (GER), Hauss, Lherm e Napoleon (FRA), il danese Andersen ed il polacco Centka.

Da parte nostra avevamo una squadra che nella classe standard ed in particolare nella 15 metri poteva ambire a grossi risultati. Avanzini (40 anni) e Riccardo Briigliadori (30) sono maturati e fanno parte ormai di diritto del gruppo dei migliori della standard. Nella 15 metri i tre G, Giorgio Galetto (42), Stefano Ghiorzo (37) e Thomas Gostner (41) costituiscono una terna che ha conseguito ottimi piazzamenti (rispettivamente terzo, quinto e ottavo nei mondiali precedenti), e che può certamente fare meglio. Nella libera i militari Luca Urbani (43), ed in particolare Davide Colombo (33) devono fare esperienza in questo tipo di gare. Inoltre avevamo un'ottima carta nel direttore tecnico della squadra, il notissimo tecnico Kiki, al secolo Jacky Clairbaux, che con la sua esperienza poteva guidare i nostri come non era mai successo prima.

Alianti

Per quanto riguarda le classi standard e 15 metri, raramente il campo degli alianti è stato concentrato su così pochi tipi (ai campionati dell'ultima ventina d'anni, sia mondiali che europei, c'erano mediamente da quattro a sei tipi di aliante per classe).

Non servono grandi tabelle per trattare l'argomento: nella standard vi erano 27 LS 8, 19 Discus 2 ed un ASW 24 di un pilota di secondo piano che non poteva permettersi di meglio. Nuovo per i mondiali era il Discus 2, che peraltro aveva già esordito piuttosto bene agli Europei dell'anno scorso. Un'analogia novità doveva essere costituita dall'aliante americano-lituano, che pure avevamo visto l'anno scorso a Leszno, Genesis 2, la cui fusoliera cortissima lo fa apparire a metà strada tra un aliante normale ed un tuttala. Suscitava in quell'occasione una notevole curiosità ed al momento delle partenze c'era sempre una piccola folla che voleva vedere se veramente riusciva a decollare (lo ha sempre fatto regolarmente). Purtroppo l'americano Bowman che doveva pilotarlo è morto in un incidente ai campionati nazionali.

Anche nella 15 m, se si escludono poche macchine non più competitive (tre LS 6, un Ventus, un ASW 20c ed un ASW 24), il grosso era concentrato su due tipi: 24 Ventus 2 e 13 ASW 27, questi ultimi quasi raddoppiati rispetto all'edizione precedente.

Più assortita la libera, con 12 Nimbus 4, 8 ASW22B, 6 ASH25, 6 Nimbus 3. E' però da osservare che si tratta di modelli dei quali il più recente (Nimbus 4) ha già partecipato agli Europei del 1990 ed il più vecchio (Nimbus 3) era già presente addirittura ai mondiali 1981. Se, come molti pretendono per giustificare questa classe, essa è la classe guida della ricerca e del progresso, siamo ben messi! Per le novità dobbiamo aspettare l'ETA, che non sappiamo se sia destinato a rilanciarla o ad affossarla: i pareri sono divisi.

Come è noto, gli alianti sono soggetti ad un controllo prima della gara, per verificarne la rispondenza alle caratteristiche della classe. E' incredibile che, dopo che già a St. Auban si erano verificati problemi del genere, per un certo numero di ASW 27 l'apertura alare sia risultata in eccesso di qualche centimetro. Per essere ammessi in gara hanno dovuto essere portati in tutta fretta in fabbrica per essere accorciati. In verità la Schleicher è recidiva e già in passato, quan-

do si è diventati più severi su questo controllo, all'ASW 20, regolarmente fuori misura ma ormai non più competitivo, si è accordato per regolarizzarlo un cosiddetto "diritto del nonno".

Ultime osservazioni: tutti gli alianti erano di produzione tedesca e tutti erano muniti di winglets. Di come si sono comportati parleremo alla fine.

Logistica

Sul comportamento e sulle prestazioni di una squadra anche la logistica ha la sua importanza, e in questo caso è stata particolarmente felice. Ci siamo trovati in molte occasioni con la squadra dispersa in alloggiamenti anche lontani, con la pratica impossibilità di mangiare e di fare quattro chiacchiere, e per chi restava a terra, di seguire la gara insieme.

In questa occasione sul campo nel villaggio internazionale ogni squadra aveva a disposizione un bel container attrezzato con tavoli sedie e telefono da utilizzare come base e punto di incontro della squadra.

Un ottimo alberghetto, in un caratteristico villaggio tedesco, già sperimentato l'anno scorso dai nostri piloti in occasione dei premondiali, alloggiava la squadra e consentiva una prima mezz'ora di contatto in occasione della colazione al mattino, e spesso anche a cena. La padrona ed il personale ci avevano simpaticamente adottato, rendendo il soggiorno molto piacevole.

LA GARA

Nella settimana di allenamento il tempo è stato generalmente buono, con qualche giornata eccezionale. I nostri piloti, giunti un po' alla spicciolata, hanno cercato principalmente di organizzarsi e di familiarizzarsi con terreno di gara, non preoccupandosi molto di volare i temi assegnati dall'organizzazione.

Questa, da parte sua, aveva i suoi problemi da risolvere, apparsi durante le prove, in particolare quelli dello scoring.

Il primo agosto, in una giornata ancora favolosa, aveva luogo sulla piazza centrale di Bayreuth l'inaugurazione, con la sfilata delle squadre, i soliti discorsi dei politici ed esibizioni canore e ginniche di associazioni locali.

Ed a questo punto tutto era pronto per l'apertura delle ostilità, con la spiacevole sensazione di aver avuto troppo bel tempo per non dover pagare con statisticamente inevitabili periodi di magra nel corso dei campionati.

La tabella che segue, con i dati relativi alle varie prove, dovrebbe consentire ai più attenti di seguire l'evolversi della gara dei protagonisti di ogni classe.

Domenica 1 agosto - Prima prova

Nel corso del briefing vengono eletti, uno per classe, i piloti per il comitato sicurezza, che comprende anche gli stewards. Sono Brian Spreckley (GBR) per la standard, Gil Navas (FRA) per la 15 metri e John Buchanan (AUS) per la libera. Questo comitato, istituito per la prima volta, ha lo scopo di ascoltare le lagnanze dei piloti per comportamenti poco corretti e pericolosi di loro colleghi e di risolvere i problemi in via informale.

La giornata si presentava con cumuli ben distribuiti con base di 3000m e strade che consentivano lunghi tratti a medie elevatissime. A detta di qualche grande campione tedesco, mai volato con un tempo così

in Germania (salite medie fino a 6m/sec). E infatti, salvo qualche stratificazione locale, che ha interessato in particolare il tema della 15 metri, i piloti non hanno trovato difficoltà sui percorsi e ci sono stati solo due fuori campo proprio in questa classe. Nonostante volesse sfruttare al meglio la giornata, il task setter ha finito col dare temi inferiori alle possibilità

La standard si cimentava nel cat's cradle a tempo limitato. Questo tipo di tema è stato qui ripreso con l'idea di darlo a turno, ogni giorno ad una classe. Rispetto al passato, la novità più importante era il bonus del 15% per il rientro in campo, anche dopo lo scadere del tempo valido per la prova. C'era più di qualche perplessità su questo punto, ma visto a posteriori, ha funzionato bene. Il tempo assegnato è stato di quattro ore e mezzo, un po' lungo, ma adeguato alle condizioni della giornata.

Brigliadori e Avanzini hanno lavorato con ottima intesa e molto giudizio sulla scelta dei piloni, ottenendo alla fine un eccellente risultato: 571km volati alla media di 127km/h piazzandosi rispettivamente 4° e 5° a meno di 15 punti dal primo (l'irlandese Paul Crabb con 578km effettivi).

Tema di 572,1km per la 15 metri, con una buona parte in Cechia. Benino Galetto e Ghiorzo, 11o e 14.o, con un distacco di 67 e 75 punti, meno bene Gostner, staccatosi dai due, e 27o a 120 punti dalla favoritissima coppia locale Meuser e Grund (campione e vicecampione in carica) vincitori a pari merito a 134,8km/h con un'ottima prestazione da gran favoriti.

In particolare la classe libera ha avuto condizioni meteo favolose: sul secondo lato dall'interno della Cechia verso ovest si sono percorsi 140km in linea retta a 200km/h.

Piuttosto disastroso il debutto dei nostri: sui 635,6km del tema: Urbani conclude penultimo alla media di 127,3km/h (671 punti), contro i 152,3 del vincitore, il tedesco Karow, Colombo ultimo a 115,2km/h (512 punti). Sembra che non siano ancora entrati nel clima di una gara che richiede un'altra marcia.

Il numero di visitatori sul campo nella giornata domenicale, era, se necessario, una ulteriore dimostrazione della popolarità di questo sport in Germania. Citiamo un simpatico episodio: arrivando nel nostro container abbiamo trovato attaccata sulla parete la pagina con le foto della nostra rappresentativa con scritte di incitamento degne del miglior tifo calcistico. Abbiamo scoperto in ritardo che si trattava di un anziano addetto ai servizi che veniva a volare a Rieti e ad Aosta.

Lunedì 2.8 - Seconda prova

Per una giornata che secondo molti è migliore della precedente, ma meno omogenea, la direzione di gara assegna ancora alle ali corte temi non esagerati, che consentiranno il rientro di tutti i concorrenti meno uno (il russo che corre nella 15 metri con l'ASW 24 e che riuscirà ad accumulare errori su errori nel corso delle gare), mentre per la libera è il turno del cat's cradle di 4,5 ore.

Sui 524km della standard Avanzini e Briadori volano ancora molto bene in coppia e finiscono a circa 129km di media, rispettivamente sesto con 974 punti e settimo con 969 punti, con una penalizzazione per il secondo per un non corretto setting del GNSS. La penalizzazione verrà tolta in seguito quando si sarà chiarito che era dovuta ad una incomprensione tra gli organizzatori ed il pilota.

Con questo risultato comunque i due si portano, per pochissimi punti, in testa alla classifica generale.

La coppia americana Bartell - Striedieck si classifica nell'ordine ai

primi due posti, con un solo punto di differenza, sui 566km del tema della 15 metri a 138km/h. Se Bartell a 52 anni non è un giovane, il suo collega a 62 si può a ragione considerare un anziano. Ma è anche un monumento del volo a vela, se si pensa solo ai favolosi voli di primato sugli Appalachi (ha portato in più riprese il primato in andata e ritorno da poco più di 800km a oltre 1600km), ed al secondo posto ai mondiali di Chateauroux nel 1978.

Un po' meglio del giorno prima i nostri, con Galetto 7o a 133km/h, Gostner 11o e Ghiorzo 14 o, e con lievi miglioramenti in classifica generale

La libera poteva solo migliorare, ed infatti Luca Urbani è 19.o con 568km a un centinaio di punti dal vincitore Andersen che ha percorso 636km, e Colombo è 31o con 533km

Martedì 3 agosto - Terza prova

Come si temeva, la pacchia sta per finire e gli organizzatori, per evitare il peggioramento in arrivo da ovest (la copertura di cirri raggiungerà la zona di Bayreuth appena dopo gli arrivi), assegnano temi con andata verso nord-est, in Sassonia, e ritorno attraverso la Cechia.

La standard, con un tema pentagonale di 422,2km, parte subito molto compatta. I nostri si avviano appena prima dell'austriaco Hartmann e dei francesi, coi quali fanno praticamente tutta la gara, spesso deviando dalla rotta per seguire le linee dei cumuli. Le condizioni si indebolivano un po' sul terzo lato, ma quello finale era ottimo con una strada di cumuli un po' a nord della rotta, che consentiva un rientro velocissimo. Vincenza Aboulin, praticamente insieme con Caillard; anche Avanzini e Briadori arrivavano praticamente insieme, per il 5o ed l'8 o posto, a una decina di punti dal vincitore, e conservavano la testa della classifica.

Alla 15 metri tocca il cat's cradle, che vede ancora gli americani Bartell e Striedieck protagonisti con 478km nelle 3,5 ore concesse e con un consolidamento ai primi posti davanti ai tedeschi Meuser e Grund. I nostri, con 443km dimostrano la solita idiosincrasia per questo tipo di gara, piazzandosi 16o Ghiorzo e 17i gli altri due e perdono un'altra settantina di punti dai primi.

La libera ha un tema di 479,9km, ed è il tedesco Karow che conquista la seconda vittoria di giornata a 141,6 di media. 21o Urbani e 26 o Colombo.

Mercoledì 4 - Quarta prova standard e libera, prova annullata per la 15 metri

Il sole compare solo dopo le undici; l'aria continentale fredda e secca che aveva caratterizzato le giornate precedenti è stata sostituita da aria calda con campi di altocumuli che provocheranno un riscaldamento irregolare. In queste condizioni l'organizzazione correttamente non se la sente di dare un'area prescritta e dà temi assegnati più brevi a tutte le classi.

Sarebbe stata una giornata polacca, con l'anziano Muszczyński (64 anni), vincitore a 123 km/h sui 334,7 km della standard e Pozniak e Wujczak primo e secondo a 128,6 sul tema di 362,2km/h

nella 15 metri, ma sfortunatamente per questi ultimi le cose sono andate diversamente, e non per colpa loro.

I nostri standard hanno probabilmente anticipato un po' la loro partenza, quando le condizioni non erano ancora formate, ma evidentemente non è la loro giornata: si fanno raggiungere e superare dai migliori e finiscono Briadori 28o e Avanzini 30o rispettiva-

mente a 113,7 e 112,1km/h perdendo intorno ai 150 punti. La 15 metri incontra particolari difficoltà alla partenza. Due piloti, il belga Stouffs ed il ceco Rendla vengono trainati fuori dalla normale zona di sgancio e finiscono immediatamente per terra. Stouffs reclama energicamente, viene recuperato rapidamente e ridecolla sub judice, comunque con un ritardo che non gli concede nessuna possibilità di disputare una prova regolare, e infatti atterra fuori campo, unico dei partiti, a metà del percorso. All'arrivo presenta la sua "lamentela", una richiesta verbale alla direzione di gara prevista dal codice per la correzione di un'ingiustizia subita. La lamentela viene respinta, per cui il pilota presenta formale reclamo, con il versamento della cauzione.

Il caso è molto delicato per le possibili conseguenze: se il reclamo viene accolto, non avendo il concorrente avuto la stessa possibilità degli altri, la prova deve essere annullata.

Stewards e giuria si impegnano seriamente ed esaminano le tracce GNSS di tutti i concorrenti della classe. Da uno di essi veniamo presto a sapere che appare chiaro che il pilota dopo lo sgancio non aveva nessuna possibilità di mantenersi in volo.

Al briefing del 6 il direttore di gara leggerà la motivata decisione della giuria in favore del pilota e del conseguente annullamento della prova:

Si ha la sensazione che la maggioranza sia convinta che abbia vinto lo sport. Chi non è d'accordo lo fa perchè teme che l'episodio apra la strada in futuro ad altri casi del genere. Malissimo la prende il vice-direttore di gara, il fac totum Eisele, che si dichiara deluso e demotivato. E' Kiki che alla fine del briefing prende opportunamente ed abilmente la parola per dire a nome di tutti che non vede in questo episodio alcuna sconfitta della direzione di gara, che pertanto non ha ragione di sentirsi umiliata. Un generale consenso sembra rasserenare un po' l'ambiente.

Sfortuna quindi per i polacchi, meno per i nostri, protagonisti di una prova non particolarmente brillante che li vedeva tra l'11o ed il 15o posto, ad un centinaio di punti dal primo.

Giovedì 5 agosto il tempo peggiora decisamente. Dopo due briefing alle 10 ed alle 13 la direzione di gara manda tutti a casa alle 14.

Venerdì 6 agosto - Quinta prova standard e libera, quarta prova 15 metri

A sud ed a nord le nubi post-frontali erano ancora attive, e da ovest era attesa una copertura di cirri della nuova perturbazione. Per tutte le classi, visti i dubbi che presenta la situazione, si prevedono due temi, il primo ottimistico, il secondo più realistico, opportunamente accorciato. La decisione per il secondo avviene abbastanza presto, ma la situazione non matura e gli alianti rimangono schierati mentre i decolli vengono rinviati numerose volte. Finalmente alle due si dà inizio alle operazioni in condizioni che presentano qualche difficoltà di aggancio. Alla classe libera, che parte per ultima, il tema viene ancora accorciato con la versione n.3, provvedimento che si dimostrerà provvidenziale.

Intanto i concorrenti si avviano sui loro percorsi e si dimostra presto che, come aveva previsto Ricky prima della partenza, sarebbe stata una giornata da 75km/h e che fatti i debiti conti il ritorno a casa, tenendo conto che qui le condizioni non si prolungano molto oltre le 18, diventava una cosa molto problematica.

La standard con un tema di 310,7km ha, tra i cinque muniti di



trackers, anche Riccardo, e dagli schermi ubicati nell'hangar lo vediamo condurre una gara in testa. Purtroppo la sua irruenza lo porta ad un certo momento a non accorgersi che la termica che stava facendo era l'ultima disponibile, per cui è costretto ad atterrare in territorio della repubblica ceca (la possibilità di usufruire dei territori della Repubblica Ceca ha salvato la gara negli ultimi giorni), seguito non molto dopo da Avanzini. Chi era più indietro veniva messo sull'avviso e mutava ritmo per impostarlo su una gara di sopravvivenza nella quale tutti finivano fuori campo.. Peccato, perché i due, ed in particolare Briigliadori, pagavano piuttosto pesantemente il mancato tempestivo cambiamento di tattica.

Vincono a pari merito l'ex campione del mondo Selen (NED) ed Enstroem (SWE) con 270,5km. contro i 255,3 di Avanzini ed i 230 di Briigliadori.

Era interessante sapere come sarebbe andata a finire con gli atterraggi in Cechia di quasi tutta la standard: i recuperi si sono svolti molto regolarmente, lungo la strada delle donnine, con solo qualche difficoltà di comprensione. Un nostro aiutante è persino riuscito a raggiungere il suo pilota nonostante fosse sprovvisto del necessario passaporto.

La quindici metri, con un tema di 330,1km avanza con fatica, ma a metà percorso si ha la sensazione che possano farcela, nonostante il nostro trio si sia disperso per qualche pasticcio in partenza e sul percorso. Galetto sembra ad un certo momento essere prossimo all'arrivo, ma zone di discendenza lo costringono ad atterrare a una trentina di chilometri dal campo. Più avanti, a una quindicina di chilometri, arriva Ghiorzo, per un ottimo secondo posto di giornata dietro a Striedieck. Gostner è 5o con 5 chilometri di meno, mentre Galetto, 20 o con 295,8km, perde un centinaio di punti.

Come abbiamo detto, il secondo accorciamento del tema della libera è stato provvidenziale, e fino all'ultimo lato tutto è andato abbastanza bene, anche se una metà della classe ha volato in gruppo, cosa

non solita per la libera, ed i piloti hanno avuto difficoltà a centrare le termiche per l'affollamento delle ali troppo lunghe. Sull'ultimo lato le condizioni sono sparite molto presto, ma quasi tutti sia pure con una certa fatica, soprattutto nel superamento delle ultime alture, sono riusciti a rientrare, peraltro con medie ben diverse (94,8km/h per il vincitore Andersen) da quelle dei giorni precedenti.

Luca Urbani si è classificato 22° e Davide Colombo, fuori campo, 30°.

Sabato 7 agosto, come sintetizza il meteorologo al secondo briefing, "è bagnato, bagnato, bagnato", per cui la giornata viene annullata.

A questo punto un bilancio dei risultati della nostra rappresentativa è certamente piuttosto deludente. A parte la libera, che come si diceva all'inizio è qui per fare esperienza, la standard, dopo un brillantissimo inizio, si è un po' persa per strada, anche se i nostri due piloti si impegnano e collaborano al massimo. Ma è la 15 metri a destare più preoccupazioni, anche dopo i due buoni piazzamenti di Ghiorzo e Gostner nell'ultima prova. La classifica generale vede Ghiorzo all'ottavo posto a 217 punti dal primo (Striedieck), Galetto undicesimo a 260 punti e Gostner sedicesimo a 274 punti, certamente molto al di sotto delle aspettative ed anche dell'effettivo valore dei piloti. Ognuno di loro ha problemi personali che influiscono negativamente sulle relazioni di gruppo, e questo ha grosse difficoltà a funzionare come tale. Ed è a questo punto che vengono fuori l'esperienza e la capacità tecnica ed umana di Kiki, che sottopone i piloti ad una specie di seduta psicoanalitica in cui vengono scavati e chiariti i loro problemi comportamentali e gli viene data una nuova carica (in parole povere ma chiare: "mangiate i c... dei vostri avversari"). Se ne vedranno gli effetti.

Domenica 8 agosto il tempo è ancora brutto e le prove per la standard e la libera vengono cancellate al secondo briefing. Alla 15 metri viene assegnato un tema nel tentativo di recuperare la giornata di ritardo, ma nel primo pomeriggio è costretta a subire la sorte delle altre. Questo dà spazio alla manifestazione aerea in programma, che attira una folla incredibile, in grado di bloccare le strade per parecchi chilometri intorno all'aeroporto. Solo verso sera il tempo appare volatile, ma troppo tardi.

Lunedì 9 agosto - 6.a prova, non valida, per la Standard, 5.a prova 15 metri

Dopo una serie di rinvii, vengono fatte partire la 15 metri e la standard, rispettivamente per un poligono di 199,3 ed un triangolo di 240,1km, mentre per libera, già per aria, la giornata viene annullata. Nella 15 metri, i "tre G" partono appena possibile alle 16.17, e questo lascia molti dubbi sulla fattibilità della prova.

Peggio ancora per i piloti della standard, che riescono a partire alle 16.45 con un temporalone nella zona del traguardo. Ne sono subito vittime un sacco di piloti che sono costretti ad atterrare in presenza di vento fortissimo e, per qualcuno, anche di grandine, che provoca qualche danno alle ali. Tra gli atterrati, anche i francesi Aboulin e Caillard, rispettivamente primo e terzo in classifica. I nostri sfruttano bene la fascia davanti al temporale, con valori di ascendenza fortissimi (anche 7m/sec) e velocità di oltre 200 km/h. Questo li porta subito in testa e suscita naturalmente entusiasmo in chi li segue a terra. Ma le condizioni lungo il percorso sono difficili e gli atterraggi si susseguono, per cui si comincia a temere che il 25% dei concorrenti non riesca a raggiungere i 100km necessari per la validità

della prova. Riccardo e Luciano riescono a superare il pilone a sud e ad iniziare il ritorno con una situazione sempre più debole; alle 18.30 chiedono alle squadre di venirgli incontro e dopo poco devono arrendersi, Riccardo dopo 140km e Luciano un po' più indietro. A questo punto, dalle notizie degli atterraggi si ha ormai la sensazione che ben pochi supereranno la distanza minima, per cui la bella prestazione dei nostri è vanificata.

Naturalmente con il solito andazzo i risultati non si sanno in serata, e, ancora peggio, al briefing della mattina successiva alla direzione di gara scappa di dire che la standard non è partita.

Protestiamo energicamente perché i fuori campo non vengono resi noti appena possibile e non vengono segnalati dalla bandierine sulla carta come è normale in una gara seria. Non è una cosa da poco, perché la conoscenza della situazione permetterebbe di avvertire i piloti ancora in volo di non prendersi ulteriori rischi e di atterrare in sicurezza.

I risultati non vengono pubblicati, come sarebbe obbligatorio, sappiamo solo che il primo concorrente dopo i nostri è atterrato una ventina di km dietro a Ricky, al quale viene richiesto, probabilmente come contentino dopo le nostre proteste, di spiegare al briefing come ha fatto ad arrivare tanto lontano. Il nostro pilota se la cava brillantemente con poche parole e fa un'ottima figura.

La 15 metri, pur essendo partita prima, trova ugualmente difficoltà nel primo lato verso ovest, sul quale. Ghiorzo, che aveva scaricato troppa acqua, resta un po' indietro. Dopo il pilone Giorgio e Thomas procedono insieme con i tedeschi, partiti un paio di minuti prima, con i cumuli che si sfaldano davanti a loro, mentre Stefano più indietro viene raggiunto dall'ombra dei cirri. A 20km dal secondo pilone Giorgio riesce a salire a 1600 metri, mentre Thomas resta sotto di una cinquantina di metri. Lungo i costoni arrivano al pilone con circa 1000 metri. Giorgio continua la sua planata, favorito anche dal suo peso ridotto, e solo a 6km dall'arrivo riesce ad avere 20m di scorta per finire con un margine minimo. Gostner partito più basso, deve fare qualche deviazione, ed è costretto ad atterrare ad un paio di chilometri dal campo come Ghiorzo, entrambi visti scomparire sotto la scarpata che delimita il campo nella direzione dell'arrivo da chi li attendeva con trepidazione.

Vince il polacco Pozniak a circa 77km/h ed altri otto rientreranno a pelo.

Galetto è secondo a un punto dal vincitore, Gostner e Ghiorzo rispettivamente 12o e 14o, perdendo circa 150 punti. Ma una serie di circostanze rendono importantissimo il risultato di Galetto che era partito undicesimo in classifica generale con 260 punti di svantaggio su Striedieck. Ne recupera ben 189, ma recupera anche, in ordine di classifica generale, 188 su Bartell, 182 su Breidahl, 41 su Meuser, 44 su Raimond, 38 su Grund, 54 su Wills, 54 sul suo compagno Ghiorzo, 198 su Guglyas e 186 sul pari merito Krejcirik. Questo exploit lo sbalza al sesto posto a 81 punti da Meuser, nuovo leader della classifica, rimettendolo in corsa. Ghiorzo e Gostner perdono rispettivamente quattro posti e un posto.

Comunque un'ottima giornata per noi e squadra che comincia a funzionare e promette cose interessanti.

L'antidoping qui funziona sul serio, e Pozniak e Galetto vengono prelevati subito dopo l'arrivo e assoggettati alle procedure di rito. Entrambi ne escono ovviamente indenni.

A questo punto un avvenimento di grande importanza scuote l'ambiente, prima sussurrato, poi ufficializzato da una lamentela



Il trio della 15m dopo l'arrivo trionfale della giornata decisiva (da sinistra Gostner, Ghiorzo, Corinna Gostner, Kiki, Galetto)

presentata dagli americani. Gantenbrink, fuori gara per l'annullamento del tema della libera, avrebbe volato per circa 20 km, in un tratto particolarmente delicato, insieme con i suoi compagni della 15 metri per aiutarli. La mattina dopo in un briefing dei capisquadra la direzione di gara mostra le tracce del tracker montato sull'aliante di Gantenbrink e quelle dei GNSS dei piloti tedeschi, dalle quali risulta che effettivamente egli ha volato per una ventina di chilometri con i suoi compagni, ma a quota più alta. Non c'è prova che l'aiuto ci sia effettivamente stato, né c'è uno specifico punto del regolamento che sia stato violato, benché l'episodio appaia grossolanamente scorretto dal punto di vista di una generale correttezza. La lamentela americana viene respinta, per cui essi passano al reclamo. Richiesti di un parere, li abbiamo sconsigliati dall'accusare i piloti che secondo noi non avevano richiesto l'aiuto, peraltro non provato.

In effetti non vi sono prove contro i piloti, mentre per Gantenbrink il tracker dimostra la sua scorrettezza. La decisione di Ryder, comunicata al briefing di giovedì, di respingere la lamentela americana per mancanza di prove di infrazioni a specifici punti del regolamento, e di deferire Bruno all'AeC tedesco per eventuali provvedimenti disciplinari non sembra soddisfare nessuno. Si attende con molto interesse la decisione della giuria.

Un'aggravante per Gantenbrink è un analogo grave episodio ai mondiali 1997: nell'ultima giornata, decollato da un altro aeroporto, era stato visto sul percorso della prova della 15 metri vicino ai suoi connazionali ed ha peggiorato il suo gesto venendo ad atterra-

re a St. Auban.

Il reclamo viene respinto con una esauriente motivazione, ma i danni nell'ambito del volo a vela non solo tedesco sono stati immensi. Lo attesta la feroce vignetta, che sfruttando la vicinanza dell'eclisse, mostra il sole oscurato da un disco nero marcato con la sigla YY di Gantenbrink e la scritta "Il buio sopra i campionati mercoledì". Certamente ne sono stati danneggiati anche i piloti che avrebbero dovuto essere aiutati e le cose peggiori succedevano nell'interno della squadra tedesca, che si schierava compatta contro Gantenbrink e ne chiedeva l'esclusione da tutte le competizioni internazionali.

Martedì 10 agosto – Verso le 13 tutto il campo di gara è coperto da nubi con piogge anche forti e qualche grandinata. La direzione di gara annulla le gare della standard e della 15 metri e tiene in ballo la libera, inutilmente, fino alle 15.

Mercoledì 11 agosto

E' la giornata dell'eclisse, qui quasi totale. L'Aero Club tedesco ci ha regalato appositi occhiali della Zeiss, che purtroppo non ci servono molto, dato che quel poco che riusciamo a vedere è naturalmente filtrato dai sottili strati di nubi. Ammesso che il tempo fosse favorevole, per volare si dovrebbe aspettare il riscaldamento dopo la fine dell'evento. Ma la sperata finestra non si apre ed anche la libera, l'unica tenuta sulla corda, viene mandata a casa.

Giovedì 12 agosto – Sesta prova

Dopo tre giornate bagnate finalmente una finestra utilizzabile, anche se complicata da uno strato molto umido sotto l'inversione a 2500m che porterà a stratificazioni. Solo un apporto di aria fredda consentirà temporaneamente buone termiche.

Alla standard viene assegnato il cat's cradle di tre ore e mezza, che questa volta i nostri interpretano meglio, piazzandosi al decimo posto con 278km, ad un centinaio di punti dal primo, il tedesco Ziegler. Ma penano in maniera incredibile per rientrare in campo dopo lo scadere del tempo e guadagnarsi il bonus del 15%, che viene perso da diversi piloti. Sono 600 metri sotto la quota necessaria per il rientro alla fine del tempo utile, e poco dopo arrivano anche a meno 800 tenendo in ansia chi li segue alla radio, ma resistono tenacemente e rientrano regolarmente.

Caillard continua a tenere saldamente, per un centinaio di punti, la testa della classifica, conquistata nella quarta giornata.

Per la 15 metri il tema iniziale viene ridotto ad un quadrilatero di 303km. I nostri partono tra gli ultimi e trovano una strada di cumuli con buoni valori; più avanti devono aggirare una stratificazione e attraversare una lunga zona blu. Verso l'ultimo pilone raggiungono gli americani e si rendono conto che stanno facendo una bella prova, come gli viene confermato per radio da Kiki. L'ultimo lato è difficile ed i tre devono sfruttare valori deboli. Alla fine Ghiorzo, che era salito un po' più degli altri, si avvantaggia e vince a 94,6km/h, davanti a Galetto a 91,8km/h. Gostner è ottavo a 86,5km/h. Un bel risultato, ma, ancora più importante, la squadra ha lavorato bene e fa bene sperare per il seguito. In classifica generale Galetto si è portato al terzo posto a 38 punti da Striedieck, ripassato in testa per la disastrosa prova dei tedeschi, ormai fuori gioco. Ghiorzo è quarto, non lontano dalla zona medaglie: sempre più interessante ed emozionante!

A dispetto delle polemiche, Gantenbrink vince alla grande la libera, a 100,5km/h sui 357,9km del percorso, con un vantaggio di 125 punti sul secondo, e passa in testa alla classifica generale, sia pure per soli due punti su Karow. Anche qui il finale si prospetta piuttosto caldo.

Venerdì 13 agosto – Settima prova

La giornata, importantissima, perché sembra sia l'ultima utile, si presenta simile a quella precedente, ma un cambio di direzione del vento in quota promette un arrivo di aria fredda e quindi di buone termiche. Il task setting fa un po' di acrobazie con i percorsi per la standard e la 15 metri, mentre la libera si cimenta sul cat's cradle di quattro ore. Kiki segue lo sviluppo della situazione meteo tenendosi in continuo contatto con gli addetti ai lavori. Quello che vede lo porta a consigliare di attendere che le condizioni maturino sui percorsi.

La standard, che ha un poligono di sette lati per 394,3km, non resiste e parte, sia pure con buona parte della classe, e sbaglia e paga caro. Vincono i tedeschi, Kiessling di un punto davanti a Ziegler, partiti per la seconda volta quasi mezz'ora dopo la prima, a 101,7km/h. Luciano e Ricky sono 12o e 14o a 96,6km/h, e perdono cento punti. Di quelli davanti a loro, solo uno è partito prima.

I "tre G", che devono percorrere un pentagono di 416,3km, pur con impazienza seguono il consiglio di Kiki e partono da soli per ulti-

mi, quasi un quarto d'ora dopo tedeschi ed americani. Galetto ha a bordo il tracker, come pure Striedieck, per cui possiamo seguire la gara quasi in diretta. L'inizio, dopo gli inevitabili assestamenti, va bene, e la media dei nostri è costantemente superiore a quella degli altri, che man mano vengono avvicinati. Le nostre corse tra il container base e i monitors si infittiscono, e il cuore batte sempre più forte. Striedieck viene raggiunto prima della metà del percorso, ed a questo punto Galetto dovrebbe essere in testa alla classifica generale. Poi gli avvenimenti precipitano: Striedieck, che evidentemente vuole scuotersi di dosso Giorgio, forza e perde quota finché il suo barogramma si fa piatto, indicando un fuori campo. Corriamo tutti nella zona arrivi per aspettare con ansia i nostri eroi. Intanto vediamo arrivare l'olandese Raimond, secondo in classifica generale, partito mezz'ora prima dei nostri; il suo tempo sarà chiaramente superiore, e non si vede Bartell, che peraltro era stato raggiunto.

Galetto vince la prova e gli altri due sono secondi a pari merito. E' fatta, e oltre ogni ottimistica previsione: Giorgio passa primo in classifica, Stefano secondo, Thomas quinto. Dirà il comunicato stampa degli organizzatori: "Il trionfo di oggi nella 15 metri va a tutta la squadra italiana".

L'abbraccio al salto di Galetto a Kiki e quello ammucciato dei tre piloti con lo stesso Kiki suggelleranno una giornata meravigliosa, in cui una squadra affiatata ha dominato il campo.

Il fatto di volare domani può essere un incubo solo se le condizioni meteorologiche trasformano la gara in una lotteria: se la giornata è regolare non ce n'è per nessuno!

Nella libera vince Back con 537km, seguito da Karow e Andersen

Sabato 14 agosto

Il tempo è decisamente brutto, ma gli organizzatori devono recitare fino in fondo la loro parte e si impegnano seriamente: fanno schierare, fanno partire qualche sniffer della libera, poi tutta la classe, ancora qualche sniffer della standard (la 15 metri è in fondo allo schieramento), per arrivare all'unica decisione possibile: "no task today!": Giorgio Galetto è quindi ufficialmente campione del mondo, e Stefano Ghiorzo medaglia d'argento: ne siamo felici e fieri!

Domenica 15 agosto – Premiazione

La premiazione, che per timore di pioggia ha luogo nell'hangar ristorante, ha due facce: ordinata e simpatica quella ufficiale del podio, degli inni e della distribuzione dei premi, caotica al massimo per quanto riguarda gli spettatori, disordinatamente ammassati in piedi nello scarso spazio disponibile, in condizioni di vedere poco o niente di quello che succedeva.

Nella lunga premiazione finale, il vedere issare insieme le due bandiere italiane per Galetto campione e Ghiorzo vicecampione, e ascoltare l'inno nazionale, costituisce un momento commovente ed indimenticabile.

Giorgio viene caricato di premi, tra l'altro di una coppa enorme, e, pensiamo graditissimo e, riservato a tutti i campioni mondiali, l'invito al ranch di Barron Hilton per la consueta vacanza premio con i vincitori della Coppa intitolata a questo magnate e sponsorizzata dalla Daimler Chrysler.

CONCLUSIONI

Con sette prove, questo è stato il campionato più breve degli ultimi vent'anni (ce n'è stato più d'uno con 12 prove), più breve di quello di Paderborn (1981) che, pur con un tempo mediamente peggiore che ha costretto a temi corti, ha avuto una prova in più per la 15 metri e due in più per la libera.

E' stato diviso in due periodi, uno iniziale esplosivo con quattro prove in quattro giorni e tempo ottimo, il secondo che ha visto tre prove più modeste in dieci giorni. Mentre nel primo periodo non ci sono stati praticamente fuori campo, nel secondo, a parte la libera, si sono avute giornate con tutti fuori campo. Le medie, che in questo caso si avvicinano come concetto a quelle dell'esempio statistico del mezzo pollo, sono state del 65% di arrivati per la standard, 64% per la 15 metri e del 94% per la libera, su temi medi rispettivamente di 397, 404 e 433km. Le velocità massime sono state rispettivamente di 135,8 - 138,0 - 152,3km/h. Preso dall'entusiasmo dei primi giorni Bayer Flyer ha ipotizzato che quest'ultima fosse la velocità massima di tutti i campionati: ci spiace di deluderli, ma nel 1991 a Hobbs ci sono state ben cinque giornate più veloci, delle quali la migliore a 171km/h, ed altrettante ad Uvalde nel 1991.

E' stato comunque un bel campionato, e riteniamo che i risultati siano in complesso regolari.

Nella standard non può sorprendere la vittoria di Caillard, che ha riconfermato il titolo conquistato a St. Auban, né il terzo posto del suo connazionale Aboulin, che già si era distinto in altre occasioni. Il neozelandese Coutts, con 23 anni il più giovane dei partecipanti, che non era alla prima partecipazione ai mondiali come è stato detto, ma aveva già vinto la prima prova a St. Auban, ha dimostrato con una notevole maturazione di aver superato l'incostanza di risultati di quell'occasione cogliendo un brillante secondo posto. Sfortunato l'austriaco Hartmann, quarto per soli tre punti, più ancora che a St. Auban dove ha conquistato lo stesso posto, ma a trenta punti dal terzo.

Avanzini sesto e Brigliadori ottavo fanno certamente parte dell'élite della classe. L'ottimismo e la serenità del primo e la determinazione del secondo ne fanno una coppia affiatatissima, che purtroppo ha sbandato nella parte centrale della gara ed ha perso per impazienza una meravigliosa occasione nell'ultima giornata che avrebbe portato in zona medaglia almeno il primo. Da mangiarsi...: Ma sono giovani ed avranno tempo di rifarsi.

Gli sconfitti in questa classe sono i tedeschi, che hanno raccolto solo un quinto posto, e gli inglesi, che con due ex campioni del mondo non sono entrati nei primi dieci.

Che Galetto, dopo anni di campionati e buoni risultati (terzo a St. Auban), arrivasse a vincere non può sorprendere nessuno, come non può sorprendere il secondo posto di Ghiorzo, che pure ha un ottimo curriculum. Gostner con un po' di fortuna poteva fare ancora meglio. Era certamente il migliore trio in gara, ma ci sono voluti l'intervento amalgamante di Kiki (osservate come sono cambiate le cose dopo), e la sua esperienza alla partenza dell'ultima prova per tradurre in risultati concreti i valori dei singoli.

Il poco appariscente olandese Raimond, che per essere stato sesto a



Premiazione della 15 metri (da sinistra: Ghiorzo, Galetto, Raimond)

St. Auban avrebbe dovuto essere considerato tra i favoriti, ha conquistato, con una gara regolarissima, il terzo posto. L'americano Bartell è stato per quattro prove al secondo posto, ma una crisi nella quinta non gli ha permesso di risalire più in alto del quarto posto. Il suo connazionale Striedieck, che al rientro dopo un mediocre piazzamento nel 1993 è stato in testa per quattro giornate, ha pagato troppo caro l'eccesso di irruenza nel tentativo di ridistaccarsi da Galetto che lo aveva raggiunto e scalzato dal primo posto. Ci è dispiaciuto vederlo precipitare al ventiduesimo posto.

In questa classe i tedeschi Meuser, e Grund, campione e vicecampione uscenti, erano i favoritissimi di casa, e sono riusciti a portarsi in testa nella quinta giornata, ma sono precipitati nella successiva per finire fuori dai primi dieci.

In una libera più affollata del solito, il giovane tedesco Karow (33 anni) di recente passato in questa classe dopo un settimo posto nella standard ai mondiali precedenti, ha controllato bene la gara, cedendo il comando per una sola giornata e per soli due punti a Ganten-

brink. E' forse, con Coutts, il volto più nuovo di questa edizione. Dietro a lui si è classificato il danese Andersen, già più volte nei primi dieci ai mondiali: ne siamo contenti, perché si tratta di uno dei piloti più corretti ed indipendenti nel comportamento in gara. La lunga esperienza di Gantenbrink lo ha portato al terzo posto (era uno dei favoriti, ma il brutto episodio di cui abbiamo parlato sopra gli ha fatto perdere la faccia).

Ci si aspettava di più dai francesi, tra i quali un ex ed un due volte ex campione mondiale, come pure dal polacco Centka, anche lui due volte ex.

In tanta abbondanza dimenticavamo i risultati di giornata, che in altri campionati di vacche magre costituivano l'unica consolazione: due vittorie e quattro secondi posti sono un po' le ciliegine sulla ricca torta.

La World Soaring Cup è stata vinta dalla Germania, davanti a Francia e Paesi Bassi. L'Italia si è classificata ottava. Abbiamo criticato la formula quando ci siamo classificati secondi in Francia, per cui riteniamo di poterla criticare nuovamente. Più che rispecchiare il valore assoluto delle squadre, essa ne valorizza l'omogeneità, ma soprattutto, per dare delle possibilità anche alle squadre con pochi componenti, finisce col favorirle troppo.

Se vogliamo basarci su classifiche più tradizionali, siamo primi in quella per medaglie:

Italia un oro e un argento, Francia e Germania un oro e un bronzo, Danimarca e Nuova Zelanda un argento, Paesi Bassi 1 bronzo. Se invece assegnamo dieci punti al primo, nove al secondo e così via fino al decimo, abbiamo forse la graduatoria più significativa: Germania 33 - Italia 32,5 - Francia 27 - Paesi Bassi 19,5 - Danimarca, Gran Bretagna, Nuova Zelanda, - Polonia 8 - Austria, USA 7 - Svizzera 2 - Australia 1

Una osservazione importante: appare evidente: siamo una nazione in cui il volo a vela ha un testone enorme su un corpo gracilissimo. Riteniamo di dover tirare qualche conclusione anche riguardo gli alianti.

Premessa come sempre la riserva sulla validità dei giudizi relativi agli alianti disgiunti da quelli sui piloti, se osserviamo le classifiche dobbiamo constatare che nella standard l'LS 8, a cinque anni dal suo esordio, si difende ancora molto bene e che, anche se la vittoria è andata al Discus 2, il primo ha occupato sei posti sui primi dieci.

Si era molto curiosi di vedere come nella 15 metri si sarebbe comportato l'ASW 27, questa volta molto ben rappresentato: è riuscito ad occupare il terzo posto, ed altri due nei primi dieci, ma il Ventus 2 ha prevalso nettamente, e chi ci vola si dimostra molto soddisfatto della sua scelta.

Nella libera, nella attuale stasi evolutiva di cui si è parlato sopra, si è affermato il Nimbus 4 sul più anziano ASW 22B.

Qualche ultima osservazione

La nostra squadra, a parte i militari, in considerazione del fatto che, mancando il contributo dell'AeCI doveva pagarsi la propria partecipazione, era ridotta all'osso. Dobbiamo a questo punto ringraziare l'ing Sergio Capoferri, che ci ha girato direttamente l'unico contributo di cinque milioni di lire a fronte dell'appello della Federa-

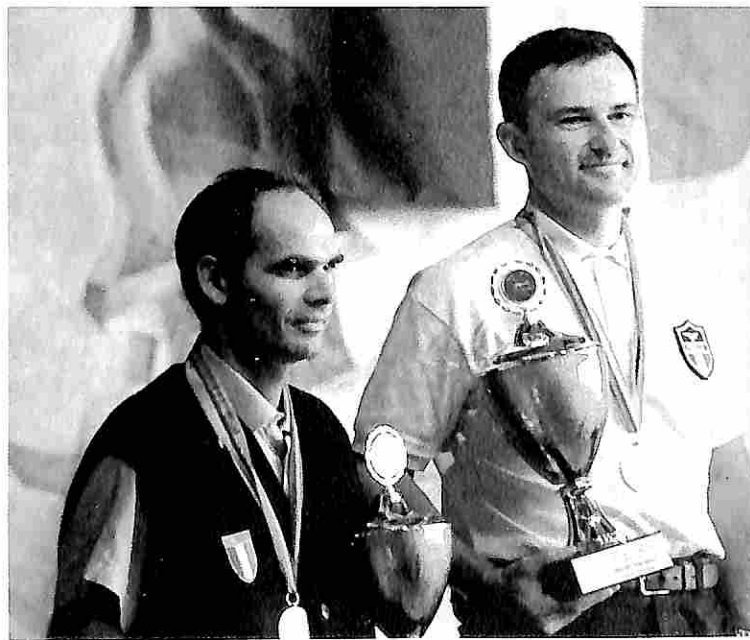
zione Italiana Volo a Vela.

Ritornando alla squadra, diremo che ad essa si sono aggiunti ed hanno collaborato nei limiti delle loro possibilità, mogli, figli, ecc. Tutti si sono comportati in maniera egregia e, forti di una lunga esperienza dobbiamo dire che mai vi sono state tali armonia e partecipazione. I militari, guidati dal colonnello Amadio, si sono inseriti benissimo e hanno collaborato fattivamente, al di là dei loro compiti, al successo della squadra.

Abbiamo anche avuto qualche tifoso, pochi in verità, ma interessantissimi in primo luogo il trio vicentino primavera (largamente più di 200 anni in tre): Barbieri, Pagnoni e Zanrosso, noti piloti ed appassionati i primi due, autore del libro "Storia ed evoluzione dell'aliantate" il terzo. Quindi Ghidotti e Pasin, con le consorti, e Mario Balzer, che abbiamo rivisto con piacere dopo molti anni, il padre e la madre di Ghiorzo, e poi in transito Biagi. E frequenti erano le visite dell'ing. De Florio, impegnato, come il prof. Nuccio, nel congresso dell'OSTIV, e la signora del primo. Dimentichiamo forse qualcuno, col quale ci scusiamo e che ci perdonerà.

Per concludere, una menzione speciale per Marina Galetto: ha seguito il marito con la prospettiva di partorire in Germania durante il campionato, e si era accuratamente preparata per questo evento. E' stata sul campo, a fianco di suo marito, per tutto il periodo, dandogli il suo sostegno morale e materiale. Non tanto in segreto abbiamo sognato di vedere Giorgio sul podio ritirare i premi con in braccio, invece del cagnolino come succede per qualche suo collega, la neonata. Ma Marina ha saggiamente tenuto duro ed è arrivata a casa in tempo per sganciare il carrello e correre all'ospedale. Brava Marina, felicitazioni a te ed a Giorgio, ed auguri sentitissimi a Chiara con la speranza che contribuisca in futuro a riempire il vuoto nelle file dei piloti femmine!

SMILIAN CIBIC



CAMPIONATI MONDIALI 1999 - DATI STATISTICI PROVE

Data		dom. 1.8	lun. 2.8	mart. 3.8	mer. 4.8	ven. 6.8	lun. 9.8	giov. 12.8	ven. 13.8
CLASSE STANDARD		1.a prova	2.a prova	3.a prova	4.a prova	5.a prova		6.a prova	7.a prova
Tema km		Cat's cradle	524,1	422,2	334,7	310,7		Cat's cradle	394,3
Partenti		47	47	47	47	47		47	42
Arrivati		47	45	47	47	0		0	40
Vinc. prova		P:G: Crabb	Smit	Aboulin	Muszczyński	Selen		Ziegler	Kiessling
Vel. (Dist.)		578,3	130,6	135,8	123,0	270,5		293,3	101,7
Punt. mass. prova		1000	1000	1000	889	1000		1000	1000
Class. gen.	Punti	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*	8*
1. Caillard FRA	6616	12/45/12	17/62/12	2/55/4	2/0/1	23/0/1		3/0/1	9/0/1
2. Coutts NZL	6502	2/1/2	11/14/6	16/99/8	7/103/6	16/90/5		2/84/2	16/114/2
3. Aboulin FRA	6467	12/45/12	23/78/15	17/70/6	2/15/2	26/49/3		27/207/6	4/149/3
4. Hartmann AUT	6464	26/84/26	5/68/14	3/68/5	15/93/5	4/40/2		12/118/3	17/152/4
5. Ziegler GER	6448	21/71/21	14/87/16	30/269/23	9/279/16	17/267/14		1/243/11	2/168/5
6. Avanzini ITA	6441	5/13/15	6/0/1	5/0/1	30/87/4	24/88/4		10/152/4	12/175/6
8. Briigliadori ITA	6361	4/12/4	7/4/2	8/17/2	27/72/3	27/167/9		10/245/10	14/256/6
CLASSE 15 METRI		1.a prova	2.a prova	3.a prova	(annullata)	4.a prova	5.a prova	6.a prova	7.a prova
Tema km		572,1	566,3	Cat's cradle		330,1	240,1	303,0	416,2
Partenti		43	43	43		43	43	43	43
Arrivati		41	42			0	10	29	42
Vinc. prova		Grund/Meuser	Bartell	Bartell		Striedieck	Pozniak	Ghiorzo	Galetto
Vel. (Dist.)		134,8	138,0	477,6		326,2	77,3	94,3	105,3
Punt. mass. prova		1000	1000	1000		1000	951	1000	1000
Class. gen.	Punti	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*	8*
1. Galetto ITA	6618	11/67/11	7/95/9	18/167/8		20/260/11	2/81/6	2/38/3	1/0/1
2. Ghiorzo ITA	6537	5/75/15	14/116/12	17/187/13		2/217/8	14/190/12	1/116/5	2/81/2
3. Raimond NED	6463	7/53/7	4/42/5	14/97/6		6/146/5	5/12/4	7/24/2	19/155/3
4. Bartell USA	6448	7/53/7	1/14/2	1/14/2		18/91/2	24/99/7	6/107/4	9/170/4
5. Gostner ITA	6387	27/120/27	11/158/20	18/230/19		5/274/16	12/244/17	8/276/11	2/231/5
CLASSE LIBERA		1.a prova	2.a prova	3.a prova	4.a prova	5.a prova		6.a prova	7.a prova
Tema km		635,6	Cat's cradle	479,9	373,4	319,9		357,9	Cat's cradle
Partenti		32	32	32	32	32		32	32
Arrivati		32		32	30	25		32	
Vinc. prova		Karow	Andersen	Karow	Buchanan	Andersen		Gantenbrink	Back
Vel. (Dist.)		152,3	635,8	141,6	132,8	94,8		100,5	536,5
Punt. mass. prova		1000	1000	1000	925	1000		1000	1000
Class. gen.	Punti	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*	8*
1. Karow GER	6623	1/0/1	8/0/1	1/0/1	15/0/1	7/0/1		9/2/2	2/0/1
2. Andersen DEN	6578	16/114/16	1/53/3	10/119/2	3/76/2	1/33/2		5/23/3	3/45/2
3. Gantenbrink GER	6452	4/62/4	12/83/4	16/163/5	4/123/4	12/48/6		1/0/1	22/171/3
4. Kurstjens NED	6399	11/99/11	15/131/11	7/170/8	6/138/7	13/166/7		3/151/6	4/224/4
5. Back GER	6393	3/56/3	21/107/8	19/206/11	16/207/13	10/221/12		12/235/11	1/235/5
23. Urbani ITA	5754	23/329/23	19/375/28	21/479/28	25/544/26	22/625/23		19/657/22	27/869/23
31. Colombo ITA	4518	32/488/32	31/589/32	27/742/32	30/870/31	30/1629/31		30/1904/31	29/2105/31

Legenda: Nelle colonne contrassegnate con asterisco * il primo numero si riferisce alla classifica di giornata, il secondo al distacco in punti dal primo in classifica generale, il terzo alla posizione in classifica generale



Bayreuth da dietro le quinte

Cinque o sei file di container grigi e squadrati, posati sul campo, sono, all'inizio di un campionato del mondo di volo a vela, solo un'installazione provvisoria di appoggio per le squadre, ma nel giro di un giorno diventano un villaggio vivo e animato. Ogni container, su cui sventano antenna e bandiera, si trasforma in una casa per dieci, venti, trenta persone che dalle nove del mattino alle otto di sera ci si muovono attorno come api o formiche, mettono la testa dentro, entrano ed escono.

Come in un villaggio, si incontrano persone che si conoscono da anni, ci si abbraccia, si accarezzano i bambini cresciuti, si commentano i capelli ingrigiti, i vecchi amori, i nuovi amori; ci sono quelli che non invecchiano mai, quelli che ogni volta non ti riconoscono, quelli con cui si ha voglia di parlare di tante cose, quelli a cui, dopo un saluto, non si sa più cosa dire: Il tutto usando la lingua che si può e come si può.

Madame Navas, habituée di Rieti, sorride sempre e saluta in italiano, come Frau Haemmerle, altra devota di Rieti. Il vecchio Marko, presenza immancabile della squadra francese, con il suo berretto rosso di lana, la barba grigia e gli occhi penetranti e ridenti, grida "Forza azzurri!" ogni volta che incontra gli italiani.

In genere ci vogliono bene (non tutti, naturalmente, la gara è gara). Il direttore di gara, quando al briefing chiama uno dei nostri per i premi di giornata, non dice Italy, ma "bella Italia": e gli applausi sono sempre scroscianti, e il nostro tifo è da stadio.

Eravamo una trentina quest'anno a Bayreuth, da zero a ottant'anni: zero quelli di Chiara Galetto, portata in gravidanza dalla sua mamma Marina fino al giorno della premiazione del suo papà, e venuta alla luce con giudizioso tempismo il giorno dopo a Trento; ottanta quelli di Smilian, che di campionati ne ha visti tanti e naturalmente non ne vuole perdere uno.

Il pomeriggio, quando tutti i piloti sono in volo, il villaggio internazionale è pieno di gente, chi dentro i box a seguire la gara alla radio, chi fuori al sole (quando c'è), a leggere e a chiacchierare, con un orecchio alla radio, come sempre quando i piloti sono per aria.

E' l'ora dei bambini. Il gioco unisce i bambini piccoli e "grandi" (qualche volta proprio grandi), italiani e stranieri, anche senza una lingua in comune. Carolina Avanzini, milanese, dice a Vieri Urbani,

reatino: "a Vviè, annamo a ggiocà?". Il piccolo Rafael, francese, minuto e silenzioso, travolto dai nostri più corpulenti e irruenti, che giocano a fare mucchio sul prato, si rialza tutto pesto e un po' smarrito, sorride e poi si ributta nella mischia.

Le chiacchiere e le battute si intrecciano tra i box, arriva qualche visita, si commentano le notizie sull'andamento della gara, poi tutti a vedere gli arrivi, qualcuno sicuro della buona conclusione della corsa, qualcun altro pronto ad attaccare il carrello ed a partire per un recupero del suo pilota atterrato chissà dove.

Quest'anno con noi c'era anche Kiki, che con il suo italiano-francese fantasioso ma efficace, ha guidato e stimolato la squadra dei piloti; quando uscivano da Casa Italia dopo il suo briefing sul tema della giornata, sciamavano veloci e caricati come andassero a conquistare il mondo.

E così fu!

E' stato davvero un campionato emozionante: sarà difficile dimenticare il salto di Giorgio Galetto in braccio a Kiki dopo l'arrivo vincente in quella che si preannunciava già come la giornata decisiva, e poi l'abbraccio a tre dei nostri 3G - Galetto, Ghiorzo, Gostner. Le tensioni si scioglievano, il sorriso era su tutte le nostre facce.

Come sarà impossibile ricordare senza commozione, anche per chi non ama la retorica, il salire di due bandiere italiane alle spalle dei nostri due piloti sul podio, al suono del nostro inno nazionale.

Persino Frau Karin, la padrona del nostro albergo, dove la sera mangiavamo grandi bistecche, era fiera della vittoria italiana, quasi che la sua cucina vi avesse contribuito. La mattina della premiazione abbiamo trovato decine di bandierine italiane nelle cassette traboccanti di fiori che ornavano le finestre dell'albergo e una specie di lenzuolo, scritto a mano, teso vicino all'entrata, in cui si congratulava con grande entusiasmo.

Al di là della soddisfazione e della gioia per la vittoria, questo campionato ci ha offerto l'occasione di un'esperienza umana ricca e sofferta, fatta di rapporti personali rinnovati o approfonditi, tra persone che hanno vissuto per tre settimane, non senza inquietudini, la stessa avventura, con prospettive e attese diverse, ma tutte accomunate da questo bellissimo sport, amato e odiato, egoista e coinvolgente.

RAFFAELA

GIORGIO GALETTO: Tutti i segreti del suo mondiale!



La felicità di Marina e Giorgio ormai sicuri della vittoria (la scritta sulla T-shirt è "In the sky with love")

Giorgio Galetto, 42 anni, è campione mondiale di volo a vela, classe 15 metri. Il forte pilota dell' AeC Bolzano, residente a Caldonazzo, Valsugana (TN), ha partecipato ai mondiali di Bayreuth (31 luglio - 15 agosto 1999) con il suo Ventus 2a assieme a Stefano Ghiorzo ed all'altro bolzanino Thomas Gostner. I tre componenti della squadra azzurra 15 metri (la classe più corsaiola tra gli alianti) sono stati protagonisti di una impresa storica per il volo a vela italiano. Al termine delle 14 giornate di gara Galetto ha conquistato l'oro, davanti all'argento di Ghiorzo ed al brillante 5 posto di Gostner. Inoltre, l'avventura mondiale di Giorgio s'è conclusa con un lieto evento: poche ore dopo il suo rientro a casa, la moglie Marina gli ha "regalato" Chiara, la primogenita, una bella bambina di 3,700 kg. Giorgio Galetto - 4000 ore di volo a vela e motore, 12 volte campione italiano, 5 partecipazioni ai campionati europei, 6 presenze nei mondiali di volo a vela con un terzo posto nel 1997 - è figlio d'arte: pilota suo padre Luciano (personalità ben nota nel mondo del volovelismo italiano) e pilota pluridecorato il nonno. Abbiamo raggiunto Giorgio Galetto a casa, ancora occupato nel disfare le valigie ed appena rientrato da una visita in clinica alla moglie e figlia, chiedendogli di raccontarci la sua avventura. Questa è l'intervista

D. Abbiamo avuto l'impressione che tu abbia scelto di partire all'insegna di una certa prudenza nelle prime gare, per poi scatenarti nella seconda metà. Come hai gestito tatticamente i 14 giorni di gara?

Le condizioni meteo hanno diviso la gara in due fasi. La prima settimana è stata caratterizzata da un tempo eccezionale per la Germania, con basi a 3000, valori molto forti, condizioni texane; ed infatti all'inizio c'era in testa Karl Striedick, l'americano, che andava ripetendo: "io volo come a casa". Poi, la seconda settimana è tornato il tipico tempo tedesco, con pioggia, bassa pressione; ma siamo riusciti comunque a fare

gare discrete con buoni chilometraggi.

Come cambia la tattica di gara in condizioni bomba ed in condizioni difficili?

Beh, bisogna sempre stare attenti a quando e come si parte, esaminare il chilometraggio della gara, cercare di indovinare che media si potrà tenere in quella giornata, stabilire un orario di partenza e di arrivo e quindi cercare di partire proprio in quel momento; a gara conclusa si vedrà se l'abbiamo imboccata o meno! Ma quest'anno l'elemento che ci ha fatto andare veramente bene - e spero che tutti lo notino - è stata la presenza di Kiki, di Jacky Clairbaux. Il caposquadra era Smilian

Cibic, ma il tecnico, il tattico era Jacky Clairbaux, un professionista in questo settore. È riuscito ad amalgamarci a terra, a creare il giusto spirito di gruppo, oltre a fare briefing e debriefing molto accurati. Kiki ha saputo consigliarci ottimamente, conosceva tutto e tutti comprese le squadre delle altre nazione e sapeva dirci da dove proveniva l'attacco più insidioso; e soprattutto controllava l'evoluzione meteo. È anche merito suo se l'ultimo giorno siamo riusciti a rifilare un quarto d'ora a tutti; ci ha consigliato di attendere mentre noi avremmo voluto partire come hanno fatto tutti gli altri che sono partiti 30 ed anche 45 minuti prima di noi ma poi sul primo lato hanno incontrato condizioni molto deboli rispetto a quelle che abbiamo incontrato noi. Kiki, controllando il meteosat con la sua maestria ed con la sua abilità analitica, aveva capito che la copertura stava sparendo e ci ha suggerito appunto di attendere e partire molto dopo gli altri. Così noi abbiamo trovato termiche con valori da 2 - 2,5 m/s, mentre gli altri concorrenti hanno trovato solo 0,7 - 0,8.

Quindi la valutazione tattico-meteorologica è determinante.

Certamente. Ed è quello che ci mancava alle precedenti edizioni dei mondiali. I materiali erano adeguati, ma questa volta, spinti da Kiki in modo giusto, coordinati, stimolati, consigliati bene abbiamo fatto ottimi risultati. In effetti con Stefano Ghiorzo erano diversi anni che potevamo fare grandi risultati; quest'anno abbiamo centrato il primo e secondo posto e questo non viene per caso;

Già in passato quindi agli azzurri mancava un coordinatore preparato, coordinato e preciso. Kiki è stata la carta vincente della squadra, infatti gli azzurri nella classe standard hanno conquistato il sesto ed ottavo posto, noi nella 15 metri abbiamo centrato il primo, secondo e quinto posto; in libera i piloti erano al loro primo mondiale ed il primo mondiale lo paghi sempre un po', ci vogliono alcune partecipazioni mondiali per capire come vanno le cose.

Per i tedeschi che giocavano in casa, la vostra vittoria è stato uno schiaffo morale, tanto più che loro continuavano a litigare!

Per noi effettivamente vincere un mondiale in Germania è stata una bella soddisfazione..

vuol dire vincerlo nella mecca del volo a vela...

vuol dire vincerlo di fronte a 40 - 50 mila piloti, a fronte del migliaio circa attivi in Italia.

In Italia siamo pochi, siamo nelle mani di un Aero Club sgangherato, in balia di altri enti, eppure riusciamo...

guarda, capitano anche queste cose. Poi tieni presente che in Germania un pilota che arriva ai mondiali si trova subito bene perché è passato attraverso una lunga selezione di gare che partono dal livello regionale; in Germania possono permettersi di distillare la piccola goccia prelevata da un mare grande. E poi in Germania hanno un bel pubblico!

Quest'anno i tedeschi non hanno risparmiato nulla per avvicinare il pubblico alla gara.

Infatti a Bayreuth c'era quel bel sistema di trasmettitori installati a bordo dell'aliante, li ho avuti anch'io un paio di volte.

In campo erano stati installati tre grandi schermi di circa tre metri per cinque con la cartina geografica sopra la quale venivano proiettati elettronicamente i percorsi seguiti dai singoli piloti. Fornivano vari dati ed informazioni, ad esempio la velocità media, la velocità anemometrica del momento; il pubblico poteva seguire non solo i decolli, non solo gli spettacolarissimi arrivi, ma anche l'andamento della gara, l'alternarsi dei piloti al comando, le rotte scelte. Il tutto veniva trasmesso anche su internet.

A proposito di arrivi spettacolari. Come possiamo dimenticare quella vostra tripletta del 13 agosto, quando siete arrivati tutti tre quasi assieme, quasi in volo di formazione, conquistando tu il primo, Gostner il secondo e Ghiorzo a pari punti il terzo posto. Un podio tutto per voi! Un arrivo spettacolare e che passerà nella storia del volo a vela, non solo Italiano...

e non era la prima volta che con Stefano arrivavo assieme! ... *mentre l'americano Karl Striedieck, dopo una partenza fulminante, inizialmente da capoclassifica, l'ultimo giorno ha avuto una sorta di "crollo". Come lo vedi?*

Striedieck è un pilota famoso, ha fatto le mille miglia negli Stati Uniti sui monti apalachiani, ha portato a termine voli epici, da tanti anni è in prima linea; lo conosco da lungo tempo ed è un pilota che raggiunge grossi risultati ma prende anche grossi buchi perché rischia moltissimo. L'ultimo giorno è stato l'unico a fare un fuori campo, giocandosi i mondiali! Più che un crollo, il fatto è che Striedieck rischia troppo ed in un certo senso il suo buco era prevedibile!

E tu Giorgio che pilota sei? Uno che rischia molto o piuttosto un tattico-prudente.

Sono più prudente che scalmanato, ma quando si parla di "rischio" non parliamo della possibilità di farsi male o spaccare l'aliante. È il rischio che accetti ed alla fine ti porta troppo basso costringendoti poi a salire col 0,2 - 0,3 m/s e perdi così mezzora. Per capirci: ogni giornata ha la sua fascia termica ottimale posizionata ad una determinata quota, nella quale si aggancia bene; sotto non si sale bene perché le termiche non sono così organizzate e potenti. Se arrivi basso puoi avere fortuna e trovare un buon valore perché casualmente proprio in quel momento la termica sta nascendo; ma è un rischio; se non agganci subito devi rimanere lì ed aspettare che si rifaccia. Mentre per andare bene e per vincere bisogna essere un po' più regolari. È chiaro che negli ultimi giorni, anche su suggerimento di Kiki, abbiamo "rischiato" un po'; ci interessava vincere e qualsiasi altro piazzamento sarebbe stato irrilevante. Con Stefano abbiamo rischiato un pochino ed abbiamo fatto un paio di agganci bassi.

Cosa vuol dire agganci bassi?

Basso vuol dire che eravamo a 400 - 500 metri sul terreno. In quel momento abbiamo giocato il tutto per tutto: o la va o la spacca!

Tra gioco di team e volo da individualista, quale dei due elementi diventerà più importante in futuro?

Ormai da diversi anni per vincere ci vuole il gioco di squadra.

Noi quest'anno abbiamo dimostrato di essere la squadra più forte del mondo nella classe 15 metri. Ragionare in due, con due teste è più produttivo che ragionare da solo: il nostro era un consulto continuo e reciproco, fatto a pari, in ala.

In ala vuol dire che eravate affiancati ...

certo, eravamo vicini, vicini, vicini. I primi giorni non siamo riusciti a farlo perché non avevamo calibrato bene il peso dell'acqua; ed anche solo dieci o 15 litri fanno un po' la differenza, perché se sei più scarico plani peggio, rimani un po' in dietro e poi sali meglio. Invece alianti uguali, strumentazione uguale, ballast uguale, tecnica uguale ti permettono di volare in team.

Volare in squadra permette di "spazzolare" assieme un'area di volo più ampia volando affiancati, scambiandosi informazioni preziose ...

a volte capita di passare a fianco di una termica da 4 m/s e di non trovarla perché ci passi ad una ventina di metri a lato. La "sbucci", come di suol dire; mentre se voli affiancato, uno dei due riesce a trovarla. E così anche in termica: a volte uno entra virando a destra e l'altro a sinistra, si osservano le differenze e dopo un paio di virate hai gli elementi per decidere il meglio.

Ma, Giorgio, toglimi una curiosità! Non c'è la tentazione di tacere e nascondere le proprie esperienze all'altro per non concedere qualche vantaggio al concorrente?

No, no! Con Stefano (Ghiorzo) voliamo ormai da anni assieme ed anche con Thomas. No, no, quando si vola così, si vola assieme.

Se non c'è lo spirito di squadra si rischia di finire "alla tedesca", tutti da soli, tutti contro tutti ed alla fine non si vince!

È chiaro che per volare in team deve esserci la fiducia reciproca. E questa si costruisce col tempo, con gli anni, perché all'inizio non ci si fida. Ma non è questo il caso nostro.

Il feeling e l'intesa personale dev'essere superiore all spirito di competizione individuale.

È chiaro che poi nessuno regala niente. Ad esempio, se ci diciamo "ultima termica, poi il cielo è blu", chiaramente tutti hanno interesse a volare assieme nel "secco" altrimenti si finisce a terra. In un'altra circostanza, in una giornata di gara, io avevo qualche problemino con la radio, dovevo sistemare il computer ed insomma era un po' in dietro; è successo poi che Stefano, un po' più alto, ha agganciato bene mentre io sono arrivato 50 metri più basso e non ho trovato quella buona salita; così al traguardo ho incassato 5 minuti di ritardo! Evidentemente gli altri non mi hanno aspettato! Come in altri casi non ho aspettato io, sono andato veloce in planata senza attendere, dando però le indicazioni, dando in continuazione il "netto"; in termica ci scambiamo invece i valori e così si vola assieme.

Quanti anni fa hai capito di poterti piazzare al vertice assoluto? Ma guarda, quando faccio la gara cerco di pensare solo alla giornata e non penso troppo al finale. Anche in questo mondiale, quando sono arrivato in fondo mi sono detto "hai vinto" ma quasi ancora non l'ho realizzato, perché in gara tale era il

lavoro, la concentrazione che mi sembra di aver sfondato di corsa una porta; e mi suona ancora un po' strano! Ma è chiaro che vincere un mondiale dipende da tanti fattori e non dipende solo dal singolo pilota.

Dipende anche da un pizzico di fortuna! Però, guarda caso, la fortuna aiuta sempre i migliori!

Mah, negli ultimi anni ho visto che si poteva fare bene, Ma quello che in passato mancava era un valido coordinatore, qualcuno che ci guidasse, che ci tenesse, che ci spingesse, che ci gestisse. Poi la vittoria dipende da una gamma molto ampia di variabili: dalle condizioni mentali allo stato d'animo, dalla carica psicologica ad eventuali problemi sul lavoro, dal peso corporeo alla compagnia dei tuoi amici piloti, dai rapporti con chi ti dirige alla composizione generale del team. È una montagna di variabili, ma devo anche aggiungere che per me Marina (moglie di Giorgio) è stata una colonna positiva, è stata lei ad insistere perché partecipassi nonostante la gravidanza; m'ha sempre detto "tu vai a volare tranquillo, e quando torni siamo in tre"!!! Spesso la moglie o la compagna tende a spingere dicendo "non farti mettere sotto da questo o da quello"; Marina invece è molto tranquilla, anzi prima del volo mi aiutava a fare un po' di joga; la sua neutralità e tranquillità è una grande forza per me.

Una parte della medaglia è quindi anche merito suo?

Certamente, certamente! Non solo perché mi ha mandato, ma anche perché poi mi ha supportato.

Da quanti anni voli?

Ho iniziato nel '74 ed il brevetto l'ho fatto nel '75; quindi sono passati 25 anni; eppure mi sembra ancora ieri!!!

Abbiamo visto come la valutazione meteo e lo spirito di gruppo siano determinanti. Ma naturalmente la tecnica di volo è altrettanto determinante. Che cosa puoi suggerire a noi comuni mortali per migliorare la tecnica del pilotaggio?

Volare tanto, ma non solo. Consiglio di girare e frequentare il mondo volovelistico, andare a Rieti, andare a St. Auban, andare in Germania o dove si preferisce, insomma spostarsi, andare in giro perché fuori casa voli in modo molto più recettivo. Si tengono le antenne ben dritte; quando voli nel cielo di casa tua sei più rilassato; quando invece si decide di andare a volare altrove, ci andiamo ben motivati, vogliamo comunque provare di più, tentare, conoscere, assimilare. Sì, direi proprio che volare fuori casa è un'esperienza che arricchisce molto e tutti.

Un'ultima cosa, Giorgio, dimmi tutta la verità! Il tuo filo di lana è sempre bello fisso inchiodato al centro della capottina?

(con una schietta risata!) E beh! S', sì, abbastanza insomma, sì, sì! Guarda, direi che il tutto può esser riassunto con la celebre battuta del mio istruttore, maestro di volo, Enzo Centofante, che ripeteva: "per vincere c'è un solo metodo, volare bene!" E quindi, (...risata...) sì, sì, effettivamente per volare bene il filo di lana deve proprio rimanere al suo posto!

Bolzano /Caldonazzo Valsugana, 19.8.99

Intervista di Celestino Girardi



F.I.V.V. Federazione Italiana Voilo a Vela

NOTIZIE

In data 2 luglio la FIVV ed altre quattro Federazioni – FIAM, FIPAS, FIVL, FIVU – hanno scritto alla FAI una lettera esponendo la situazione in cui si trovano le Federazioni degli Sport dell'aria a seguito dell'indirizzo seguito dall'Aeroclub d'Italia e che si possono riassumere come segue:

- 1) Insufficiente rappresentatività degli sport dell'aria nello Statuto Ae.C.I., che il progetto di nuovo Statuto tende a ridurre ulteriormente.
- 2) Impossibilità quindi di partecipare alla gestione dell'Ae.C.I. sia politica che economica.
- 3) Esistenza nell'Ae.C.I. di una maggioranza avente scopi differenti da quelli sportivi, impossibile da modificare per via interna (cioè democraticamente per mancanza appunto di rappresentatività).
- 4) Conseguente impossibilità di riformare dall'interno l'Ente, da tempo cristallizzato nel più completo immobilismo.
- 5) Degrado della struttura stessa in Ente burocratico elefantaco in rapporto con analoghe istituzioni straniere, che non realizza inoltre una efficiente attività di difesa dello sport, che è sempre in ritardo e che brucia ogni risorsa finanziaria a danno delle finalità per le quali queste risorse vengono fornite.

In conseguenza di questa lagnanza, le cinque Federazioni hanno chiesto l'intervento della FAI e l'invio di una delegazione presso l'Aeroclub d'Italia.

In data 28 luglio il Segretario della FAI Max Bishop ha risposto annunciando il suo intervento.

- La raccolta di fondi per sopperire al taglio di contributi all'attività sportiva operato dall'Aeroclub d'Italia procede come previsto. Sono stati raccolti finora 15 milioni di Lire.
- Anche quest'anno il **Briefing Due Torri** verrà condotto dalla FIVV. La data prefissata è **Domenica 14 Novembre 1999**, presso l'Aeroclub Bologna come consueto. Gli inviti saranno spediti quanto prima. Un'agenda dei lavori sarà stilata e dettagliata nelle lettere d'invito.
- Contatti con l'ENAC sono positivamente intervenuti per la soluzione dei principali problemi insiti nell'attuale normativa ed in ordine ai consueti problemi che coinvolgono la nostra attività e che sono:
 - 1) Obbligo del possesso di licenza di pilota a motore ed obbligo del possesso di licenza di scuola media superiore per ottenere l'abilitazione ad istruttore;
 - 2) Obbligo di sedere al posto anteriore per il pilota comandante nei biposti;
 - 3) Regolamento per l'attività didattica su aviosuperfici;
 - 4) Aumento del peso degli alianti ultraleggeri.
- Contatti con le Direzioni dei vari Parchi Nazionali e Regionali sono in corso per una definitiva soluzione dei problemi legati al sorvolo degli stessi.
- L'aliante biposto Bergfalke 3° della FIVV vola ad Arezzo, dove si sta ricostituendo un attivo gruppo di Voilo a Vela.

- Si ricorda a tutte le Associazioni Federate che l'attuale Consiglio e la Presidenza scadono a fine corrente anno per termine del mandato. Nella prossima Assemblea saranno indette le elezioni del nuovo Direttivo. Le Associazioni Federate sono pregate di far pervenire all'attuale Presidenza le candidature proposte con anticipo sufficiente al fine di consentire la presentazione dei candidati agli altri delegati.

LETTERA A TUTTI I VOLOVELISTI

Cari amici, avvicinandosi la scadenza del mandato ritengo opportuno fare un riassunto di questi quattro anni trascorsi ed il punto della situazione. La FIVV è nata quando sembrava che l'Aero Club d'Italia dovesse essere soppresso e ci si dovesse preparare ad una diretta affiliazione al CONI. Appena però si è visto che questo pericolo era lontano, l'entusiasmo si è smorzato, in parte per non correre il rischio di inimicarsi l'Ae.C.I. stesso, e di perdere le sue elargizioni, in nome di un supposto antagonismo, che non c'è, ed in parte per pura pigrizia. Finita la droga delle contribuzioni, e constatata la scarsa efficienza dell'Ae.C.I., oggi finalmente si comincia a sentire l'esigenza di un sindacato libero da condizionamenti e quindi assolutamente indipendente.

La FIVV è questo sindacato, ma almeno per ora non può essere il sostituto del CONI o dell'Ae.C.I. in quanto a contributi finanziari, anche se in un prossimo futuro potrà diventarlo. La FIVV è quindi un ente cui occorre dare, non chiedere, perchè possa condurre le sue battaglie, magari anche legali, per togliere il volo a vela nazionale fuori dalla palude in cui anni di immobilismo l'hanno costretto; per trovare altre fonti di finanziamento attraverso sponsorizzazioni e donazioni.

Alla FIVV occorre iscriversi TUTTI e tutti devono dedicarne un po' del loro tempo. Siamo in pochi, e poco visibili. I problemi che strangolano il nostro sport sono tanti e non irrisolvibili, solo che si voglia affrontarli concretamente e lavorando sodo. Occorre raccogliere un maggior numero di consensi e far maggiormente conoscere i pregi della nostra attività ed i nostri problemi.

La mentalità dell'assistito va abbandonata. Occorre riacquistare la libertà di azione e di pensiero. I contributi pubblici sono i benvenuti, ma solo se non sono in contrasto con i veri obiettivi del nostro sport. Occorre difendere la libertà di volare, la semplicità della normativa pur nella sicurezza del volo. È necessario perseguire la diffusione alla base per crescere di importanza e visibilità, nella convinzione che il nostro sport sia importante per la formazione culturale e sportiva dell'uomo oltre che per la ricreazione del suo spirito.

Spero che il prossimo direttivo della FIVV condivida queste idee e che si dia concretamente da fare.

Ringrazio infine chi mi ha dato fiducia e mi ha sostenuto in questi anni.

WALTER VERGANI

XXVII Raduno di alianti d'epoca ad Aventof



Vista aerea del campo volo di Aventof

Quest'anno il XXVII° Raduno d'Alianti d'Epoca, organizzato dal Vintage Glider Club (VGC), si è tenuto dal 30 Luglio al 8 Agosto ad Aventof, un piccolo paesino nel nord della Germania ad un passo dal confine con la Danimarca. I più pessimisti avevano previsto di poter volare



In attesa del traino



MINIMOA di Hans Disma in fase di traino

appena cinque giorni su dieci poiché in Germania, e soprattutto al Nord, prevale un cielo grigio dispensatore di abbondanti piogge, ma a conti fatti sono stati totalmente disattesi poiché il sole ha brillato per tutta la durata del meeting e molti hanno potuto volare ogni giorno senza alcuna sosta obbligata dalla Meteo. Naturalmente ci sono stati giorni migliori con forti termiche ed altri un po' meno, ma pur tuttavia la possibilità di volare, ed ancor più importante di lasciare gli alianti montati a bordo di campo durante la

Il biposto ungherese CIMBORA progettato da Erno Rubik



Ian Foster in volo con SLINGSBY T31



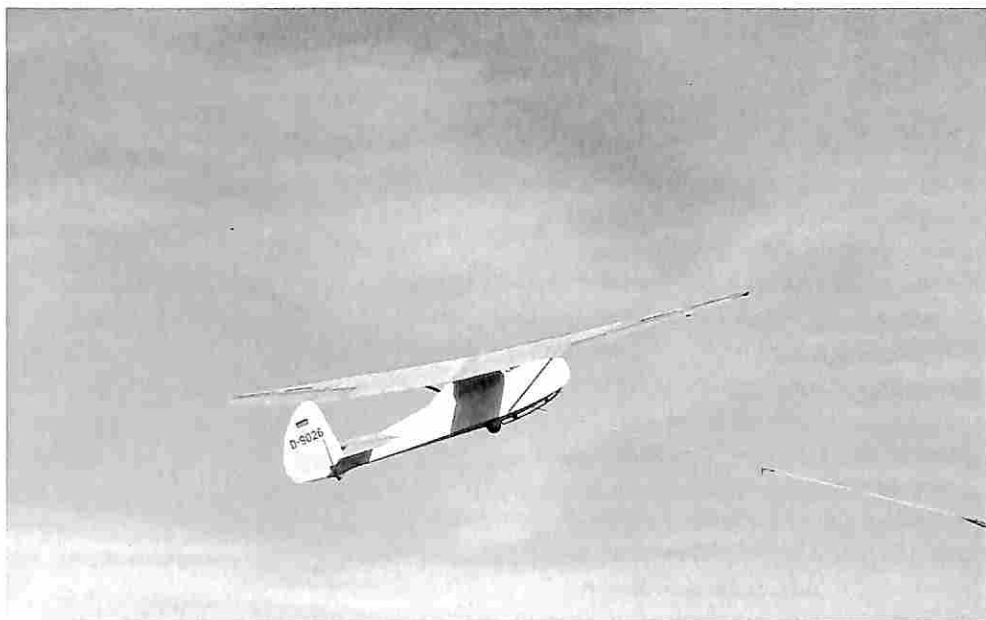
Lo SLINGSBY T21 biposto del team inglese

notte, è stata una opportunità molto apprezzata dai partecipanti. Quanti erano? Ben ottantaquattro alianti d'epoca, tutti in ottime condizioni di volo e pronti a dimostrare di poter ancora dare prova di buone capacità di volo. Quasi tutto legno e tela, il più vecchio, oh pardon, il più VINTAGE era del 1937, un bellissimo MINIMOA, restaurato come nuovo. Una vera e propria rassegna della storia del volo a vela con alianti progettati dai più famosi nomi del volo silenzioso come Hans JACOBS, Wolf HIRT, Martin SCHEMPF, Wolfgang HUETTER, Jakob SPALLINGER, Fred SLINGSBY ed altri ancora.

Ottantatré alianti provenienti da dodici paesi Europei nonché un aliante americano, lo stesso Schweizer SGS - 26A che è stato presente l'anno scorso a Pavullo e lasciato in permanenza in Europa per poter partecipare ai più importanti meeting Europei. Una partecipazione veramente di alto livello. Quanto alle persone che sono state presenti alla manifestazione, penso che non siano state meno di trecento.

Un grosso impegno per il Club Volovelistico di Aventof che ha ospitato la manifestazione ed una enorme mole di lavoro per far sì che tutto funzionasse nel verso giusto e credo di poter testimoniare, senza tema di smentita, che tutto ha funzionato per il meglio, premiando gli sforzi ed i lunghi preparativi degli organizzatori e del personale addetto alle varie attività. Per gestire senza disagi ed evitando lunghe attese per i traini, l'attività di volo era stata in parte dirottata sul vicino campo volo di Tonder in Danimarca, a soli 5 Km. da Aventof a Tonder infatti erano stati concentrati tutti i voli al verricello, mentre ad Aventof soltanto quelli effettuati con traino, utilizzando contemporaneamente quattro traini. Era quindi possibile, dato la breve distanza, decollare da Aventof ed atterrare a Tonder e viceversa. Molti dei partecipanti hanno soggiornato nel campeggio organizzato in un prato vicino al campo volo. Una enorme tenda era stata allestita sia per i briefing giornalieri che per le serate d'intrattenimento, oltre che per fungere da ristorante durante le ore dei pasti. Tutta la logistica è stata accuratamente preparata in ogni minimo dettaglio con una meticolosità tipicamente tedesca. Infatti, questi raduni di alianti d'epoca sono vissuti da parte dei

partecipanti come una vera e propria vacanza, dove il volare è soltanto una parte di essa e dove la famiglia del pilota può trovare spazio per potersi a sua volta divertire. Uno spazio era stato riservato ai più piccoli tenuti a bada da un gruppo di giovani volontari che si occupavano di loro mentre i genitori potevano fare qualcos'altro. Per i meno piccoli era stato organizzato ogni mattina un corso di Aeromodellismo che doveva terminare a fine raduno con la messa in volo dei modelli costruiti. Per le mogli, che non sempre condividono l'interesse al volo dei propri mariti, erano state organizzate



GO WOLF con lancio al verricello



malgrado noi Italiani abbiamo scritto molte pagine di storia con i vari Cattaneo, Bonomi, Silva, Gambilargiu, Teichfuss, Preti, Morelli, Mantelli, Della Torre, Ciani e mi fermo qui perché sarebbero ancora molti quelli da citare. Eppure il volo a vela storico può fornire ancora delle grandi soddisfazioni. Per esempio il pilota olandese Hans Disma, un assiduo frequentatore di questi raduni storici, con il suo Minimoa ha effettuato durante il raduno numerosi voli, uno dei quali di oltre cinque ore. Non male per un vecchio trabiccolo del 1937. Werner Tschorn con il suo WEIHE 50, anche presente a Pavullo nei tre raduni in

commemorazione di Luigi Teichfuss, ha superato le quattro ore e mezzo con un solo volo e, molti altri piloti, come Chris Wills col KRANICH IIB, Willy Schwarzenbach con lo SPALLINGER S18 e tanti altri, hanno effettuato voli di lunga durata raggiungendo altitudini di tutto rispetto. La presenza di circa quindici alianti d'epoca biposto ha offerto la possibilità a molti presenti, non necessariamente piloti (come il sottoscritto), di fare dei voli ed apprezzare il paesaggio intorno ad Aventof dall'alto. Io ne ho chiaramente approfittato volando con l'M-200 del Francese Didier Pataille, con lo Spyr 5 di

alcune attività sportivo/culturali come una gita in bicicletta con visita ad un museo di pittura del celebre pittore tedesco Eric Nolde, o la visita ad una fattoria terminata con un giro in calesse d'epoca trainato da una coppia di cavalli. Memorabile è stata la serata d'inaugurazione dove sono stati introdotti i rappresentanti delle varie nazioni partecipanti al suono di una tipica aria o brano musicale eseguita dalla banda di Aventof. Per il team italiano io sono stato invitato (anche perché ero il solo italiano presente alla manifestazione) a salire sul palco dei rappresentanti al suono della famosa canzone "O sole mio". Non penso che la distanza sia stata la vera ragione di così scarsa partecipazione da parte degli Italiani, ma piuttosto il poco interesse per il volo a vela storico,



Un libratore biposto ricostruito dalla squadra danese

Hugo Roth e infine con il Kranich IIB di Chris Wills. Su quest'ultimo ho volato senza capottina per poter fotografare con maggior facilità senza dovermi limitare a l'esiguo spazio della finestrella ritagliato nella capottina stessa. Per gli amanti del "vento nei capelli", c'erano ben tre Slingsby T-21, biposto affiancato, due Slingsby T-31, biposto in tandem ed un bellissimo aliante ungherese, il Cimbor pure biposto in tandem del noto progettista ungherese Erno Rubik. Una fedelissima replica riprodotta in ogni minimo particolare. Forse è il caso di precisare che a questi raduni sono anche ammessi e molto apprezzati, alianti ricostruiti fedelmente da disegni originali d'epoca. Sia gli Inglesi che i tedeschi non sono nuovi a questi tipi di impresa. A proposito, nel prossimo raduno VGC che si terrà l'anno prossimo in Inghilterra vicino a Norwich, è prevista la partecipazione del Reiher, uno dei più famosi alianti tedeschi completamente ricostruito da un gruppo di appassionati tedeschi di volo a vela storico. Un'opera unica che richiederà almeno tre o quattro anni di lavoro, distribuito su un gruppo di almeno sei o sette persone. Tornando comunque ad Aventof e per concludere il racconto della mia partecipazione, posso aggiungere che i voli, e quindi i traini, sono stati di poco superiori a millecinquecento. Un bel numero considerando che sono stati svolti in appena dieci giorni, quindi con una media di centocinquanta traini al giorno e soprattutto in piena sicurezza. C'è stato solo un caso di fuoricampo da parte di un pilota olandese, dovuto un po' ad un'improvvisa discendenza, ma anche in parte all'inesperienza del pilota stesso. E così questi dieci giorni di volo, o meglio di vacanza, sono trascorsi velocemente in una piacevole atmosfera di grande amicizia e fraternità. Nella serata di chiusura, nel momento in cui sono iniziati i saluti di commiato, sono cadute le prime gocce di pioggia, quasi a sottolineare che per ben dieci giorni la pioggia si era astenuta dal cadere sul campo volo di Aventof, rendendo così il XXVII raduno di alianti d'epoca organizzato dal VGC, uno dei più ben riusciti e memorabili dalla fondazione del Vintage Glider Club ad oggi.

VP

Un restauratissimo CUMULUS del gruppo tedesco



Una replica del SG 38 della Repubblica Cecca



Il bellissimo Röhnbussard del tedesco Kellermann

Cronaca di un volo d'estate. 22 giugno 1999: 982 km a 109 km/h di media

La primavera è passata, anzi ci è scappata e non siamo riusciti a fare il bel volo, quello che sogneresti di fare; onda, dinamica, termiche potenti e visibilità a perdita d'occhio.

Ma non ci siamo mai rassegnati e spesso, con Corrado e Bob, ci siamo più volte chiesti: "... ma i bei fronti di una volta non passano proprio più ?....."

L'abitudine, ogni sera, di dare una occhiata ad internet, per vedere come si evolve la meteo, è oramai diventata, per me, consuetudine ed è così che allerto Corrado e Bob per Venerdì 18 Giugno: potrebbe essere una buona giornata.

Il fronte passato il mercoledì, però, non ha rimescolato abbastanza la massa d'aria, il vento da nord non soffia più e fa un caldo asfissiante. Dopo tre ore di vagabondaggio volovelistico riatterriamo: abbiamo sbagliato a valutare la giornata.

Ci salutiamo sapendo che il weekend non promette niente di buono, però, da una analisi ottimistica delle carte meteo in nostro possesso, sembra che qualche cosa stia per accadere: è previsto un altro passaggio di un fronte, annunciato sulle alpi italiane per la serata di domenica, il lunedì è previsto perturbato con temporali forti e poi da martedì (22 Giugno) si ristabilisce l'anticiclone delle azzorre con tendenza al vento da nord.

I dati meteo di lunedì confermano la previsione ed anche lo spettacolare tramonto ci incoraggia a provare.....: l'appuntamento è con Corrado, Bob e Lorenzo alle 7 del mattino di martedì a Calcinate.

Appena arrivati in campo montiamo gli alianti, carichiamo l'acqua e alle 8,30 siamo pronti per il decollo: la visibilità è eccezionale ed il vento soffia discretamente anche a terra. Decidiamo di fotografare la lavagna dei 1000km, Corrado Lorenzo ed Io sul percorso Campo dei Fiori-Lienz-Masera-Pezzo-Calcinata, Bob l'andata e ritorno verso est.

Il primo a decollare è Corrado segue Io poi Lorenzo e Bob: la dinamica sul Campo dei Fiori è forte, con vento da N NW, e praticamente entriamo in onda sulla verticale del Mascioni e, saltando da un'onda all'altra, volando tra i 3.300 ed i 4.500 qnh, arriviamo fino in vista di Merano.

A questo punto il cielo si presenta moderatamente coperto, proviamo ad andare avanti ancora in po' ma, all'altezza di Ponte Gardena vediamo che la Pusteria è ancora chiusa, decidiamo dunque di ritornare: il sogno di fare i mille prefissati svanisce ma rimane la voglia di fare un bel volo di distanza comunque valido per il campionato italiano di distanza.

Corrado e Io voliamo ala ad ala mentre Bob e Lorenzo hanno girato un po' prima e stanno già facendo rotta verso ovest.

La via del ritorno è delle più classiche: dinamica lungo la valle d'Ulltimo e poi ancora dinamica per tutta la Val di Sole, la Valtellina fino al Legnone poi attraversiamo verso la piana di Locarno dove riprendiamo l'onda sottovento alla Cima

dell'Uomo e sempre in onda fino ad Alagna, sottovento al maestoso Monte Rosa.

Proseguiamo ancora un po' verso Ovest e sentiamo Lorenzo e Bob che, attraversata la Valle d'Aosta, non trovano più vento e proseguono lentamente in termica.

Siamo sempre in onda e, dopo Gressoney, decidiamo di rimettere prua verso est per continuare questa entusiasmante cavalcata. Non molliamo mai l'onda fino al Passo del Tonale dove, per prudenza, decidiamo di bucare le nubi non avendo chiaro quanto fosse fitta la copertura... Di fatto non si trattava di copertura ma di strade di cumuli con base intorno ai 3.500 qnh: facciamo una sola termica potente vicino al Brenta e poi corriamo veloci fino al Passo Palade.

Sulla via del ritorno, a Pejo, incontriamo Ugo Pavesi che era decollato dopo di noi da Calcinata.

La Valtellina è bella sia sui versanti nord che sui versanti sud e così, senza problemi atterriamo a Calcinata alle 18,22 dopo aver volato 982 Km alla media di 109 Km/h.

Appena arrivato a casa ho scaricato dal Logger il volo ed ho ottenuto dalle statistiche i seguenti dati:

Ora decollo: 8,55

Ora atterraggio: 18,28

Durata del volo totale: 9 ore e 33 minuti

Durata del volo dalla partenza: 9 ore e 24 minuti

Km volati: 1.178

Km effettivi: 982

percentuale volo in termica: 17,6%

valore medio di salita: 1,9 m/s

velocità media sui chilometri volati: 123,4Km/h

velocità media effettiva: 109 km/h

primo lato: (campo dei fiori-ponte gardena) km 224,6 media 107km/h

secondo lato: (ponte gardena-gressoney) km 301 media 105 km/h

terzo lato: (gressoney-passo palade) km 267 media 114,4 km/h

quarto lato: (passo palade-calcinate) km 190 media 114 km/h

Analizzando i dati statistici del volo, tenuto conto che il 22 Giugno è una delle giornate più lunghe dell'anno, si sarebbe potuto decollare alle 6 del mattino per atterrare alle 21,45 di sera avendo a disposizione quasi 15 ore e 45 minuti che a 110km/h fanno più di 1.700 km.....

Non credo che sia utopia pensare di volare una simile distanza sulle Alpi.

Prima o poi qualcuno ci proverà e ci riuscirà.

3A LUCIANO

Dal CUS Trento: impressioni di uno stage con il Duodiscus

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino ha acconsentito ad organizzare, nella prima settimana di maggio, uno stage di secondo livello a Trento presso la sezione volo del Centro Universitario Sportivo, complici Attilio Pronzati, il sottoscritto e un Duodiscus fiammante.

Ne è uscita una settimana entusiasmante dove la premessa imposta da Lorenzo Scavino era quella che ciascuno dei partecipanti scrivesse a caldo le proprie impressioni. Ho forzato la naturale timidezza a scrivere di qualcuno, ho censurato le eccessive sviolinate e smancerie ed eccovi proposte un fiorire di impressioni che vale la pena leggere perché “trasudano” entusiasmo.

GIORGIO PEDROTTI

ANDREA CAPOVILLA – “il mago della pasta”
(tecnico di un'industria di macchinari per produzione pasta)
Sono Andrea e svolazzo a Trento, presso il Centro Universitario Sportivo, e quando Giorgio Pedrotti, un nostro attivo socio pilota, ha ventilato l'idea di organizzare a Trento uno stage di secondo periodo, con la presenza di Attilio Pronzati, dentro di me sono scattati una serie di fattori emotivi, forti; conoscevo di fama Attilio, avevo avuto l'occasione di partecipare a due o tre incontri, nei quali mi avevano colpito la semplicità delle esposizioni, la naturalezza con cui si esprimeva riguardo al volo con l'aliante, e recentemente avevo appena finito di leggere il suo emozionante libro. Annullare tutti gli impegni di lavoro, concordare con la famiglia la mia “irreperibilità” è stato un attimo; non mi sembrava vero di poter trascorre una settimana con un gruppo di amici, a contatto diretto con colui che sta dedicando la sua vita sportiva in volo con l'aliante, poterci volare assieme, respirare la stessa aria volovelistica, eppure è successo.

Ho maturato dentro di me la convinzione che, Attilio non sale a bordo dell'aliante, ma lo indossa come un vestito e vi assicuro che dalle minime escursioni sui comandi durante il volo deve essere per forza di cose, un vestito molto attil... lato. Il volo con lui, a parte la mia personale emozione, è stato un susseguirsi di rassicuranti consigli di pilotaggio con annesse prove pratiche immediate, suggerimenti di strategica importanza meteorologica, leggere le nuvole, il sole, il vento, sentire l'aliante, seguire le rotte energetiche....

Per tutti questi giorni queste cose mi sono frullate nella mente, e sono sicuro che sarà impossibile dimenticarle; alla sera rivivi il volo della giornata in tutte le sue fasi, punto per punto, il volo accompagnato dalle parole amiche di Attilio: “testa dritta, occhi puntati sull'orizzonte, filo di lana leggermente esterno alla virata;... Andrea ascolta l'aliante, lascialo volare”.

Il progetto di Attilio di trasmettere agli altri la sua notevole esperienza è meraviglioso, spero proprio di avere ancora l'occasione di riviverlo, vi assicuro che quelli che in futuro avranno la possibilità di parteciparvi saranno fortunati.

MARCO BERTOLINI – “il paracadutista convertito” – 100 ore di volo.

Partecipando allo stage per piloti volovelisti di 2° periodo (così ho saputo vengono chiamati tutti quelli che come me dopo il brevetto intendono approfondire le loro conoscenze e capacità in campo volovelistico) ho avuto la fortuna di conoscere e frequentare per alcuni giorni un personaggio di spicco del volo a vela italiano, Attilio Pronzati.

Un personaggio che non ha certo bisogno di presentazioni per coloro che frequentano questo ambiente, del quale però avrei piacere di raccontare alcune impressioni e perché no emozioni che a mio avviso ha saputo trasmettere a tutto il gruppo di amici durante la sua permanenza a Trento.

Fin dal primo giorno di stage, l'intero gruppo, capitanato dall'attivissimo socio nonché segretario Giorgio Pedrotti, si era ben organizzato in modo tale che la settimana di voli, di lezioni, e cene in locali tipici potesse trascorrere nei migliori dei modi. E così, Giorgio, Ilario, Andrea, Mauro, Carlo S. ed io (Marco), tallonati in ogni movimento sia a terra che in volo dal simpatico e instancabile Artemio seguito a ruota dal pignolissimo Carlo (noto vigile urbano di Busto Arsizio) iniziamo quella che era la nostra settimana volovelistica.

Tutti eravamo ben carichi di entusiasmo e subito si incominciò col fare un giro di ambientamento con il fiammante Duo Discus 20 metri messo a disposizione dal C.S.V.V.A. Mi sembrava un sogno, non mi era mai capitato di poter pilotare un aliante così silenzioso e performante quale è il Duo Discus, ma le sorprese non erano ancora finite. Il secondo giorno di stage Attilio mi chiama invitandomi a volare con lui, io molto emozionato cerco di apprendere tutto quello che mi dice durante il Briefing pre-volo, mentre lui con molta calma mi relaziona su quello che doveva essere il tema di quel volo. Saliti a bordo (io davanti ed Attilio dietro) decolliamo al traino del Morane in direzione nord-est rispetto all'aeroporto di Trento, sganciamo sul pendio della Panarotta laddove incominciamo a salire in una debole termica da +0.5

costante. Dopo alcuni minuti di salita trascorsi spiralandoci ci si apre davanti agli occhi lo splendido scenario della catena del Lagorai ancora innevata, ch'è sovrastata da bei cumuli ci invita ad addentrarci in quella direzione per scoprirla in tutta la sua bellezza di valli, passi, malghe e pendii.

Attilio ben presto mi dice di aver già scelto la strada per raggiungere l'Alpe del Cermis (2229 mt.) e subito correggiamo la prua per tagliare verso nord in direzione Monte Brustoloni (2108 mt.), e qui inizia il vero insegnamento in materia volovelistica di Attilio nei miei confronti. Prende lui i comandi e incomincia a pennellare i pendii più esposti al sole in quel momento, scrutando il cielo continuamente con la sua calma e la sua esperienza mentre mi spiega qual è il miglior modo per sfruttare in quegli istanti l'energia che la natura ci offriva. Così in un baleno giungiamo in Val di Fiemme e in verticale a Cavalese Attilio decide di farmi un bel regalo, vuole portarmi sulla mitica Marmolada. Io non avevo mai volato così lontano ma conosco bene queste valli essendo appassionato di montagna, e avevo sempre sognato di poter sorvolare le Dolomiti a bordo di un aliante, così me ne stavo in silenzio per potermi gustare al meglio questa esperienza di volo talmente emozionante e unica fino a quel momento. Attilio lo aveva già capito, lui da dietro ogni tanto mi suggeriva e sussurrava qualche consiglio per poi tacere per qualche istante, sembrava quasi volesse farmi la parafrasi di una poesia che quel volo ci stava facendo assaporare. Intanto attraversando il Lavazè e sorvolando il Passo di Costalunga (vicino a Moena) giungiamo sul Gruppo dei Monzoni, mentre le condizioni meteo incominciavano a peggiorare. Erano già le quattro del pomeriggio e qualche nuvolone stava oscurando bruscamente i pendii che prima erano ben riscaldati dal sole. Voliamo in direzione del Passo di San Pellegrino a quota 1900 mt. (QNH) e decidiamo (anzi Attilio decide) che era presto ora di tornare indietro. Nel percorrere la Valle di Fassa lasciamo Moena sorvoliamo Predazzo tutto in negativo (le forze della natura in quel momento ci avevano abbandonato) e giungiamo a Cavalese a 1400 mt. QNH. Evidentemente la quota non ci permetteva il rientro e sia io che Attilio iniziamo a scrutare a destra e a sinistra in cerca di qualche appiglio al quale poterci aggrappare per mantenere la quota. Siamo a 350 mt. sopra il paese di Cavalese e a 40 km. da Trento e bisognava trovare una soluzione immediata al problema.

Attilio mi chiede se ci sono spazi atterrabili in zona e prontamente gliene indico uno in fondovalle che conoscevo bene grazie anche ad una raccolta a schede che il buon Giorgio Pedrotti aveva fatto stampare appositamente per quelli che come noi in quel momento ne avrebbero avuto bisogno. Il tempo passa mentre Attilio accarezzando la cloche sta facendo la corte ad una roccia sporgente appena al di là della Valle di Stava mantenendo la quota; così mentre lui "lavora" pazientemente con molta precisione, io assisto a bocca aperta ad ogni sua mossa cercando di memorizzare ogni istan-

te. Trascorso qualche minuto decido di interrompere il silenzio chiedendogli se per caso fosse stanco e mi risponde in tutta scioltezza che si stava divertendo, allora incrocio le braccia retraggio i piedi e mi godo il panorama sottostante, mentre un piccolo spiraglio di sole riscalda la parete sulla quale ci siamo "appoggiati", lentamente incominciamo a salire +0,5, +1, +2, siamo a 2500 mt. Sotto di noi il monte Agnello ancora innevato, Attilio molto generosamente mi lascia i comandi, spiralo fino a 3000 mt. centrando un termicone da +3, scatto qualche fotografia per immortalare quelle montagne che chissà quando risorvolerò.

Più in basso e tutto intorno a noi intanto il Corno Bianco, il Latemar, la Roda di Vael, il Catinaccio, più lontano verso est le Pale di San Martino ci offrono in quel momento uno scenario da cartolina, sembra quasi un dipinto. Diamo velocemente un'occhiata al GPS, impostiamo la prua e in planata ci dirigiamo verso l'aeroporto di Trento dove ci aspettano gli amici, siamo in lungo finale sorvolando la città, prua 180°, carrello fuori, diruttori atterriamo alle 17,21 dopo 3 ore di volo. Appena sceso dall'aliante ancora con il paracadute addosso mi giro per stringere la mano ad Attilio ringraziandolo per l'indimenticabile volo che si era appena concluso. La cima della Marmolada era lì ad un tiro di scoppio: pazienza caro Attilio, cercherò di mettere a frutto seriamente la lezione di oggi e quando la raggiungerò sarà indice che i tuoi insegnamenti e la tua filosofia del volare in sicurezza, pennellando le rotte energetiche della natura, sono valsi a far "maturare" volovelisticamente un appassionato di questo sport che ormai non ha più confini.

CARLO STRAPPARAVA – "il professore" di informatica Attilio parla di onde e di mille chilometri e intanto dal tubone esce la fusoliera del Duo Discus.

Ce n'è abbastanza per far brillare gli occhi anche al più freddo dei volovelisti. La settimana di stage con Attilio Pronzati, Carlo, Artemio (grazie al centro studi volo a vela alpino e all'organizzazione del nostro Giorgio Pedrotti) ha così inizio presso il CUS Trento.

La meteo non ci favorisce ma bene o male tutti gli iscritti allo stage riescono a fare qualche volo con Attilio. Chi scrive ha già all'attivo qualche stage a Rieti (che per inciso giudico ottimi). Volare con il Pronzati però dà qualcosa in più: fa vedere molte cose sotto una prospettiva che prima non si osava considerare - volare su costoni a mille metri di quota dove noi in genere meno di 2500... partenze anticipate, volare (e far strada) con condizioni meteo che dire deboli è ottimistico.

Il Duo Discus poi è una favola - mai pilotato un aliante così docile e facile - o sarà l'Attilio che infonde sicurezza? Mah. Spero che il dubbio venga risolto l'anno prossimo in occasione di un secondo stage.

Grazie a tutti e ciao.

ILARIO BOARETTO – “lo specialista di vernici”

Dei sei partecipanti allo stage di secondo periodo con l'amico Attilio, posso ritenermi il più fortunato visto che con lui sono riuscito a fare il volo più lungo in termini di distanza e tempo; Trento-Dobbiaco e ritorno. Il volo è stato fatto insieme a due monoposti un ASW 20 pilotato dal mio socio d'aliante Dalla Brida Mauro e dall'ASW 19 del Giorgio Pedrotti capo stage, il duo Discus invece da me, Boaretto Ilario, e l'Attilio Pronzati.

La giornata è stata tra le migliori, considerando la settimana meteorologicamente inclemente. La cosa che mi ha colpito del volo è stata la grande tranquillità con il quale si è affrontato; il tutto con una logica: seguendo, una volta in quota, tutte le creste, non optando per la strada più corta, ma sfruttando la via più energetica. Il risultato è stato che il più delle volte la strada più lunga era quella che ci faceva perdere poca quota e di conseguenza ci si fermava meno a rifarla. In sintesi il volo si è svolto in tutta tranquillità tra una quota compresa tra i 2400 e 2800 mt. con punte di 3000. Diverse sono state le soste a parcheggio su termiche azionando i diruttori per aspettare le due lumache, i due monoposti che a dire dell'Attilio erano molti lenti ecc.. ecc..

In compenso da co-pilota mi sono goduto quei meravigliosi paesaggi che le Dolomiti offrono in qualsiasi stagione dell'anno. Il ritorno da Dobbiaco è stato un traversone unico, praticamente abbiamo fatto una termica a Corvara con quota di 2800 mt. e poi rotta energetica fino a Trento in un'unica planata. Gli indicativi 110 km. di distanza sono stati percorsi in meno di un'ora. Da questo volo e dalla settimana con l'Attilio sono riuscito a capire parecchie cose che mi mancano: l'affinamento del pilotaggio, lasciar volare l'aliante, disturbarlo il meno possibile e che la tranquillità e la concentrazione sono amiche del volo; e che a volare non si è mai finito di imparare.

Ora spero di avere il tempo di mettere in pratica tutto quello che sono riuscito a carpire in questa settimana nei miei futuri voli.

MAURO DALLA BRIDA – “lo scalatore pazzo”

Parafrasando dal titolo del libro di Pronzati il “nostro” modo di volare (ed intendo soprattutto il mio) è tutt'altra cosa di quello che bisognerebbe fare per sentire l'aria e l'aliante ovvero, come qualcuno diceva, volano le aquile e anche le galline.

Molto spesso la mia conduzione dell'aliante si basa, pur rispettando i parametri di sicurezza: velocità, filo di lana, distanza opportuna dai costoni, sul fatto di seguire il mio istinto invece di “sentire l'aliante”; evitare perciò inutile sovrappilotaggio quando termico o attraverso, mentre ragiono dove può essere la miglior rotta energetica o la miglior salita sfruttabile.

Io credo che per pilotare questi mezzi ci vuole molta energia psichica, benzina che arriva dall'esperienza, esperienza che vuol dire ore e ore di volo, anni in aeroporto a sentire e capire da chi è più esperto e preparato.

Io al CUS di Trento ho avuto la fortuna di trovare sulla mia strada persone come Pedrotti, Paris, Galetto, Istel, Wielgus ed ultimamente Pronzati i quali permettono di farti carburante a loro spese facendomi avvicinare a cose che forse non avrei capito in una vita di volo. Unica controindicazione non avere falle nel serbatoio e il condotto d'entrata disponibile al rifornimento. Ringraziando di tutto cuore Attilio ed i suoi collaboratori Artemio e Carlo, per la loro preziosa settimana di ferie messa a nostra disposizione, il CSVVA per l'uso del DUODISCUS.

Un unico dubbio s'insinua nella mia mente: sarò in grado di mettere in pratica almeno una piccola parte di quello che ho recepito? Attilio ti prometto che farò il possibile per migliorare e se non ci riuscirò lo devo solo alle mie scarse attitudini. Tanti auguri anche per la vostra bella idea dello stage itinerante di cui siamo stati i primi privilegiati ad usufruirne.

* * *

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

RAMO AERONAUTICO

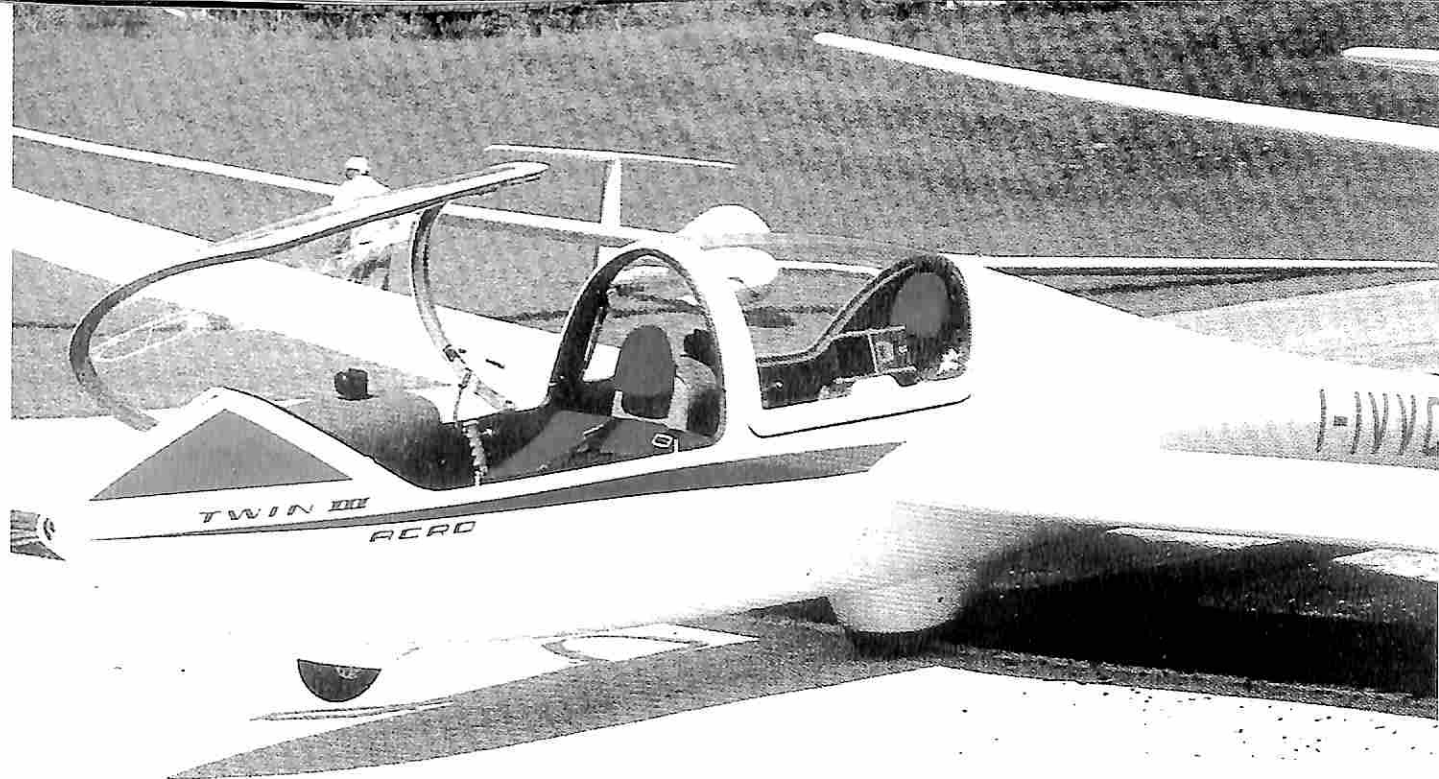
per piloti e aeromobili

- 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



Quello che vi mando è un tema di Italiano svolto da uno studente di sedici anni. Non è uno studente qualsiasi: si chiama Alessandro Cason, è figlio di Francesco Cason, mitico istruttore di volo a vela, e da qualche tempo ha iniziato il corso per conseguire il brevetto di volo a vela. Nemmeno l'argomento del tema è un argomento qualunque: parla di un fatto accaduto nell'agosto del 1998 ad Asiago e che anch'io ho vissuto "in diretta" essendo in quel momento in volo sull'Altopiano di Asiago: un brutto pomeriggio il nostro bel Grob Twin Acro III non è più ritornato da un volo sull'altro lato della Valsugana. Si è preso basso sopra un bosco ed è andato giù tra i pini. In quel momento il Padreterno stava guardando giù, per cui pilota e passeggero non si sono fatti niente, ma l'aliante "VQ" è andato a pezzi. Lo scritto ha ricevuto un premio come miglior componimento della scuola.

ROBERTO PIANATO
AeC Prealpi Venete

L'ultimo volo del "Victor Quebec"

di Alessandro Cason

Quella giornata è stata per me indimenticabile: non era un volo qualunque quello che avrei fatto, ma un volo-scuola, che mi permetterà, in futuro, di ottenere il brevetto di pilota di Aliante. Nonostante non fosse il mio primo volo come allievo, attendo quel giorno come se fosse stata la prima volta che avrei "staccato l'ombra da terra", che mi sarei proiettato in "un'altra dimensione". E quel giorno arrivò come me l'ero aspettato, trascinando con sé una carica di entusiasmo che non avevo mai provato.

Aeroporto di Asiago: un grande campo attraversato da una lunga pista asfaltata che lo percorreva spegnendosi innanzi ad una torretta di controllo; la manica a vento sembrava impazzita, sbattuta qua e là da una forza invisibile. Gli aliante erano schierati accanto alla pista, ma solo uno era allineato, pronto al decollo: il "Victor Quebec". Il mio sguardo era fisso sui suoi diciotto metri di apertura alare: sembrava un gabbiano pronto a spiccare il volo, pronto per una nuova avventura. Brividi di emozione ed entusiasmo mi attraversarono mentre guardavo all'interno dell'abitacolo, esaminando il cockpit e ultimando i controlli. Mio padre, in veste di istruttore, si sedette dietro di me. Poco dopo, assicuratosi il paracadute, presi posizione al posto di comando, ripetendo ad alta voce i controlli. Traino allineato, cavo teso, contatto radio, decollo. L'aliante si alzò leggero e in poco tempo prese quota. Pomello di sgancio e... mi trovai a fluttuare nell'aria, libero, carico di emozioni mischiate ad un entusiasmo grandissimo e alla felicità di volare. Guardando sotto di me vedevo un paesaggio spettacolare, mi sembrava di poter dominare il mondo, così com'ero, circondato da montagne e colline che ormai sembravano non poter più opporre resistenza alla mia avanzata. Poi l'atterraggio, eseguito con attenzione, cercando di trattenere le emozioni che ormai mi avevano invaso completamente. Mentre scendevo, soddisfatto del mio volo e contento di aver superato un'altra importante prova. Non potevo rendermi conto che quello che io avevo portato a termine era stato l'ultimo volo del "Victor Quebec": questo Aliante infatti la sera stessa sarebbe decollato per non atterrare più sulla pista di Asiago, ma sarebbe andato a morire "per un errore del pilota". Questa giornata ha avuto per me molta importanza, regalandomi emozioni che, forse, non avevo provato mai prima.

Una vivace fine di Luglio a Rieti

Nella settimana dal 18 al 25 Luglio si sono svolte a Rieti due belle gare: la tradizionale Coppa del Velino e il Campionato Italiano Promozione. Quest'ultimo viene di solito organizzato ad Agosto, concludendo la stagione delle gare reatine. Averlo anticipato ha certamente impedito ad alcuni di parteciparvi, ma con 20 iscritti non si può dire che sia stato un fallimento. Anzi, il livello di esperienza dei partecipanti è stato superiore alla media degli ultimi anni, creando una gara molto viva e combattuta.

Il sottoscritto vi ha potuto partecipare con il proprio aliante appena uscito da un anno di riposo forzato nel carrello, lì rinchiuso da tristi pastoie burocratiche con il RAI prima e il RAN poi. Mi sentivo redento dopo il purgatorio, seppure l'ormai noto Dirty Wings avesse addirittura le ragnatele sul cruscotto. Una rassicurante D spiccava sulla fusoliera.

La mia pigrizia, tuttavia, mi ha impedito di risolvere nel frattempo il problema della revisione del carrello, perciò ho deciso di abbracciare la filosofia imparata da Walter Vergani nel corso dei Campionati di Ferrara: se hai un aliante a decollo autonomo a che ti serve un carrello?

E via verso Rieti decollando da Varese con un po' di angoscia per l'autonomia limitatissima. Con 20 litri di miscela il mio DG 400 non fa più di 120km in crociera, o 300km con guadagni di quota seguiti da lunghe planate a motore chiuso.

E' stata una scelta importante, non facile, ma con un po' di preparazione (cartine, studio degli spazi aerei, i bagagli inviati sulla macchina del caro amico Gustavo) mi apprestai all'impresa.

Decollo un po' tardivo alle 12,30 per un arrivo a Rieti sette ore dopo. Mi sono mangiato le mani appena in volo, perchè, agganciavo la prima salita a 500m su Varese e me ne andavo verso un cielo bello come raramente accade nella Pianura Padana. Seguendo la rotta pianificata che mi permetteva di usare le quote più alte compatibilmente con le regole dello spazio aereo (Varese-Lecco-Cremona-Parma e poi via sull'Appennino), capivo di aver sprecato una grande occasione: compiere i 500km prefissati con i piloni Varese, Monte Barro e Rieti. Sarebbe bastata una lavagna e, irrinunciabile, il decollo entro le 11.

Sono infatti arrivato alla meta stanco, ma consumando solo 8 litri di benzina. Il motore è rimasto inattivo fin quasi a Foligno. Se l'occasione è stata sprecata per la scarsa fiducia e preparazione, tuttavia il volo è stato molto utile per ricostruire la perdita "intimità" col mio triste aliante. Nonostante lo avessi abbandonato senza una spiegazione, lui è stato molto buono con me; non mi ha messo in difficoltà, anzi mi ha reso tutto

facile. Ridiventati amici mi sono reso conto di quanto sia bello volare con lui, e di quanto fossi in grado di sfruttarlo meglio dopo una stagione di voli senza il motore dietro la schiena, con i mezzi del Club di Calcinate.

Alla quarta gara reatina, al secondo tentativo nel Campionato Promozione, cominciavo a nutrire ambizioni forse un po' esagerate. Sapevo che ciò può essere dannoso e anche pericoloso, ma l'elenco degli iscritti già contribuiva a ridimensionarmi. Diego Volpi (due stagioni da istruttore negli stage di Rieti), Andrea Bitozzi (già bravissimo l'anno scorso, aveva sprecato il Campionato per un grave errore l'ultimo giorno), Renato Tardì e tutti gli altri. Un'occhiata anche ai mezzi in gara per scoprire che tra gli alianti più "scausi" si poteva forse mettere anche il mio! No, povero, scusa no sei bellissimo, non parlavo di te, no dai non arrabbiarti; per farmi perdonare ti laverò le ali quasi tutti i giorni.

Nei primi due giorni emerge Rosario Francica, che però alla terza prova fa un grosso errore e alla quarta si becca uno zero punti perchè il logger non ha funzionato. Ci è molto dispiaciuto per Rosario, abbiamo fatto vari tentativi di estrarre un file valido dal secondo logger integrato nel computer di bordo, ma senza risultato. Purtroppo le gare si gestiscono anche attraverso la perfetta conoscenza dei propri strumenti. E di solito dietro ad una *d,faillance* del logger c'è un errore di utilizzo. (Uno sbaglio simile l'ho fatto io nella successiva Coppa Città di Rieti, dove era in gioco solo il piazzamento, non la promozione).

Intanto era evidente che il vecchio adagio che vuole la promozione assicurata per chi conclude sempre il tema, stava per essere smentito. Solo alla quarta prova vediamo il primo fuori campo "virtuale" con la foto del Lago di Ripa Sottile. A fine gara, su 20 iscritti per 5 prove, un totale di tre fuoricampo!

E' stata una vera gara di velocità, dominata da Diego Volpi che mi ha lasciato la soddisfazione di vincere con un buon distacco almeno la quarta prova: un bel tema di 371km che ci ha portato a girare Contigliano, Pettorano sul Gizio e Gualdo Tadino, obbligandoci a lasciare (finalmente!) la valle del Salto a favore del Gran Sasso. Credo di essermi guadagnato la giornata tenendo gli occhi ben fuori a guardare il cielo: così ho scelto di seguire da Sulmona fino alla Val Topina una strada di cumuli sopra il centro valle. Raggiunta la prima ascendenza con una certa fiducia a soli 500m sul terreno, ho resistito alla tentazione di termicare preferendo seguire la fascia portante a bassa velocità, ma realizzando un buon progresso mentre rifacevo lentamente la quota per planare al pilone di Gualdo. Tutti gli altri avevano scelto di costonare più a Est, verso il Gran Sasso e il Vettore.

Gustavo mi raccontava per radio di aver seguito la brezza di mare dell'Adriatico addirittura a Est del Gran Sasso e procedeva a velocità "di curvatura": 150 - 200km/h. Purtroppo mancava di adeguarsi alle ben diverse condizioni a Nord del Vettore e finiva basso a perdere troppo tempo.

Devo dire che il mio volo mi sembrava lento, immaginavo di aver tardato troppo qua e là e di essere a metà classifica per la giornata. Invece il primo obiettivo, vincere almeno una prova, era stato agguantato.

La quinta prova è stata invece per me l'occasione sprecata: a causa del forte vento al suolo la direzione di gara decide che tutti devono svuotare i ballast. Dirty Wings non ha alcunché da scaricare (se non la ciccia del pilota, ma ciò richiede un certo impegno) e decolla in autonomia con ben 43kg per metro quadrato di ala, come tutti i giorni. Mi immaginavo ottime planate contro vento mentre gli altri stavano fermi, invece era giunto il momento che mi si ricordasse che io il vento non lo capisco proprio. Concludo undicesimo nonostante l'evidente vantaggio. Sentivo sul collo il fiato di Andrea Bitozzi, che però non riesce a togliermi il secondo gradino del podio.

Podio! Ci vorranno parecchi anni ormai per poterci risalire ancora, adesso viene il bello.

Il secondo obiettivo, passare in categoria nazionale, era pure raggiunto; me compreso sono promossi sei piloti. Primo dei non promossi (il mio posto lo scorso anno quando correvo con uno Jantar) è Alberto Sironi, alla sua prima gara di volo a vela, del quale si dice che indossasse una bandana bianca col sole rosso prima di entrare in termica. Saranno le solite esagerazioni della Promozione. Bravo è stato Andrea Gnesutta, nuovo dei cieli di Rieti, penalizzato dal DG 300 dell'AeCCVV, che gli è stato consegnato con i variometri mal funzionanti (problema poi risolto dal prezioso Marco dell'officina, che ha anche salvato Saurin cui era saltata la radio del suo Discus). Un alettone danneggiato in atterraggio è stato invece la causa del ritiro per l'LS 6 di Maurizio Cocchi.

L'esperienza è indimenticabile e la devono fare tutti. Io ci sono arrivato dopo due anni di Coppa Città di Rieti, penultimo il primo anno e quattordicesimo il secondo, ma con le cento ore di esordio non si poteva pretendere di più, anzi mi potevo sopravvalutare. La Coppa mi era servita per costruire un po' di anzianità di volo, ma in realtà, con una performance tanto più bassa della media, non ero mai stato in gara. Ciò è risultato evidente al primo tentativo col Campionato Promozione, dove in gara c'ero ma ne ho sbagliata la gestione.

Con l'anno prossimo, pare, i Campionati Italiani Standard e 15m dovrebbero essere in classe unica, una piccola correzione per handicap introdotta, e con ciò si apre la possibilità di illudersi di nuovo. La straordinaria performance di Giovanni Calzoni alla CIM 99, neopromosso nel 98, ci aiuta a sognare. Alla Coppa del Velino gli iscritti sono alla fine 21, ma solo per-

ché, è venuto a mancare il numero minimo per rendere valido l'esordiente Campionato Italiano Biposti Club. Così tutti i piloti sono confluiti nella Coppa. In questo caso le impressioni non sono di prima mano e quindi più generiche.

La gara è stata animata dal duello tra Secomandi e Gritti. Entrambi su Duo-Discus ed accompagnati da piloti-allievi scelti nei rispettivi Club, alla fine tra i due ha prevalso Angelo Gritti per una manciata di punti. Tuttavia in classifica generale ha dominato Marco Gavazzi su Discus, un grande esperto del cielo di Rieti.

I temi hanno culminato nei 419km della quarta prova, un'andata e ritorno verso Umbertide (più un paio di piloni in valle). Su ben 4 ore di volo per una media di quasi 103km/h, notevole visto il prevalente terreno pianeggiante, il distacco tra i due DuoDiscus è stato inferiore ai due minuti. Il percorso era ideale per i grandi alianti, ma Gavazzi (terzo) ha contenuto il distacco in soli 10 minuti nonostante la modesta apertura alare, incamerando ben 969 punti.

Il tema della quinta giornata era piuttosto originale: Cittaducale, Pescasseroli, Norcia, Assergi (Gran Sasso), Lago R. Sottila, Rieti. Gli ultimi due piloni aprivano varie possibilità, togliendo un po' della noia dei soliti su e giù, e la media più alta veniva realizzata da Maurizio Secomandi con 125km/h. Il suo secondo pilota ci ha raccontato di un volo che lo ha stupito, sempre attaccati ai costoni senza guadagnare quota, ma correndo per non salire sopra la fascia di maggiore energia dinamica.

Stefano Calà ha portato il suo ASW 20 al secondo gradino del podio, dopo Gavazzi, con una vittoria nella prima prova e risultati sempre molto consistenti in tutte le altre. Francesco Fanfani, altro grande conoscitore della zona, commette invece un grosso errore nella seconda giornata, e dopo un danno di tale portata si può solo sperare negli errori degli altri. Grazie alle ottime performance dei giorni successivi, conclude al decimo posto in generale.

Gualtiero Fianco vola tre prove con risultati notevoli; tuttavia due giornate solo discrete, con circa 700 punti ciascuna, gli negano il podio. Soffre anche un po' per l'handicap dell'ASH 25 del Centro Nazionale, che lo costringe a correre più degli altri: la massima velocità nella competizione è infatti sua con 129,6km/h realizzati sul percorso Contigliano - Rivisondoli - Assisi - Rieti.

Potevamo solo sperare in un paio di giorni in più per volare, comunque cinque giorni su sette rappresentano un risultato molto positivo. Alle perturbazioni non si comanda. Nelle giornate volabili il cielo non ha tradito le nostre aspettative, con in più la sorpresa di condizioni abbastanza mutevoli per vento e plafoni, aggiungendo un po' di spezia al menù quotidiano.

ALDO

Da grande farò il direttore di gara

Da grande volevo fare l'astronauta, il pompiere, il Papa, ma mi hanno sempre risposto: "Non puoi sei una femminuccia".

Sono cresciuta, ho preso il brevetto di volo a vela, ho cominciato a frequentare Rieti e l'ambiente delle gare di volo a vela lavorando nella direzione di gara, così dopo un bel po' di anni d'esperienza mi sono detta: "Perché non fare il direttore di gara?"

Così lo scorso inverno ho auto-proposto il mio nominativo per una direzione gara pensando: "Le donne sono andate nello spazio, in molti paesi fanno il pompiere, per il Papa è un'altra questione tralasciamo, quindi il fatto che appartenga all'altra metà del cielo non dovrebbe essere un problema".

Invece la risposta è stata: "Non puoi sei una femminuccia". Pensare che una delle cose che mi è sempre piaciuta del Volo a Vela è il fatto che uomini e donne possano partecipare alle stesse competizioni senza alcuna discriminazione, ed anche

i voli fuori gara sono valutati a prescindere dal sesso del pilota.

Ho continuato a perorare la mia causa fino all'ultimo, ed a chiedere una motivazione seria al rifiuto oppostomi, ma ognuno continuava a rimandare a qualcun altro dicendomi che ne stavano discutendo.

Così passa il tempo e cominciano a passare anche le gare, arriva anche il 13 Agosto ed è rimasta solo la Open Cup insieme alla Coppa Città di Rieti, è la mia ultima occasione per quest'anno.

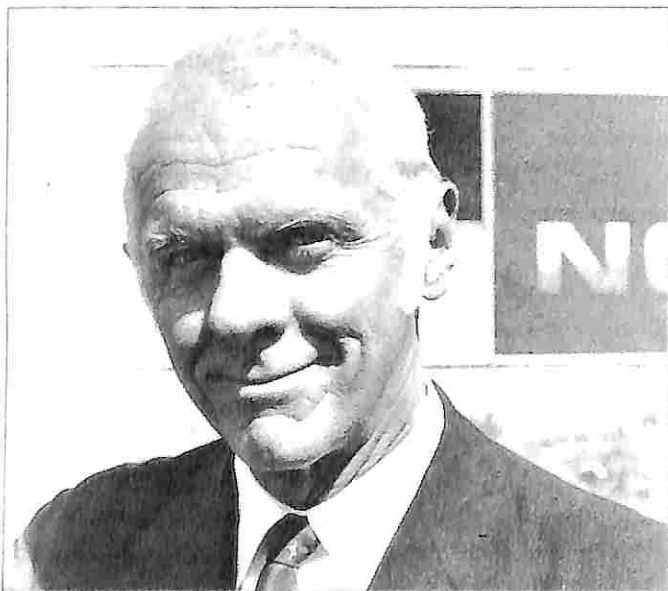
Alla mia domanda: "Allora è stato deciso qualcosa?" mi viene detto per via indiretta (leggasi Pram) che sarà lui a fare il Direttore di gara a me viene concessa la Vice-direzione, come si suol dire "Oltre alla beffa anche lo schiaffo".

Bene, non mi rimane che riproporre la mia candidatura per il prossimo anno, chissà che il nuovo millennio non sia l'occasione buona per affrontare qualche piccola innovazione.

FRANCA

in memoria

Bill Ivans



William Ivans. U.S.A., Number 57 issued for a 1985 flight.

Nel numero 254 è stata data in breve la notizia della tragica morte di Bill Ivans.

Vorrei aggiungere qualcosa per quello che era per me un amico ed un amabile gentiluomo che stimavo moltissimo.

Innanzitutto una fotografia, che lo mostra col suo sorriso abituale.

Era un pioniere del volo ed è stato insignito della Medaglia Lilienthal nel lontano 1950.

Era stato titolare di primati nazionali ed aveva il diploma dei 1000 km. Era ancora in attività e negli ultimi anni volava in biposto coll'amico che ha perso la vita con lui sul suo Nimbus 4D.

È stato per molti anni un efficientissimo e apprezzato presidente della international Gliding Commission, in seguito nominato Presidente onorario.

Riguardo l'incidente in cui ha perso la vita, non abbiamo saputo niente di più dai contatti con i suoi connazionali.

Lascia la moglie Becky ed il figlio Dennis, ai quali va il nostro pensiero partecipe.

SMILIAN CIBIC

Ricordando...



Caro Lorenzo,

Questa piccola famiglia del volo a vela italiano si rifugia spesso nell' "altra" Volo a Vela, la rivista.

Sulle sue pagine è passato mezzo secolo di storia fatta, mattoni su mattoni, dalla moltitudine dei piloti operanti e dalla piccola schiera degli Scomparsi.

Tu, Direttore e con te l'Editore, avete sempre dato spazio con generosa ampiezza di vedute a tutto ciò che pulsa sugli aeroporti e nelle associazioni. Anche nelle case.

Il turbine della vita d'oggi porta molti a dare l'addio all'amico con un telegramma, con un colpo di telefono ai parenti o al presidente del club di appartenenza. Quel che si definisce gesto di circostanza.

Con Marciano Cappanera non si può, sarebbe un peccato di omissione. Sarebbe come dimenticare la prima Federazione Italiana di Volo a Vela anno 1947.

Tra i miei rincrescimenti c'è quello di non aver fatto in tempo a dare a Cappanera il premio al volovelista puro, umile e costante, fondatore e vivificatore della piccola Wasserkuppe ligure dai pochi mezzi e dal grande spirito.

Liguri, scozzesi e brianzoli, cioè avari. Sì, quattro gatti avari così audaci da comperare un "Robin" (mica oggi, vent'anni fa) e affittare un'aviosuperficie.

L'AEROVELA è il cenacolo di Cappanera.

Claudio Albano ha confessato su queste pagine di non essere riuscito a trovare parole consolatorie. Quante volte, noi vecchi, ci siamo trovati aggrovigliati in egual stato d'animo.

Ecco una luce: Arianna Cappanera supera tutti con la sua preghiera letta nella Messa funebre celebrata per il Padre.

Caro Lorenzo, la preghiera è giunta sul mio tavolo per la cura di Bianca Maestri ed io te l'affido perchè – pubblicata – aiuti qualche pilota in difficoltà a guardare in alto. Dove c'è Cappanera.

EGIDIO GALLI

Ciao papà,

te ne sei andato così improvvisamente che non ho neppure potuto salutarti, ...così vorrei farlo ora.

In questi lunghi e dolorosi giorni mi sono resa conto che sono tante le cose che avrei voluto dirti e che purtroppo non ti ho mai detto.

Ora forse tu le potrai leggere nel mio cuore e nella mia mente, ma io voglio ugualmente esprimerle a voce.

Per prima cosa vorrei chiederti perdono per tutte le volte che, in modo anche brusco, ti ho criticato ed ho polemizzato con troppa insistenza con te... Ma forse sai già che in fondo era il modo nostro, un po' da "duri", di comunicare, con la certezza che in ogni caso dietro c'erano sempre tantissimo affetto e rispetto.

Vorrei poi ringraziarti per tutto quello che nella vita hai fatto, anche con sacrificio, per me, per noi, per la tua famiglia... per l'educazione che ci hai dato, per la sicurezza che ci hai infuso, per tutte le cose che ci hai insegnato ed infine, soprattutto, per i valori che ci hai trasmesso, primi fra tutti la lealtà ed il rispetto degli altri.

Avrei proprio voluto che potessi insegnare alcune di queste cose anche ai tuoi nipotini... purtroppo non sarà possibile, ma loro ti ricorderanno e conosceranno comunque... attraverso le nostre parole.

Sappi, anche se forse non te l'ho mai detto esplicitamente, che sono e sono sempre stata fiera di avere un padre come te e ti voglio e ti ho sempre voluto immensamente bene.

Nessuno avrebbe mai potuto pensare che te ne saresti andato così, era più facile pensare che ti sarebbe stato fatale un volo... e invece no... In realtà dovevamo sapere che l'aria ed il cielo, essendo i tuoi elementi naturali, non ti avrebbero mai potuto tradire...

Voglio pensare e credere che lì ci sia davvero soltanto il tuo corpo, ma che la tua anima ed il tuo spirito siano liberi e ci accompagnino in ogni momento della giornata.

Voglio sentirti vicino..., voglio alzare gli occhi..., guardare il cielo..., cercare la nuvola più bella..., il più paffuto tra i cumuletti, e pensare: ecco, tu sei lì, e svolazzi finalmente libero da una termica all'altra e ti diverti come un matto, in compagnia di altri volovelisti ed amici che ti hanno, purtroppo, preceduto.

Vorrei non sentirmi mai sola e poter guardare il cielo con la nuova consapevolezza che da oggi è ancora più bello perchè ci sei anche tu.

Vorrei vivere queste sensazioni con serenità e vorrei che lo stesso fosse per Paola e la mamma,.... ma so che non è facile...

Aiutaci tu papà... con l'aiuto di Dio... a vivere ed accettare serenamente questo momento, confortando soprattutto chi tra noi è più fragile e vulnerabile in questo frangente.

Ti abbraccio forte, fortissimo, anche per tutte le volte che non l'ho fatto in vita, ...ti do un ultimo grande bacio e ti auguro buon volo per sempre.

ARIANNA

volovoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavelainformazio

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i lettori, vi chiediamo solo di avvertirci quando la pubblicazione non è più necessaria. Dettate il vostro testo a: Aldo Cernezzì, viale di Porta Vercellina 2, 20123 Milano; tel. 02.48003325
Nuovo E-mail: cernezzì@tiscalinet.it

SZD 55-1 marche D-1029, 400 ore, strumenti base + Cambridge e GPS Logger, radio Becker, ELT, O2, carrello coibentato.
Tel. 0332.743691 opp. 0335.5845261 Lorenzo Monti

ASK 13 marche I-SANO, 1968, CN fino al marzo 2000, disponibile subito. AeC Foligno
Tel/fax 0742.670201

Cerco carrello per Libelle St, aperto o chiuso.
Tel 0434.520517

Discus A I-DISK Campione del Mondo 1985 ! gelcoat nuovo, LX 5000 con vento, logger, O2, pulimoscerini, carrello Pirazzoli.
Tel. 02.660277225 o 039.878267

Carrello Glasfaser/Pirazzoli 2 assi, per monoposto, verniciato nuovo, collaudato 1998, ottimo e **foderine** complete per monoposto cotone nuove prezzo interessante
Tel. 0432.740429 Paolo

ASW 20 I-RUMA anno 1982, 700h, nessun incidente, Zander 820, O2, paracadute, carrello chiuso revisionato, Lit 45 mil.
Tel. 06.5913987 opp. 063244954

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit 17 milioni.
Tel. 011.8179092 Aimar Mattanò

LS 6 I - TASS, anno 1980, con carrello chiuso, buonissime condizioni, strumentato.
Tel. 0382.729513 Corbellini

Uribel C I - LEFA 1965, 880 h, strum. ottime condizioni, CN fino al 25.06.2000 e **M-100 S** da revisionare, struttura integra, cappottina nuova. AVF Ferrara
Tel. 0532.902508 fax 902473

Caproni A2 monoposto 1969, CN 2002, carrello aperto, L 10 milioni Tel / fax 0549.900970

Super Dimona motore Rotax 912 200 ore di volo, '92, come nuovo.
Tel. 02.5461602 - 0337.318856

Discus B HB - 1802, preparato per gare, vincitore CIM '96 e '98, con strumenti e carrello.
Marco Pronzati
Tel.02.9354.8008 (fax ...9445)

ASW 24 WL 1992 come nuovo, O2, Cambridge '99, paracadute, teli, Cobra o altro carr. a scelta
Tel. 015.2531444 Marco

Nimbus 2 I-NEVI 1978, 1300 ore, 300 voli, ali e piano orizz. rifatti, SB 8 con ASR e Garmin 55, radio 720ch, paracadute, carrello chiuso, 48.000 DM
Tel. 0746.202058 A. Colombo

Ventus CM 17,6 metri, 1991, marche D, motore zero ore, mai incidentato, pannelli solari, VP 6 + GPS, Cobra. L 130 milioni
T.0337.791004 fax 06.76901156

LS 3a I - LORJ 1980, 880h, CN fino 10/2000 mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, ottimo e **Libelle Standard I - KIKA** 1969, 940h, CN fino 4/2001, mai incidentato, carrello chiuso, vari accessori, ottimo. Flavio Longo
Tel. 010.412451 o 0347.9448670

Kestrel 17m incidentato ma riparabile, radio, strumenti base, computer e carrello omologato
Tel 0337.499853 o 0425.762419

Libelle Std. I-GOUP, ottimo stato, 1550 ore, strumentato, rimorchio aperto, "è stato il Libelle di Gritti", Lit 23,5 milioni. Tel. 071.718335

Libelle H-301 I-BROC, flappato, 1968, gelcoat nuovo, carrello chiuso due assi riverniciato.
Tel 0336.670582 fax 039.512057

Cirrus Std I-MACH 1975, ottimo stato, carrello, nessun incidente, radio, facilitazioni pagamento.
Tel. 06.8601639 Franco

Cedo Rivista *Volo a Vela*, annate dal 1971, pochi numeri mancanti Tel. 035.233686

DG 200 I - LORA, mai incidentato, CN 2001, vario Ilec SB 8, con o senza carrello due assi coperto. Prezzo ottimo
Tel. 0445.742145 fax .740637

AeroClub Rieti vende per rinnovo flotta: Cirrus I-ANTO, ASK 13 I-PLOQ biposto scuola, Twin Astir I-IVAG, monoposto DG 101 I-LUKO incidentato prezzo interessantissimo. Tel in segreteria escluso il Lunedì
Tel. 0746.203637 fax .297571

ASW 20 L con carrello Pirazzoli / Glasfaser, vario Ilec SB 8
Tel. 0331.632043 Borellini

Blanik L 13 A marche I - EVIO, come nuovo. Tel. 0432.42691

STINSON L 5 180 HP barellato, tutto originale, gancio per traino alianti. AeroClub Adele Orsi, Calcinata Tel. 0332.310073
E - mail: aval@skylink.it

DG 500 M 1992, motore revisionato con 45 ore, 950 ore totali, strumenti e accessori
Tel. 0324.241693 fax .44693

ASW 19 I-IUUh strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, Lit 40 milioni
Tel. 0332.860845 Ceccato

ASW 15 1970, 1350h, strum, riverniciato, ottimo, carrello chiuso. Lit 26 milioni
Tel. 0335.8023937 selan@iol.it

Cerco manuali dell'ASW 24 o meglio 24E e quello del Discus, rimborso qualunque spesa.
Tel. 040.7793326 Alessio



Grumentum 1999

La valle dell'Agri, ritrovata anche quest'anno in occasione dello stage CSVVA 99, è sempre bella ed interessante, inizia dai monti a sud di Potenza e le acque del suo fiume scendono nello Jonio. Alla destra orografica della valle un crinale collinoso la separa dal Vallo di Diano. Più a sud, invece, sempre sullo stesso lato, confina con alte montagne quali il monte Sirino caratterizzato dagli impianti di risalita al suo versante nord, d'estate si indovinano le tracce delle piste da sci, poi il Monte Alpi e i suoi boschi di faggi secolari, entrambi questi rilievi sono i contrafforti del monte Pollino, il tutto è parco nazionale. Il

versante sud del Monte del Pollino è un pendio scosceso che sembra precipitare verso Castrovillari e la piana di Sibari. I colori cambiano rapidamente dalle verdissime foreste di faggi e di pinete si passa con immediatezza ai caldi colori jonici e calabresi. Sugli alti crinali si possono riconoscere gli ultimi pini loricati ancora viventi nel bacino del Mediterraneo.

La valle del fiume Agri fu prima colonia e poi sede di civiltà greca; a lato dell'aviosuperficie le vestigia archeologiche sono numerose a documentazione di queste antiche origini. Ora la valle sta assumendo un'inaspettato quanto nuovo paesaggio crea-



I pini LORICATI sui costoni N-E del monte Pollino, gli ultimi esemplari viventi nel bacino del Mediterraneo



Gli aerei del servizio antincendio al parcheggio a lato della pista di Grumentum

to dai pozzi di trivellazione per il petrolio. Dai pozzi esce grezzo che, dicono abbondante e di ottima qualità, alimenta con continuità un carosello di un centinaio di autocisterne che instancabilmente fanno la spola fra i depositi in valle e le raffinerie di Taranto, in attesa che l'oleodotto in costruzione entri in funzione. Al momento sono operativi poco meno di un paio di dozzine di pozzi, ma entro breve saranno molti di più, per memoria registro che durante questo stage il Duodiscuss del Centro studi ha, in più d'una occasione, ripreso quota nella termica artificiale creata della fiamma che brucia i gas di scarico dei pozzi.

E così, questo angolo di mondo incredibilmente ricco di possibilità di veleggiamento, con il suo cielo zeppo di tanti e solidi cumoli, che già lo facevano rassomigliare a certe fotografie di cieli texani, ha ora, con le torri petrolifere disseminate qua e là, un elemento in più per consolidare la sua rassomiglianza a questa mitica area volovelistica americana.

Logisticamente parlando sulla pista abbiamo trovato alcune novità: un hangar in cemento semifinito e lo scavo per un ampio piazzale che porterà all'ingresso all'hangar e si raccorderà con l'attuale ampia area di parcheggio. Poi si parla di ulteriori finanziamenti per terminare queste infrastrutture e altro. S'è dovuto, improvvisando, risolvere il problema benzina per rifornire il rimorchiatore, altrimenti occorreva volare fino a

Lavello come punto di rifornimento più vicino. Abbiamo anche fraternizzato - e questa è un'altra novità - con nuovi utenti della pista: i piloti e gli assistenti di tre Dromeder e di un Wilga appartenenti alla Società che gestisce il servizio antincendio per conto della Guardia Forestale. Convivenza facile e gradevole che ha riempito i tempi morti di chi, dei nostri piloti, rimaneva a terra. Un elemento positivo per il futuro, vi è stato uno scambio di intenzioni che può rappresentare un primo passo per una possibile forma di collaborazione nel prossimo futuro. La presenza di un Wilga dotato di gancio per rimorchi aerei, già sul posto, dovrebbe venire utilizzata. Magari con l'integrazione di un verricello o di un sistema di lancio con autotraining. Sono sempre convinto, e su questo insisto, che con uno di questi mezzi si risolverebbe, efficacemente ed assai economicamente, il problema lanci. Anche quest'anno sono avvenuti agganci sicuri a quote molto basse (150-200 m.) alle termiche che nascono nei campi attorno alla pista.

Non abbiamo avuto una meteorologia favorevole, non quella vista in altre occasioni, in altre parole non abbiamo goduto di condizioni simili a quelle utilizzate per volare sulla Sicilia...ma nemmeno per andare a termicare sull'Aspromonte. La distanza maggiore raggiunta in gruppo, Duodiscuss più due monoposti, è stata quella per raggiungere Cosenza. La Sila greca e piana di Policoro sono state, invece, sorvolate più volte.



Il "fronte di brezza" in verticale di Sibari e l'aliante di Albano che sfrutta l'ascendenza

Sullo sfondo il mar Jonio di fronte a Sibari. Dalle falde a Sud del Pollino è visibile la diversità dei livelli di condensazione delle formazioni cumuliforme





Il risultato di maggior concretezza realizzato, ma anche quello voluto e più ricercato, è stato quello di una ampia sperimentazione e sfruttamento delle brezze marine. Dai semplici impulsi creati dalle infiltrazioni di aria marina, ai fronti stabili quelli, che si creano in presenza di una orografia favorevole. I piloti di questo stage hanno sfruttato più volte le possibilità offerte dal mar Jonio nell'area compresa fra Policoro e la Sila greca. La visualizzazione dei fenomeni provocati dalle brezze marine, ha permesso di capirne i meccanismi e di apprendere quali siano le tecniche migliori per il loro corretto sfruttamento. La linea costiera (quella Jonica) gode di una

ricca e varia orografia, questa particolarità la rende molto adatta per l'osservazione e lo sfruttamento di questi tipici fenomeni. Nello spazio di relativamente pochi chilometri è possibile osservare manifestazioni visualizzate assai diverse fra loro sia pur basate sulla tessa natura del fenomeno. La grande e surriscaldata pianura lucana, il retroterra di Policoro, sale molto dolcemente verso l'altopiano e le montagne a sud di Potenza, un'area ben irrigata specie nelle ampie zone pianeggianti, diviene arida e bruciata quando inizia a divenire collinosa ancor prima di essere montagnosa. Proseguendo lungo la costa verso sud - a partire da Rotondella per intenderci - l'orografia diviene francamente montagnosa e crea una importante barriera all'ingresso dell'aria marina. L'orografia di montagna sparisce di nuovo ed improvvisamente s'allontana dalla riviera marina immediatamente all'inizio della piana di Sibari. Qui il terreno s'appiattisce brutalmente a livello del mare, la piana corre in direzione di Castrovillari fino ad incontrare la catena dell'Appennino calabro dopo aver bordeggiato l'importante orografia del Pollino. In quest'area la brezza marina, se non è contrastata da venti sinottici di nord-ovest, non incontra ostacoli ed in funzione del riscaldamento solare e dell'attività termica conseguente, entra liberamente nel territorio. Sempre seguendo la riviera jonica dopo i due grandi porti di Sibari: quello industriale e quello da diporto, la pianura, in prossimità di Rossano, di nuovo cessa per dare spazio all'altipiano della Sila greca che di nuovo influenza, con grande efficacia, l'azione delle brezze di mare le quali assumono, in presenza di questo importante altopiano, aspetti originali. La costa jonica della Sila crea infatti fenomeni caratterizzati da notevoli



L'aviosuperficie di Castrovillari al bordo dell'autosole



La barriera orografica e le diverse basi di condensazione

le continuità e di forte energia. E' stato dunque soprattutto in quest'area che abbiamo agito sfruttando questa varietà di comportamento dell'aria marina quando invade un territorio surriscaldato da elevato irraggiamento solare e di così diversa orografia. Nel suo complesso definirei questo territorio una "palestra", è come si trattasse in un'aula per esercitazioni pratiche dove la teoria può venire sperimentata in concreto e con estrema efficacia. Sovente si visualizzano doppie, ed anche triple basi di condensazione e valo-

ri di ascendenza termica che si raddoppiano quando i fenomeni di convergenza, sovente solo impulsi, si manifestano in parallelo all'intensità delle termiche che, a loro volta richiamano aria marina oltre la normale, ma pur sempre costante, attività termica. Fenomeni instabili a volte pulsanti se non si è in presenza di vento sinottico, ma comunque forti e permanenti là dove la costa, con la sua orografia, mantiene stabili e ben localizzati i fenomeni.

Per dovere di cronaca ricordo che durante queste "palpazioni



La Calabria assolata. Le falde della Sila greca, l'ala del Ventus 2 e il Ventus 17,6 di Passarelli



Il porto industriale di Sibari. Visibile la condensazione in basso a sinistra di un "impulso" di "brezza marina"

energetice" abbiamo localizzata e visualizzata la posizione dell'aviosuperficie di Castrovillari che può essere considerata una buona base di riferimento in caso di emergenza.

Quando si vivono questi aspetti tecnici nella magica cornice creati dal contrasto dei colori dal blu profondo del mare, al verde delle montagne boschive, dai contrasti delle rocce al giallo delle stoppie, l'ocra tipico della Calabria assolata, ebbene, allora ed ancora una volta mi domando: ma quando il volo a vela s'accorderà di poter disporre di un territorio così particolare, così interessante e così esclusivo? Sia pure lontano?

Termino con un ringraziamento personale ai piloti del CSVVA e non, che hanno partecipato allo stage, in particolare a Claudio Albano perchè grazie alla sua disponibilità è stato possibile avere rimorchi aerei alla mattina, lui disponendo dell'autonomia di decollo del suo DG 800, dopo aver parcheggiato l'L5, ci raggiungeva ed assieme si proseguiva nelle nostre passeggiate aeree. Allo stesso modo abbiamo potuto riconsegnare, come era stato programmato, l'L5 a Rieti per la CIM nei tempi previsti. All'anno prossimo? E' assai probabile perchè solo con la determinazione e con la costanza si possono concretizzare risultati.

A.P.

* * *



Lo stage "Grumentum 1999" è stato sponsorizzato dal CSVVA utilizzando i fondi raccolti con il libro IL MIO VOLO A VELA e con il tradizionale aiuto di ADIDAS, la nota casa che produce abbigliamento ed articoli sportivi.



V. I. P. - International Gliding Club

GIORGIO GALETTO WORLD CHAMPION!

Giorgio Galetto, the 42 years old pilot of the Aeroclub of Bolzano, the son of Luciano, a well known person in the gliding community, and the grandchild of a much decorated military pilot, became the new 15 meter class world champion in Bayreuth, in a Ventus 2a in August. And the happy father of his first baby, a girl named Chiara, hours afterwards. Heartfelt congratulations to Giorgio and his wife Marina.

Celestino Girardi spoke with Giorgio Galetto when he returned to Italy, his interview follows.

Winner's secrets by Celestino Girardi

We had the impression you decided to be rather on the safe side in the first part of the contest, and push harder in the second part. Which tactics did you use during the 14 days of the competition?

The weather conditions actually split the contest in two different phases. During the first week the meteorological conditions were exceptional for Germany. Cloud base was often at 3000 meters, climbs were very strong. It seemed Texas, and in fact Karl Striedeck was leading, and pointing out that he was flying like at home. During the second week the weather was conversely typically German. We were in a low, it rained. But we succeeded in flying fairly long and fast tasks.

How do competition tactics change as a function of the weather conditions?

In both cases it is essential to pay the greatest attention to the starting time, and to how you start. It is very important to consider the task length and try to guess the average speed you can keep along the task. You have to establish your start and finish time, then try to go across the gate exactly when planned. And you learn if you did it right only when you are back and see the scoring! This year, however, there has been a person who made the difference for us, and I hope everyone will notice it. This person is Kiki, a.k.a. Jacky Clairbaux. The team manager was Smilian Cibic, but our "coach", our tactician and strategist, was Kiki, who is a real expert, I would say a professional in the field. He succeeded in creating a deep understanding among us pilots, and a strong esprit de corps. He always held exhaustive briefings and debriefings, and gave us very important pieces of advice. He knew everybody in the field, the other pilots, the other teams, so he could tell us who was to be the most dangerous opponent on a day or during the entire competition. But above all he constantly monitored the weather conditions and evolution. He certainly deserves some credit for our very fast race on the last day, when we completed our task taking 15 minutes less than all the others. He recommended that we should start late, while we were willing to start together with all the other pilots in the lot, that is 30 and even 45 minutes earlier than we actually did, accepting Kiki's suggestion. He had thoroughly studied the Meteosat images and had realized that the existing cloud cover would disappear, so a very late start was possibly the wisest choice. It was

While the other pilots found weak conditions, that is average climb values of 0.7 to 0.8 meters per second; we contacted much stronger - 2 to 2.5 m/s - thermals on course!

Does this mean that reading the sky and the weather correctly and picking the right tactics is essential?

Definitely. It is what we missed during the previous World Championships. Our equipment has always been first class, but this time with Kiki's help, we were finally able to fully exploit our potential. Stefano Ghiorzo and I had already been in a position to obtain excellent results in the recent years, but, in spite of being well prepared - it is clear that you do not place first and second in the Worlds by chance - full success had not smiled upon us yet.

So, what the Italian team lacked in the past was a good, skilled and accurate coordinator. Kiki was the team's winning card.

The Italian pilots placed sixth and eighth in the standard class, first, second and fifth in the 15 meter class. And as far as the open class is concerned, we should not forget that it was the first time those pilots participated in a World Championship. You need to fly such an important contest a few times before you can fully understand how things go.

Your winning in Germany, in their own country, must have been a sort of slap in the face for the German pilots, who were constantly quarreling.

Winning a world championship in Germany has been an enormous satisfaction...

It means you won in the Mecca of soaring.

It means winning in front of nearly 50,000 pilots, compared to the 1,000 glider pilots flying in Italy.

In Italy, we are very few, the body governing us, the Aeroclub of Italy, is inefficient, there are many hindrances to our activity, yet we succeed ...

These things happen, I am not surprised. Then, it should also be borne in mind that in Germany the pilots who end up competing in the Worlds are immediately at ease because they have gone through a challenging selection process consisting of several levels of competitions, starting from regional level. And they also have a great "audience" in Germany!

This year the Germans spared no effort to involve the public.

True. In Bayreuth they fitted transmitters to some of gliders on each

competition day. I had them on board a couple of times. On the field there were three large screens - they had a surface of about 15 meters - which displayed the map of the task area, and on which the courses followed by each pilot were projected. They also showed other data such as the average speed and the instantaneous airspeed. The people on the ground could thus follow the entire race, the changing of the leader, and so on, not only the take-offs and the spectacular crossings of the finish line. The same was also available in Internet.

Talking of spectacular arrivals. It is impossible to forget what happened on August 13, when you, Stefano and Thomas Gostner arrived together, nearly in formation. You placed first, Thomas second, and Stefano third, with the same number of points. An all-Italian dais. It will make history, and not only in Italy!

It was not the first time I had finished together with Stefano!

Karl Striedeck, from the US, flew very well during the first part of the competition, he was the leader, but on the last day he suffered from a serious setback. Why?

Striedeck is a famous pilot, he flew a 1000 miles flight on the Appalachians, he flew incredible flights. He has been a leading pilot for years, and still is. I know him well. He is a pilot who achieves great results, but sometimes fails utterly because he always takes a lot of risks. On the last contest day he was the only one who landed out, and lost the "gold". I think one could even expect Karl to run into a flop, because he always takes too many chances.

What about you. What kind of pilot are you? Are you a daring or rather a prudent one?

I am a fairly prudent pilot, definitely not a very bold one. But, let it be clear, when I talk about taking risks I do not mean placing oneself in harm's way, getting injured or breaking the glider. I refer to the risk you take when you choose your course of action. If you push too hard and end up too low, you may be compelled to work weak lift, and you waste a lot of time. Let me clarify further. Each day is characterized by an optimal thermal lift band which starts at a given altitude. In that band it is easy to contact lift. At lower altitude it is difficult to climb because thermals are not as well organized and strong as "in the band". If you are low you can be lucky. In this case you soon contact good lift because a thermal is just starting, but you are in a risky situation. If you do not find a workable thermal immediately, you have to stay on the spot, waiting for another thermal to start. And so you lose time. Taking a little less risks and being very consistent usually pays. Clearly, during the last days, and as suggested by Kiki, we risked a little more. But we did want to win. A few times we contacted a thermal when we were really low.

What do you mean with "really low"?

I mean between 400 and 500 meters above the ground. Then we put everything at stake.

In the future, which will the winning choice be: team flying or flying alone?

Team flying. It has been so in the recent years already. This year we demonstrated we are the world's strongest team in the 15 meter class. Two heads think better than one. We constantly exchanged information during our wingtip to wingtip flights.

Do you mean you really flew together, in a sort of tight formation? Yes, we were really very very close. It was not so during the first days because we had not calculated the water ballast to load with the necessary care, and a mere ten or fifteen liters can change flight performance. If you have

a lower wing loading, you glider glides worse than your companion, and you remain a little behind, but it thermals better. Equal glider, equal loading, equal instruments conversely let you exploit team flying at its best.

In team flying, the air mass that can be explored is much larger.

This is clear. Sometimes a pilot skips a 4 m thermal because he is passing let's say 20 meters away from it. If two gliders fly side by side, it is most likely that at least one of them contacts the lift. Also, sometimes, when two pilots in a team start working a thermal, one of them spirals to the right, the other to the left. In a couple of turns they have a lot of information about what it is most advisable to do.

Giorgio, let me ask you this question now. Do you ever have the temptation of not telling what you are doing to gain some advantage even on your team mates?

No way! Never. Stefano and I have been flying together for so many years now. And the same with Thomas. When you choose team flying you do fly as a team.

Do you think that the feeling and respect among the pilots must then come first, and the competitive drive of each pilot second only?

Yes, but it must be clear that in the end nobody makes you gifts. If you are working a thermal together and you know that the sky is blue from there to the finish line, the best thing the team pilots can do is to remain together. But, for instance, and that happened to me on a contest day, if one of the team has a problem, the other pushes on. On the day I just mentioned, my radio set was operating poorly and the computer needed some fine tuning, so I remained a little behind. Then Stefano contacted very good lift, I was 50 meters lower than him and did not. It cost me five minutes. My team mates did not wait for me. And so did I on other occasions, when I had a lead on them on the final glide. I kept on relying all information, but did not slow down.

When did you start feeling you were among the world's top pilots?

I sort of started feeling that I could obtain very good results some years ago. But I never think about that during a competition. I race on a day-by-day basis only. Even now I still cannot believe I am the world champion.

Also, there are many factors that can change a very good player into the most valuable one. They include serenity of mind, tranquillity at home, physical fitness, the lack of any problem at work, good relationships with you fellow pilots. And in my case there was yet another person who made the difference. She is my wife Marina. She was expecting our first baby in August, but in spite of this she insisted that I should not miss the Worlds. She told me: "Go and fly well and safely. It will be the three of us when you get back!". Often wives and girlfriends want their men to win. Marina wanted me to be happy and not miss an opportunity. That gave me a special inner strength. This medal belongs to her too.

When did you start flying gliders?

In 1974, I got my license in 75. That means twenty five years ago... wow!

And do you still look at your yawstring, and keep it always at center when you fly?

Do not ask such questions - Giorgio replied laughing - surely I do, well almost so. I was taught to keep the string "glued" at center of the canopy by my flight instructor Enzo Centofante when I was a student pilot and I still obey his "order".

2° Campionato Mondiale World Class e 11° Campionato Europeo Femminile di Volo a Vela

di Rocco Caruso

Dal 2 all'8 Luglio si sono svolti a Leszno (Polonia) il 2° Campionato Mondiale World Class e l'11° Campionato Europeo Femminile di Volo a Vela. Il sito internet ufficiale è <http://www.css-leszno.it.pl/>

2° Campionato Mondiale World Class

Campionato dominato dai francesi, medaglia d'oro con Julien Henry e argento con Frederic Hoyeau, e caratterizzato da una meteo non troppo favorevole.

Si sono avute sette prove valide con temi di gara di 306.9 - 196.5 - 319.6 - 169.2 e 307.4 km. e due prove POST (Pilot's Option Speed Task).

Terzo posto per il giovane polacco Sebastian Kawa in una gara che ha visto la partecipazione di 25 piloti di nove nazioni e l'assenza dell'Italia un po' perchè mancano i soldi e un po' perchè, pur con sei o sette esemplari di PW5 venduti nel nostro paese la World Class stenta a decollare.

La classifica a squadre vede al primo posto la Francia, seguita da Polonia, Germania, Gran Bretagna, USA, Australia, Argentina, Brasile e Portogallo.

11° Campionato Europeo Femminile di Volo a Vela

Diviso in tre classi club, standard e 15 metri con otto prove valide.

Classe Club

Nella club si impone la francese Claire Luyat con aliante Pegae, seguita dalle polacche Joanna Biedermann con SZD Brawo e da Maksymiliana Czmiel-Paszyc su SZD Jantar Standard 3. Il tema di gara più lungo è stato di 436.3 km. per questa classe che ha visto gareggiare 16 piloti di Francia, Polonia, Repubblica Ceca, Germania, Russia, Gran Bretagna, Lituania e Lettonia.

Classe 15 metri

Vincitrice della classe corsa è stata l'ucraina Walentyna Toporowa su Ventus 2B seguita dalla ceca Jana Veprekova su Ventus C e dalla tedesca Angelika Machinek su Ventus 2A.

La prova più lunga è stata di 517.1 km. per le 12 ragazze in gara provenienti da Ucraina, Repubblica Ceca, Germania, Polonia, Lituania e Gran Bretagna.

Classe Standard

Trionfo britannico nella classe standard con la conquista dell'intero podio con al primo posto Sarah Jane Harland su ASW 24, al secondo Gillian Spreckley su LS8 e Sarah Lucy Withall su Discus B.

504 km. il tema di gara massimo per le 15 concorrenti di Gran Bretagna, Germania, Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca e Russia.

Informazioni tratte dal mensile Aerokluby edito dall'Aeroklub Polski



da CREMONA:

Nei giorni 7 e 8 giugno all'Aereo Club di Cremona si sono svolti gli esami per ottenere la licenza di pilota d'aliante. Quattro i nuovi piloti: Anselmi Paolo, Mosa Paolo, Guarneri Gianni e Ronchini Alessandro, portati al brevetto dall'istruttore Malanca Mario e dall'onnipresente trainatore Pellini Gualtiero. Esaminatore il Sig. Dario Laureti.

RONCHINI ALESSANDRO

Rettifiche & precisazioni:

VOLO A VELA N° 253 pag. 27:

ALZATE - Nutrito stage primaverile:

- 1) non è ZLEGLER ma **ZIEGLER ARWIN**
- 2) non è HEINGLER ma **HEINIGER**
- 3) non è NEUFER ma **NIFFELER**

VOLO A VELA N° 248 pag. 42:

"Cinque secondi per lanciarsi"

Antonio Foglia ci scrive:

Ti sarei grato se potessi pubblicare questo breve seguito alla mia avventura "Cinque secondi per lanciarsi".

Messi al corrente dell'accaduto, alla Schempp Hirth mi hanno fatto notare che esiste una molla di richiamo del cavo per l'allungamento della pedaliera.

La ditta Glasfaser ha potuto verificare che l'estremità del cavo si era sganciata dall'occhiello terminale della molla di richiamo, senza riuscire però a determinare la causa. La vostra molla di richiamo funziona correttamente?

ANTONIO FOGLIA

VOLO A VELA si scusa per il ritardo nel pubblicare questa precisazione.

VENDESI ROULOTTE TIPO LAIKA 1100

4 posti, veranda chiusa, frigorifero, accessori campeggio, base: aeroporto di Rieti, anno di prima immatricolazione 1969, targa AL7631, buone condizioni, prezzo interessante, telefonare a Carlo (ore serali) 011.341121

BRIEFING DUE TORRI:

anche quest'anno verrà condotto dalla FIVV. La data prefissata è Domenica 14 Novembre 1999, presso l'Aero Club di Bologna come di consueto. Gli inviti saranno spediti quanto prima. Un'agenda dei lavori sarà stilata e dettagliata nelle lettere d'invito.

(VOLO A VELA rinnova l'invito di trascrivere gli interventi affinché ne resti valida traccia).



VGC 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. 02.959681 (ore ufficio) - Fax 02.95968353

La T&A - Testa & Associati
*è una società di consulenza
specializzata in operazioni di finanza straordinaria:
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

*I professionisti di T&A
provengono da esperienze maturate
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:
Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

**Ristrutturazione e/o
rifinanziamento del debito.**

Nei casi di performance finanziarie inadeguate o strutture di capitale inappropriate, strutturiamo l'assetto finanziario ottimale, eventualmente negoziando con il sistema bancario e finanziario. T&A si affianca inoltre ai propri clienti nel monitoraggio successivo.



Cessioni o acquisizioni di società.

Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence e nell'impostazione della contrattualistica.

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

Quotazione in Borsa.

T&A assiste i propri clienti nella verifica di fattibilità e convenienza della quotazione, nella valutazione, nella strutturazione dell'operazione, nella negoziazione e nel coordinamento con i global coordinator.

C'È DI PIÙ?

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

C

O

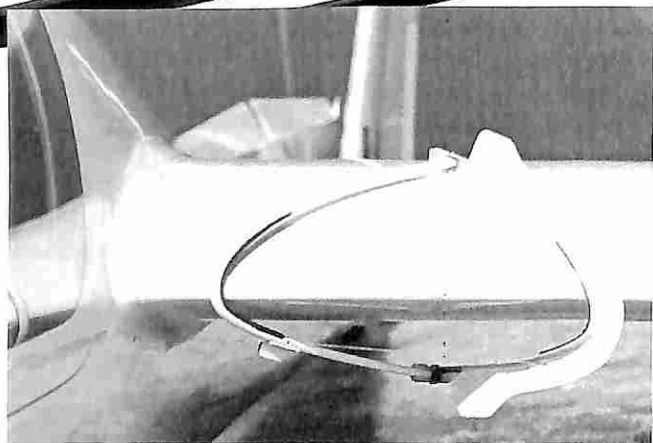
B

R

A

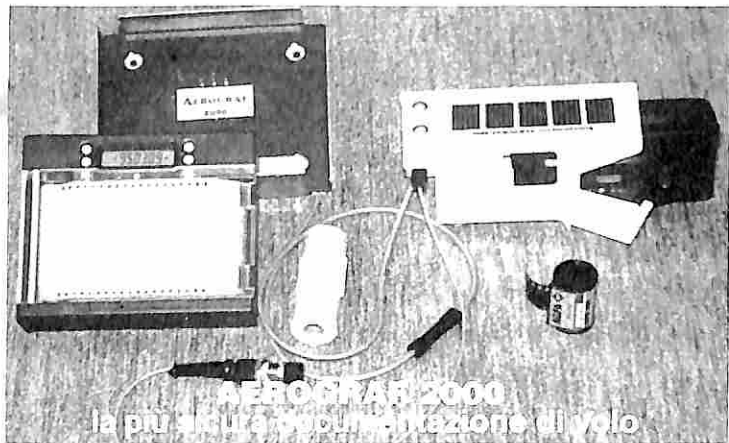
COBRA

Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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



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

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)



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 Winglets	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

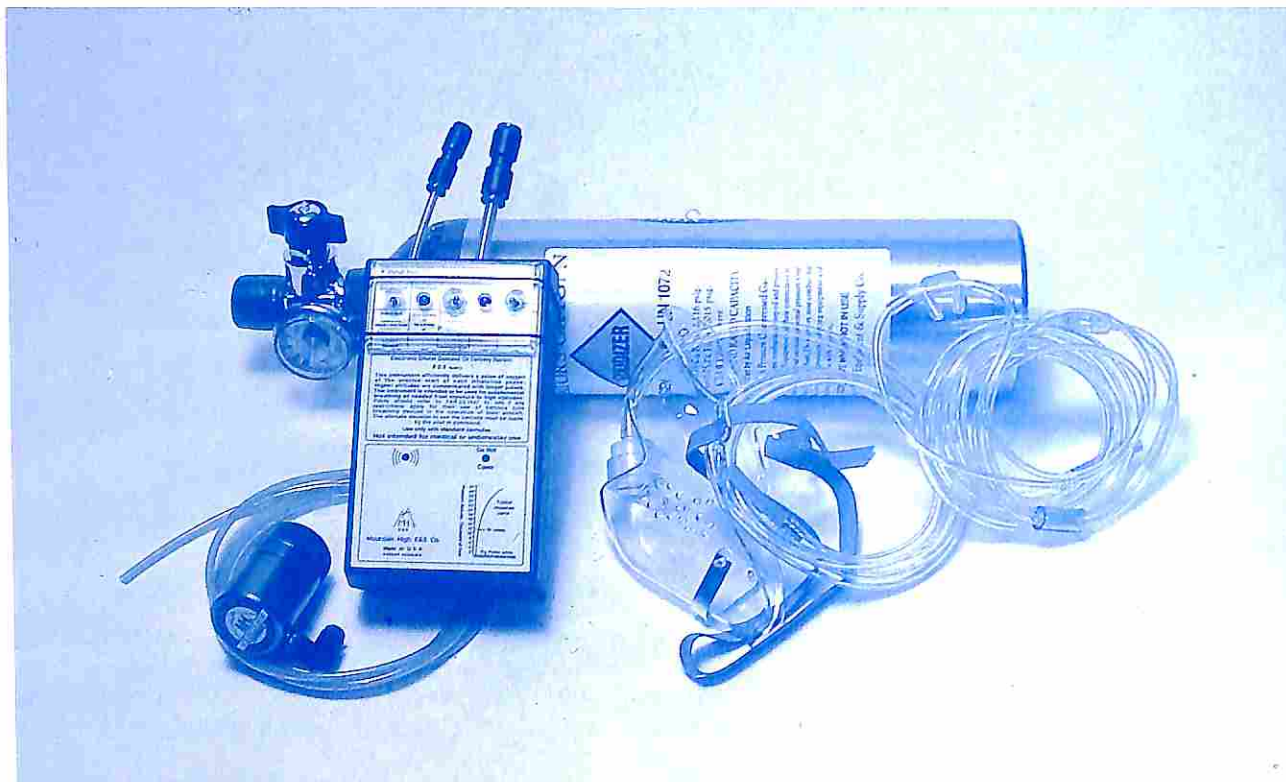
ELAN FLIGHT
 -Slovenia-

UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ

Contattate:

PAOLO DE MARCO

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

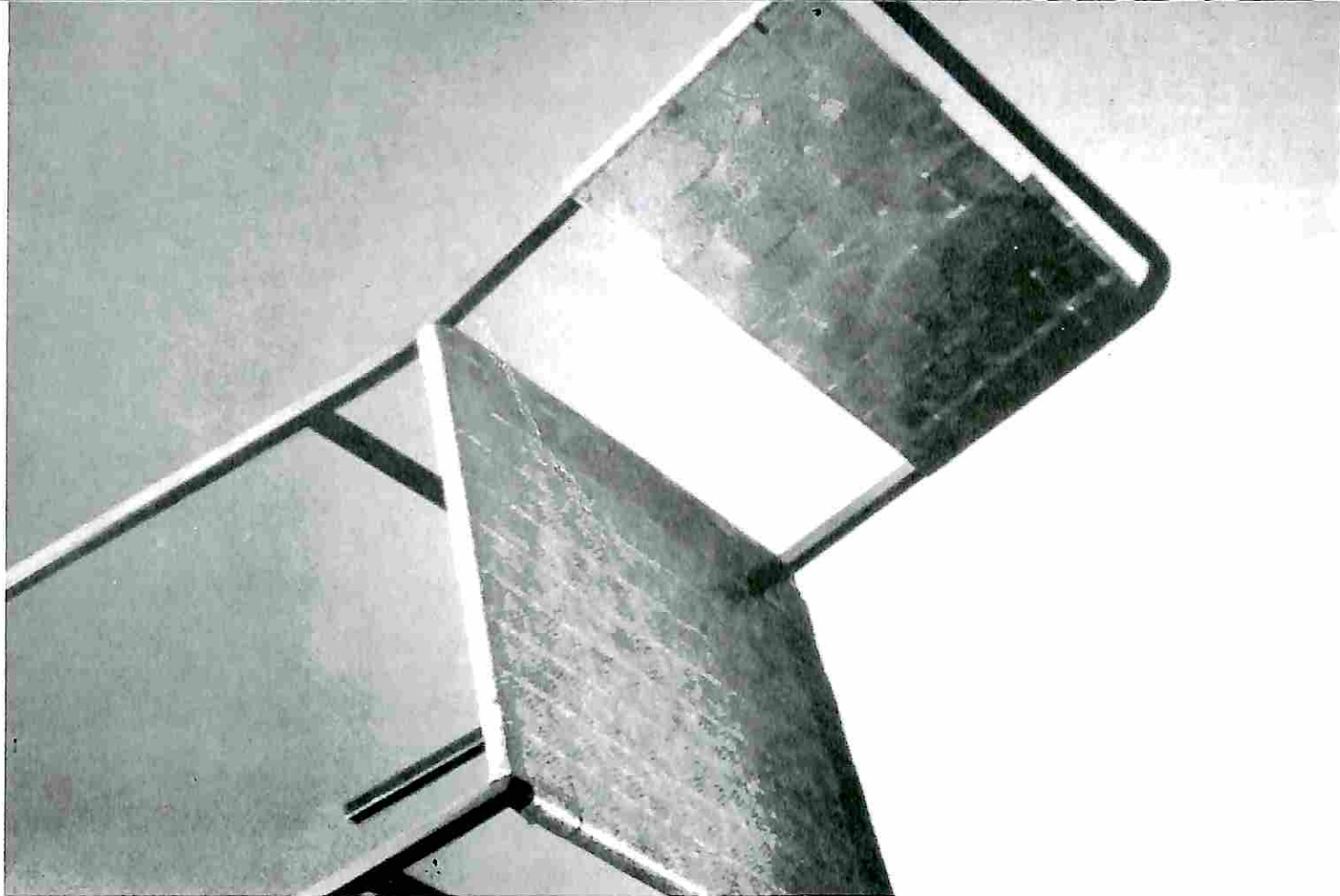


IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- 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.



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

**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



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, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B, 2 DUO DISCUS

- 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.