



**VOLO** + **VELA**  
AGOSTO - SETTEMBRE 1985  
N. 171

La Rivista del Volo e della Vela

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV.70

# VALIDITA' DI UNA FORMULA



DA 70 ANNI L'AERMACCHI PRODUCE VELIVOLI DI INTERESSE MONDIALE; NEGLI ULTIMI DECENNI I SUOI ADDESTRATORI SONO STATI ESPORTATI IN 13 PAESI DEI 5 CONTINENTI.

L'MB-339, ADDESTRATORE A GETTO AVANZATO PER GLI ANNI '80, GIÀ PRODOTTO IN PIÙ DI 100 ESEMPLARI, È STATO ADOTTATO DA 5 OPERATORI IN 4 CONTINENTI. UN'AFFERMAZIONE MONDIALE DELLA TECNOLOGIA E DEL LAVORO ITALIANI, UN NOTEVOLE CONTRIBUTO ALLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE.

# AERMACCHI

VARESE - ITALY

Bravo,  
Bravissimo!  
Bene,  
Benissimo!

Non si può che esultare.

Non si può che gioire con Leonardo Brigliadori per la sua meritata ed attentamente voluta e costruita vittoria.

Non si può che congratularci con tutti i concorrenti che hanno disputato, con accanito ma attento agonismo, questi stupendi Mondiali.

Non si può che compiacerci con tutti coloro che hanno lavorato per realizzare questa riuscitissima edizione dei Mondiali che per la prima volta si svolgeva sul suolo italiano.

Infine, ultimo ma non ultimo, non si può che rivolgere un pensiero riverente a chi sta lassù ed ha offerto il meglio di quanto il cielo di Rieti abitualmente offre.

Non si può che esultare.

La vittoria di Leonardo Brigliadori è il coronamento di una lunga carriera sportiva che lo ha sempre visto sulle prime posizioni, quindi niente di più segretamente atteso quanto di più meritato. E se il merito è solo suo, il lustro che ne deriva è di tutto il volo a vela italiano, che ne ha molto bisogno.

Le congratulazioni ai concorrenti sono dovute in quanto la maggior parte vola abitualmente su territori sensibilmente diversi e ciò malgrado tutti si sono seriamente impegnati. Le molte cifre che sono contenute in questo numero di VOLO A VELA permettono analisi di tutti i tipi. Noi diciamo che sono stati tutti bravi nel realizzare gran parte dei temi loro affidati, ma sono stati bravi ed attenti anche sul campo di Rieti. Ecco un dato che, visto da terra, ci è apparso ancor più significativo: 11 atterraggi in 60 secondi, che sono diventati 15 in 90" per giungere a 31 in 300"! Qualche paura? Certamente!

Il compiacimento, già espresso verbalmente, desideriamo rinnovarlo qui affinché ne resti traccia a merito dei molti che hanno lavorato sodo, con fede ed entusiasmo, realizzando un'edizione che resterà a lungo nella mente di tutti quelli che l'hanno vissuta.

Il pensiero riverente non consente molte parole, ma il cielo di Rieti merita che gli uomini gli dedichino tutte le necessarie attenzioni.

Le dimostrate possibilità che può offrire siano attentamente messe a frutto per fare di Rieti e del suo cielo quel centro europeo che molti ci spronano a realizzare. VOLO A VELA ha già iniziato ad operare in tal senso.

Ora possiamo aprire i diruttori e scendere.

In altra parte di questo stesso numero troveremo un'altra realtà, contro la quale torneremo a sollecitare la rivolta di Abele!

*Lorenzo Scavino*

Everything  
Great,  
and  
Bravo!

We cannot do anything but be happy.

We share Leonardo Brigliadori's joy for his deserved, strongly pursued and carefully constructed victory.

And we congratulate all competitors on the sporting, though extremely keen, spirit with which they have taken part in this wonderful competition.

We also wish to express our admiration to all the people who have worked to realize these World Championships which, for the first time were held in Italy.

Last, but not least, we turn our thankful thought to Somebody in heaven, who offered the participants the best weather Rieti can offer.

We cannot do anything but be happy.

Leonardo Brigliadori's victory is the apex of a long career which has always seen him in a leading position, thus it is something which had been secretly waited for and could not be more deserved.

Merit is just Leonardo's own, but the prestige this title brings belongs to the entire gliding community of Italy, which badly needs it.

Congratulations are due to competitors, who although for the most part usually flying in regions that are remarkably different from the contest area, were all the some able to give their best. The figures given in this issue of Volo a Vela permit any type of analysis to be carried out. We stress that all pilots did fly greatly and were good at completing most of the tasks that were given to them, but also paid extreme care to safety over the Rieti airfield, which is so important. A very significant data: 11 landings in 60 seconds, which turned 15 in 90 seconds and ended up in 31 in 300 seconds... a bit scary isn't it?

We wish to express our satisfaction here once again. We already had the chance of pointing it out verbally, but we really wish to confirm it in a written form, so that it can remain as a token of appreciation to all those who have been working hard and with enthusiasm to organize these Championships, which will surely be remembered for a long time by all who have taken part in them.

No other words are necessary in our opinion, except just that Rieti's sky deserves that men pay all the required attention to it.

The possibilities it affords, and that were verified, must be exploited. Rieti should become that European gliding center that many people think it may become. Volo a Vela, is working to have things starting to move in this direction.

**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore  
Smilian Cibic, vice direttore  
Patrizia Golin  
Attilio Pronzati  
Plinio Rovesti  
Sandro Serra  
Emilio Tessera Chiesa  
Segreteria: Paola Bellora

**PREVENZIONE & SICUREZZA:**

Jacob C.

**PROVE IN VOLO:**

Walter Vergani

**VIP INTERNATIONAL****GLIDING CLUB:**

Roberta Fischer

**INVIATO SPECIALE:**

Antonino Desti

**AEROMODELLI:**

Renato Corno

**CORRISPONDENTI:**

FAI-CIVV: Piero Morelli  
STATI UNITI: Mario Piccagli

**ABBONAMENTI E PUBBLICITA':**

Francesco Scavino

**ABBONAM. PER ANNO SOLARE:**

ITALIA

sostenitore	L.	100.000
ordinario	L.	50.000
associati	L.	40.000

ESTERO

ordinario	\$	40
via aerea	\$	60

**REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:**

Aeroporto «Paolo Contri»  
Varese - Calcinate del Pesce  
tel. 0332-310073 - CAP 21100  
C.F. & P. IVA 00581360120

Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70.  
Pubblicità inferiore al 70%

Autorizzaz. Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro.

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

**ARTI GRAFICHE CAMAGNI**  
COMO**DIRETTORE RESPONSABILE:**

Lorenzo Scavino

# VOLO A VELA



La rivista dei volovelisti  
italiani fondata da  
Plinio Rovesti nel 1946, edita  
a cura del Centro Studi del  
Volo a Vela Alpino  
con la collaborazione di  
tutti i volovelisti

AGOSTO - SETTEMBRE 1985

N. 171

## SOMMARIO:

Bravo, bravissimo! Bene, benissimo!	173
<b>Campionati mondiali 1985:</b>	
I favolosi XIX campionati mondiali	183
L'Italia consegna alla storia del volo a vela i XIX Campionati Mondiali, fra i più belli	189
Interviste con i tre vincitori	191
Dietro le quinte	193
Una simpatica iniziativa	193
Incontri & scontri	194
Motoalianti	195
Ultimissime	196
A parer mio...	199
Vivere all'altezza dei propri sogni	200
Walter Neubert vola per 924 km. sugli Appennini	201
Notizie dai campi di volo	203
I lavori della Commissione di specialità	207
La graduatoria nazionale provvisoria al 1° settembre 1985	209
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	219

Inseriti:

V.I.P. - International Gliding Club

Inserito a colori:

Una veduta generale dell'aeroporto di Rieti  
con lo schieramento degli alianti pronti al via.  
Un apprezzato colpo d'occhio da una immaginografia  
di Carlo Marchetti: Sul retro: Parata delle squadre  
per la cerimonia di chiusura.

IN COPERTINA:

Mondiali '85. Ancora un'idea brillante. Questa volta dalla gentile Signora Schubert: perchè non facciamo una gara di disegno tra i figli dei volovelisti? Ecco in copertina il più simpatico gruppo di concorrenti.

# GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete  
una nuova  
dimensione  
al volo**



**combinare con  
questo magnifico  
motoaliante**

**il piacere  
del volo a vela a  
decollo autonomo  
con quello  
del turismo aereo  
e la scuola**

GROB

---

**semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio**

---

- due posti affiancati
- motore Grob G 2500, 90 HP
- serbatoio da 100 litri
- elica bipala a tre posizioni di nuovo disegno
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- pedaliera regolabile
- riscaldamento in cabina
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili
- strumentato standard e strumenti motore

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
- efficienza 1:28 a 115 Km/h
- corsa di decollo 220 m
- 12 litri-ora a 170 Km/h
- 9 litri-ora a 140 Km/h
- velocità massima 210 Km/h
- autonomia 1800 Km
- struttura completamente in vetroresina

---

**versione «RANGER» con doppia accensione**

---

*chiamateci per voli dimostrativi*

---

**GLASFASER ITALIANA s. r. l.**

Via Ghiaie, 3 - Tel. 035/631011 - 24030 VALBREMBO (BG)

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso  
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il piú piccolo professionale  
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della  
Becker Flugfunk è il piú piccolo e  
potente oggi esistente.

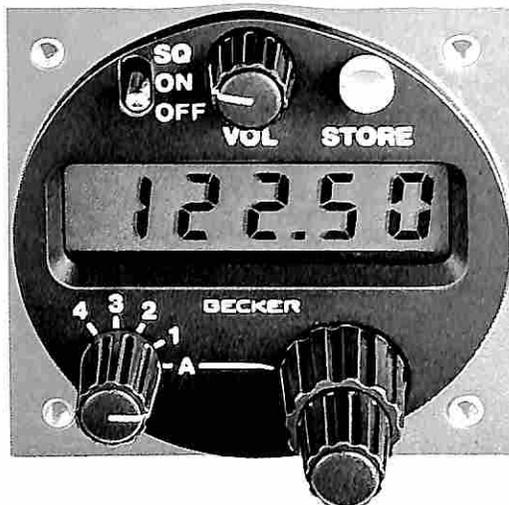
Formato strumento piccolo  
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale  
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di  
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri  
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili  
oltre alla 121,5 di emergenza  
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

*Opzionali:* interfono,  
illuminazione del pannello,  
indicazione temperatura esterna  
e tensione batteria.

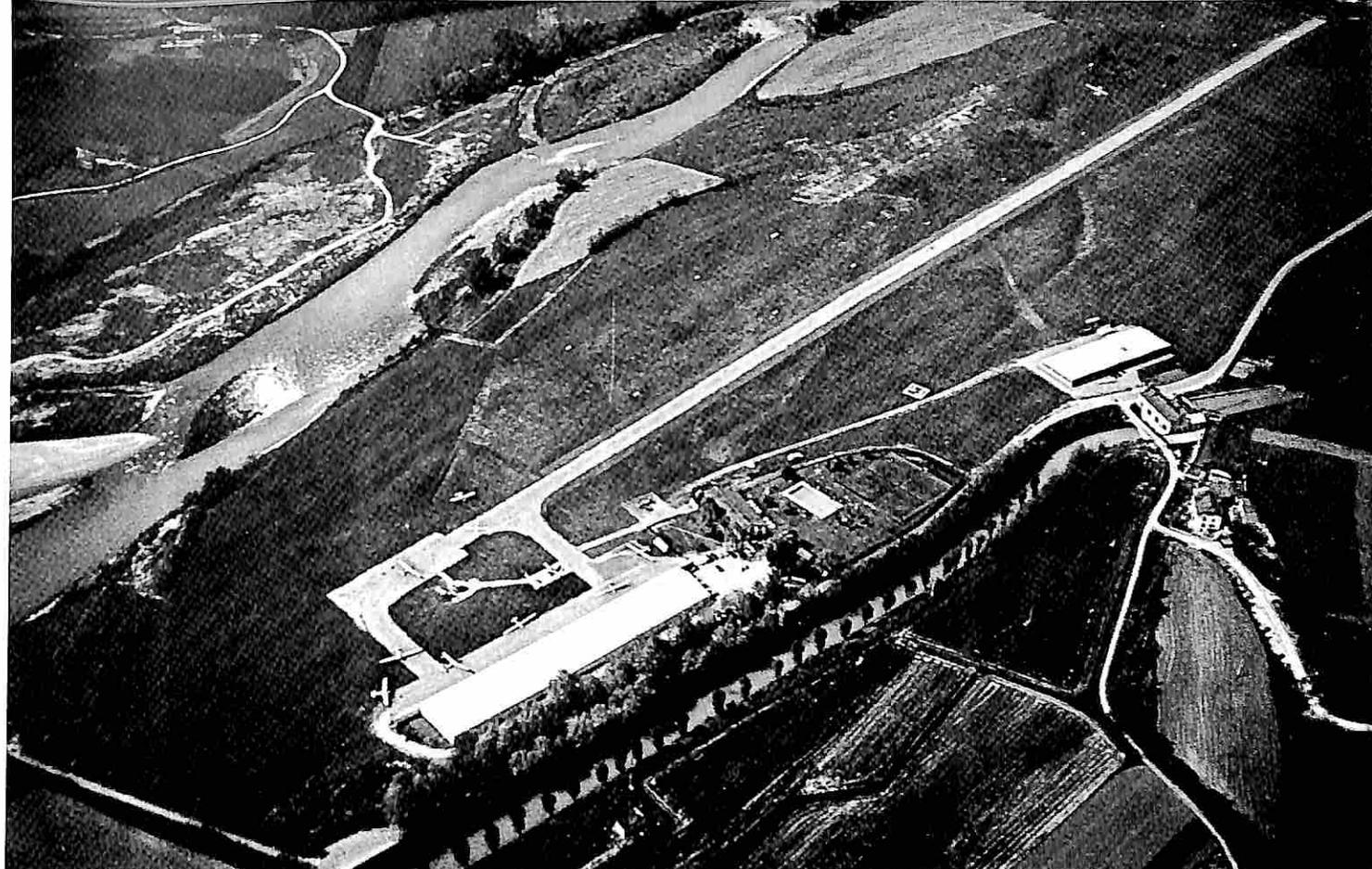
È in corso la omologazione in  
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

**BECKER**  
FLUGFUNK  
Avionics made in Germany

**GLASFASER ITALIANA srl**  
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

Assistenza: **GENAVE ITALIANA**  
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO  
Tel. 0471/933328



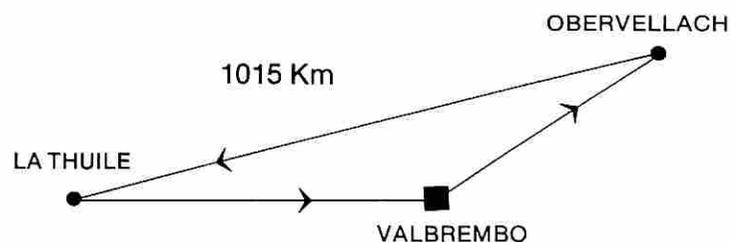
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA  
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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

**Aeroporto di Valbrembo - BG**  
**Telefono 035/631093 - Frequenza radio 122,6**

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

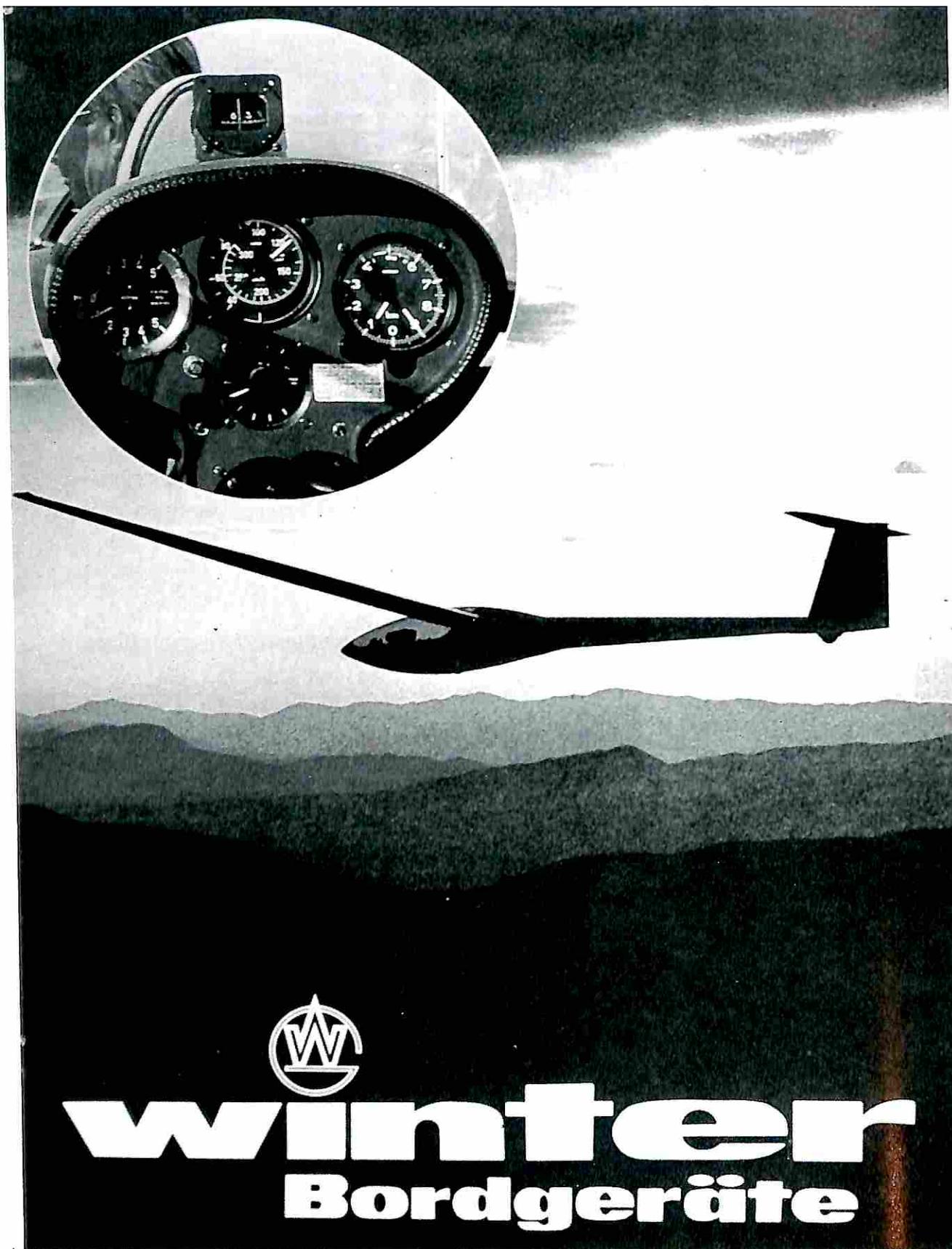
**5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.**  
**2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso**



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Alianti a disposizione di tutti i soci piloti.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliante Falke.

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

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



---

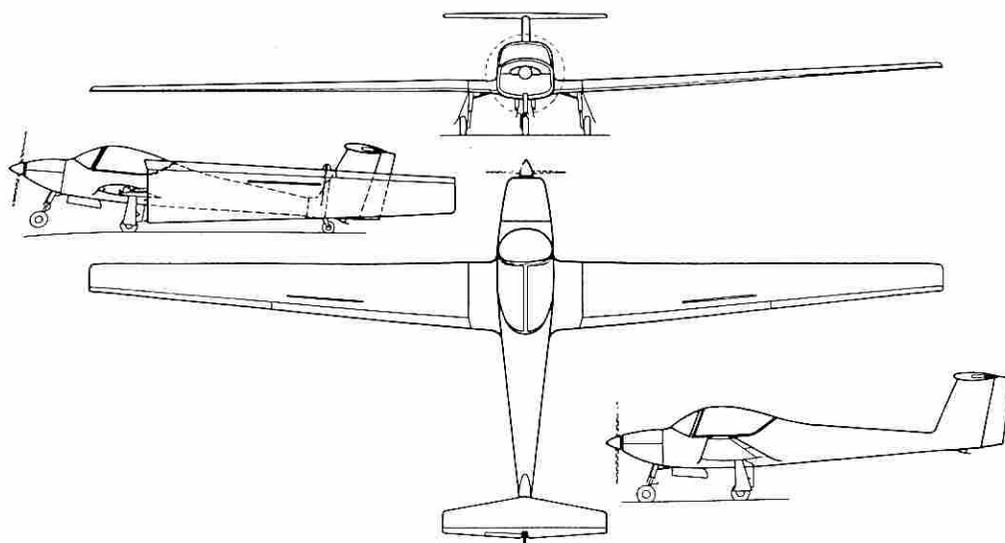
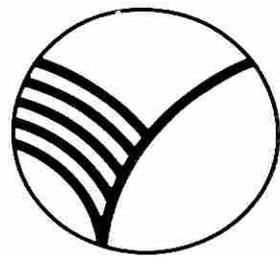
..... ora in produzione ed omologati: anemometro ed altimetro  
diametro 57 mm.

---

GLASFASER ITALIANA SRL - VALBREMBO - BG - TELEFONO 035/631011

# TAIFUN 17 E

valentin

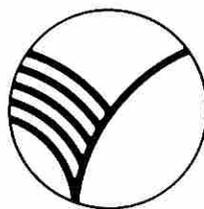


propulsore Limbach	80 hp
apertura alare	17 m
superficie alare	17,6 mq
lunghezza	7,8 m
allungamento	16,4 m
peso a vuoto	600 kg
peso max decollo	820 kg
efficienza max a 105 km/h	30 ca.
minima discesa a 85 km/h	0,95 m/s
velocità di salita	3,2 m/s
Vne	245 km/h
distanza di decollo	270 m
consumo	15 lt/h
autonomia massima a 205 km/h	1250 km

Ali ripiegabili con flap di curvatura. Elica Hoffmann con tre regolazioni. Carrello retrattile, triciclo, con ammortizzatori pneumatici. Due freni a disco. Seggiolini a guscio con imbottiture, facilmente rimovibili quando si impiega il paracadute. Cinture di sicurezza a 4 punti. Tettuccio scorrevole con i finestrini laterali. Antenna a 4 terminali inserita nella deriva. Equipaggiamento standard completo. Due serbatoi da 45 litri cad. Le ali sono ripiegabili in tre minuti da una sola persona.

**valentin** GmbH

Germanenstraße 2  
8901 Königsbrunn  
Telefon 0 82 31 / 40 33



Rappresentante unico per l'Italia:

**WILLY RIBOLLA**

Via Leonardo da Vinci 637  
90135 PALERMO - Tel. 091/222.315

**NEW**

**NEW**

# NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

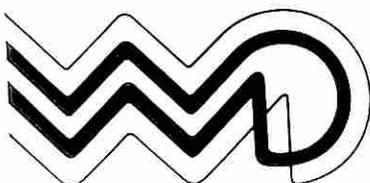
## FSG 70



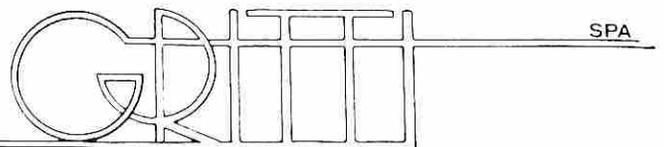
## FSG 71 M



- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla con facilità in un supporto portatile e trasformarla con ciò in una stazione di terra



Walter Dittel GmbH  
Luftfahrtgerätebau  
Erpftinger Straße 36, Postfach 260  
D-8910 Landsberg/Lech 1



I-39100 BOLZANO BOZEN  
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse  
P.O. Box 89 - 90  
Tel. 0471/940001 (5 linee)  
Telex 400312 GRITTI I

# ALEXANDER SCHLEICHER

Segelflugzeugbau

D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE

(Germania Occidentale)



- ASW 22      **Classe Libera**  
Apertura alare 22 mt. o 24 mt.  
Efficienza max. oltre 57
- ASW 20C      **Classe FAI 15 mt.**  
Apertura alare 15 mt.  
Efficienza max. oltre 43

- PROGRAMMA CONSEGNE**
- ASK 21      **Biposto scuola**  
Apertura alare 17 mt.  
Efficienza max. 34
- ASK 23      **Classe Club**  
Apertura alare 15 mt.  
Efficienza max. 33,7
- ASW 19B      **Classe Standard**  
Apertura alare 15 mt.  
Efficienza max. 38,5
- ASW 20B      **Classe FAI 15 mt.**  
Apertura alare 15 mt.  
Efficienza max. 43
- ASW 20BL      **Classe FAI Open**  
Apertura alare 16,6 mt.  
Efficienza max. oltre 44
- ASW 20CL      **Classe FAI Open**  
Apertura alare 16,6 mt.  
Efficienza max. oltre 44

... Ed inoltre il magnifico ultimo nato della prestigiosa FOUNIER ...  
... lo RF10

FOURNIER AVIATION



Aérodrome de Athée/Nitray  
37270 MONTLOUIS  
Téléphone (47) 50.68.30

- Apertura alare                   : 17,47 mt.  
Apertura alare  
con ali ripiegate               : 9,60 mt.  
Efficienza max.                 : 30  
Potenza                         : 80 CV  
Consumo da 7 a 14 lt/h  
Velocità di crociera           : 110 Kts  
Velocità max.                 : 120 Kts  
Autonomia                     : 620 miglia



Rappresentanti per l'Italia:

**MUSSO ALBERTO**

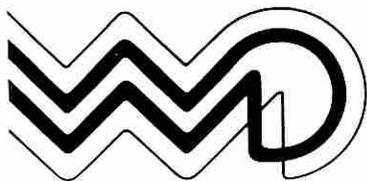
Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)

Tel. 011/787391 (ab.)

**GRINZA CARLO**

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO

Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6931373 (uff.)



Walter Dittel GmbH  
Luftfahrtgerätebau

Erpfinger Straße 36, Postfach 260  
D-8910 Landsberg/Lech 1

AG **GRITTI** SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



#### FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



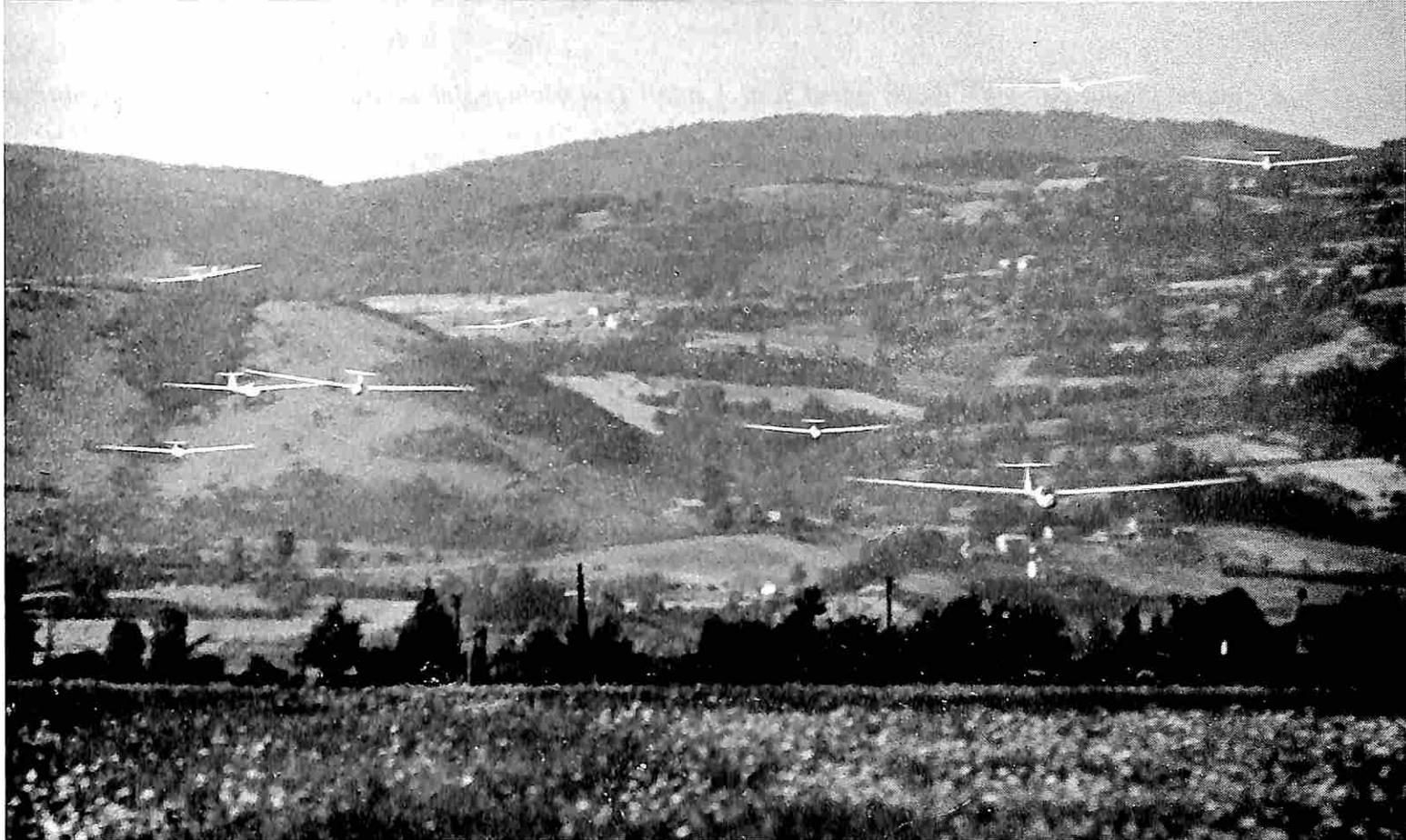
#### FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



#### FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.



# ***I Favolosi XIX Campionati Mondiali***

**di Smilian Cibic**

*Merito di San Francesco o di altre raccomandazioni altolocate oppure coincidenza di una serie di circostanze favorevoli, i XIX Campionati Mondiali sono ottimamente riusciti sul piano sportivo, tanto da non far rimpiangere quelli di Hobbs, favoriti da un'ubicazione e da un clima del tutto particolari.*

*Una situazione meteorologica ottima anche per Rieti, una notevole dose di fortuna, un campo di concorrenti e di macchine che più completo di così non poteva essere sono stati i fattori determinanti di un successo che, completato dal titolo conquistato da Leonardo Brigliadori, non può che renderci felici in sé e per le favorevoli conseguenze che potrà avere in futuro.*

## **I CONCORRENTI**

*25 le nazioni presenti più i sudafricani a titolo individuale. Non mancava nessuna nazione volovelisticamente importante, ma spiace che la presenza dei secondi abbia impedito o sia stata usata da pretesto per impedire la presenza di canadesi e russi.*

*L'essere riusciti a portare a cinque i piloti per nazione è stato uno sforzo organizzativo che ha consentito di arrivare al centinaio di concorrenti, peraltro sempre più squilibrati tra le varie classi a partire dall'introduzione ai mondiali della 15 metri come si vede dalla tabellina che segue:*

	1978	1981	1983	1985
Standard	23 (29%)	27 (33%)	42 (39%)	37 (37%)
15 metri	32 (40%)	42 (52%)	48 (44%)	47 (46%)
Libera	25 (31%)	12 (15%)	19 (17%)	17 (17%)
<b>totale</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>109</b>	<b>101</b>

*Mentre la 15 metri continua, sin dalla sua apparizione, ad essere la più frequentata, seguita dalla standard che i nuovi tipi hanno rinvigorito, la libera si è attestata ormai su una quota più vicina al 15 che al 20% del totale che continua a mettere in dubbio la validità della sua presenza ai mondiali.*

*D'altronde, per come stanno andando le cose, e contrariamente a tutte le idee in proposito che vorrebbero questa funzione affidata ad una classe economica, è la libera che è diventata in pratica con il Nim-*

bus 3 una classe monotipo nella quale quasi tutti i piloti (selezionati dal conto in banca) si confrontano ad armi pari.

## GLI ALIANTI

E dal momento che parliamo di alianti, vediamo qui di seguito il dettaglio delle presenze per tipo nelle tre classi:

	Standard	15 metri	Libera	Totale
Ventus		17		17
* Discus	14			14
Nimbus 3			13	13
Nimbus 2B			1	1
Mininimbus		1		1
* LS 6		12		12
LS 4	8			8
ASW 20		8		8
ASW 20B		1		1
* ASW 20C		6		6
ASW 22			1	1
DG 300	8	1		9
* Pegase BC	4			4
* Brawo	3			3
* Krokus		1		1
Jantar 2B			2	2
<b>totale</b>	<b>37</b>	<b>47</b>	<b>17</b>	<b>101</b>

Gli alianti contrassegnati con l'asterisco, per un totale di 40, erano alla prima apparizione ai Mondiali.

Abbiamo detto dell'equilibrio dei mezzi nella libera. Diremo subito che nelle altre classi c'erano diverse novità di tipi, di profili, di winglets, di baricentri mobili, ecc., delle quali varrà la pena di parlare in altra occasione sentendo il parere dei protagonisti. Ma con tutto ciò i mezzi sono apparsi abbastanza vicini come prestazioni (certamente più che nei Mondiali più recenti) e non sembrano avere influito in maniera decisiva sui risultati, che sono quindi essenzialmente dipesi (e la cosa non può che fare piacere dal punto di vista sportivo) dai piloti.

## IL CAMPO DI GARA

Rieti, nella sua nuova versione ampliata a Borgo S. Lorenzo a nord e Sepino a sud, costituisce un campo di gara che, pur limitato a una fascia piuttosto ristretta, dà luogo, per le interrelazioni tra geografia e meteorologia, a una estrema varietà di situazioni. Si aggiungano a queste previsioni meteo che più di qualche volta si rivelavano, senza colpa di nessuno, un po' ottimistiche e un task setting pure ottimista e si ha una combinazione che, se anche non sempre gradita dai concorrenti, ha portato certamente a temi e gare interessanti, e forse alla scoperta di una nuova dimensione di Rieti (vedi i 751 km — tema più lungo mai assegnato ai Mondiali — della libera della sesta prova, certamente influenzati anche dagli 881 km volati da Holighaus e Gantenbrink durante le prove).

## LE GARE

Riguardo alle gare, piuttosto che farne una cronaca dettagliata ne daremo l'andamento generale aiutandoci per ciascuna classe con una tabella che indica il progresso di quelli che alla fine si troveranno (o, nel caso di Leutenegger, di quelli che avrebbero potuto trovarsi) ai primi posti, nonché quello degli italiani.

E' da rilevare che in generale le gare nelle tre classi hanno avuto un andamento abbastanza diverso, con un dominatore assoluto nella 15 metri, una battaglia molto incerta nella standard, ed un inseguimento con finale a sorpresa nella libera.

### Classe Standard

(Nella tabella il primo numero relativo ad ogni prova indica il piazzamento del concorrente nella prova stessa, il secondo la posizione progressiva in classifica generale).

Prova	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	9.a	10.a	11.a
Brigliadori	7	18/11	12/8	1/6	7/4	4/3	6/1	9/1	13/1	8/1	16/1
Lackner	2	5/2	5/2	2/2	19/2	5/2	16/3	15/3	6/3	9/3	19/2
Mozer	5	2/4	14/5	20/7	21/8	26/11	2/6	25/6	1/6	16/6	10/3
Back	34	4/17	3/9	8/9	24/10	1/7	4/5	14/5	7/5	5/4	24/4
Opitz	1	7/3	18/5	16/5	6/3	32/10	5/8	17/7	10/7	10/7	7/5
Leutenegger	3	1/1	1/1	6/1	23/1	6/1	20/2	20/4	2/2	2/2	35/12
Gavazzi	10	21/12	27/15	9/11	8/9	13/9	9/9	5/2	9/4	27/5	28/7

Inizio alla grande degli svizzeri nella standard: Leutenegger vince due prove, Nietlispach e Blumer vanno fortissimo, sicchè alla fine della quarta prova occupano tre dei primi quattro posti, col solo sorprendente Lackner a contrastarli. Ma una quinta giornata dalle condizioni ottime con un solo fuori campo, è catastrofica per i rossocrociati e se Leutenegger riesce ancora a mantenere il comando, gli altri due scivolano fuori dalle posizioni di testa per non rientrarvi più.

Avanza invece Briigliadori, dopo un inizio incerto in condizioni fisiche non perfette. Con una vittoria (che resterà l'unica) nella quarta prova ed un piazzamento discreto nella quinta con tutti i diretti avversari dietro, si porta al 4° posto in classifica e ne guadagna un altro nella successiva che vede in grandissimo ritardo gli americani Opitz e Mozer, mentre si fanno avanti Simenc ed il vittorioso Back.

Ma è nella settima prova che il Leonardo nazionale completa la sua opera, secondo il suo stile che lo porta ad attendere cautamente, come il cinese, di vedere il cadavere del nemico passare sul fiume. Arriva infatti il turno di Leutenegger, al quale evidentemente pesa la posizione di testa, e fa un altro buco che gli costa trecento punti e la perdita del primato a favore di Leo.

E' da rilevare come fino a questo punto tutto è avvenuto in gare di velocità vere, con soli 17 fuori campo in 7 prove (meno del 7%). Ma la musica cambierà dopo il riposo e due giorni di sosta forzata, e si faranno maggiormente notare i nordici che già erano comparsi sei volte tra i primi tre tra la 4° e la 7° prova.

Tre (due finlandesi ed un danese) ai primi tre posti nell'ottava in cui crolla Simenc, un altro dei clienti pericolosi a meno di 150 punti da Briigliadori che consolida la posizione. Gavazzi, concentrato e regolare dopo un inizio non brillante si porta dal 9° al 2° posto a spese di un Leutenegger in evidente crisi, che si risveglia nella prova successiva per riportarsi sotto. E si ripete il giorno dopo, ancora secondo tra due nordici, ma guadagna solo 21 punti su un Briigliadori continuo e regolare. Cede invece Gavazzi, ammirevole nel continuare nel mezzo di una tristissima vicenda personale.

La brevità dell'ultima prova potrebbe essere rischiosa per Briigliadori, perchè un solo errore potrebbe essere decisivo, ma tutto va per il meglio in quanto riesce a controllare bene gli avversari e, grazie alla gratuita imprudenza di Leutenegger che pur non avendo nulla da guadagnare tira al punto di atterrare ai margini del campo, conclude con quasi 200 punti di vantaggio, mentre la prova va al solito nordico, questa volta Kjallstrom (la sua seconda).

Si conclude così una gara molto equilibrata, vinta dalla regolarità di Briigliadori contro avversari che insieme a cose eccelse hanno fatto anche dei bei buchi. Dietro a Leo si è salvato bene Lackner, mai piazzato oltre il 19° posto, si sono battuti bene gli americani Mozer e Opitz ed ha fatto una bellissima gara dopo una prima prova disastrosa il giovane tedesco Back.

Se la vittoria di Briigliadori ci fa ovviamente un immenso piacere, essa non costituisce certamente una sorpresa. E' stato più volte tra i protagonisti dei mondiali arrivando anche molto vicino al titolo a Chateauroux, ha vinto i primi Europei e questa vittoria corona una splendida e lunga carriera iniziata ai mondiali del 1960.

Si potrebbe dire che era facile vincere in casa, ma da un lato c'è da dire che molti concorrenti stranieri avevano una buona esperienza di Rieti e dall'altro, se si va indietro nella storia dei Mondiali, si trova che il fattore campo non sembra molto importante e che le vittorie in casa sono state pochissime (l'ultima è quella di Moffat a Marfa nel 1970).

Anche il settimo posto di Gavazzi è di grande prestigio per il nostro volo a vela. E' dal 1968 che, ad eccezione di Briigliadori, un pilota italiano non si piazza nei primi dieci. Spiace solo che circostanze tragiche abbiano impedito al nostro campione di guadagnarsi un posto ancora migliore che la sua forma e la sua condotta di gara meritavano.

Sette Discus nei primi dieci, coi soli Back (LS 4) e Simenc (DG 300) e Navas (Pegase BC) a contrastarli. Nell'ultimo terzo i nuovi Brawo polacchi pur con degli ottimi piloti.

### Classe 15 metri

Prova	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	9.a	10.a	11.a	12.a
Jacobs	1	1/1	12/1	1/1	10/1	3/1	1/1	1/1	25/1	24/1	13/1	13/1
Kuusisto	2	26/12	3/4	7/2	9/2	19/2	24/4	9/4	12/2	10/2	14/2	7/2
Goudriaan	31	4/19	9/7	29/10	1/4	1/4	8/3	7/3	29/3	13/3	12/3	15/3
Musters	15	10/14	1/3	18/3	13/3	10/3	26/5	23/5	17/5	14/7	8/6	4/4
Dunbar	14	11/14	23/16	7/11	4/8	15/8	10/7	17/7	9/6	7/6	9/5	33/5
Galetto	22	38/35	5/26	27/24	22/28	36/29	38/34	19/31	8/30	31/30	21/30	18/29
Ghiorzo	21	31/22	19/20	20/22	19/18	13/14	38/23	15/21	7/17	11/16	18/1	12/15

Molto più semplici le cose nella 15 metri, dove Jacobs, vincendo tre prove delle prime quattro ha fatto subito capire di avere intenzioni serie nei riguardi del titolo. Ha poi continuato vincendo altre due prove ed accumulando un vantaggio che alla fine è risultato di quasi 700 punti, un vero abisso.

Jacobs, alla sua prima esperienza di Mondiali, è stato la vera sorpresa dei Campionati, non solo per noi, ma anche per gli americani stessi, che pur considerandolo un ottimo pilota non lo immaginavano capace di

simili imprese. Questo bancario di New York ha poco più di milleduecento ore di volo ed ha fatto esperienza di montagna durante una permanenza di tre anni in Svizzera.

Pur se considerato un tecnico dai suoi, è chiaramente un combattente che non fa molti conti e vola per vincere. Si è per esempio preso dei rischi enormi per concludere l'ottava prova (primo su sei arrivati) quando aveva 600 punti di vantaggio e se ne sarebbe mangiati appena 200 atterrando tranquillamente a Perugia.

In altri 700 punti ci sono una decina di piloti che hanno invece lottato a fasi alterne, e fra essi ha prevalso il finlandese Kuusisto su Goudriaan (rispettivamente sesto e terzo a Hobbs). Quest'ultimo aveva iniziato malissimo con un 31° posto, come mediocrementemente ha iniziato il suo connazionale Dunbar per poi guadagnare posizioni e portarsi al quinto posto.

Muster non è riuscito a confermare i successi degli Europei 1982 e di Hobbs, pur dimostrando di essere sempre tra i più forti.

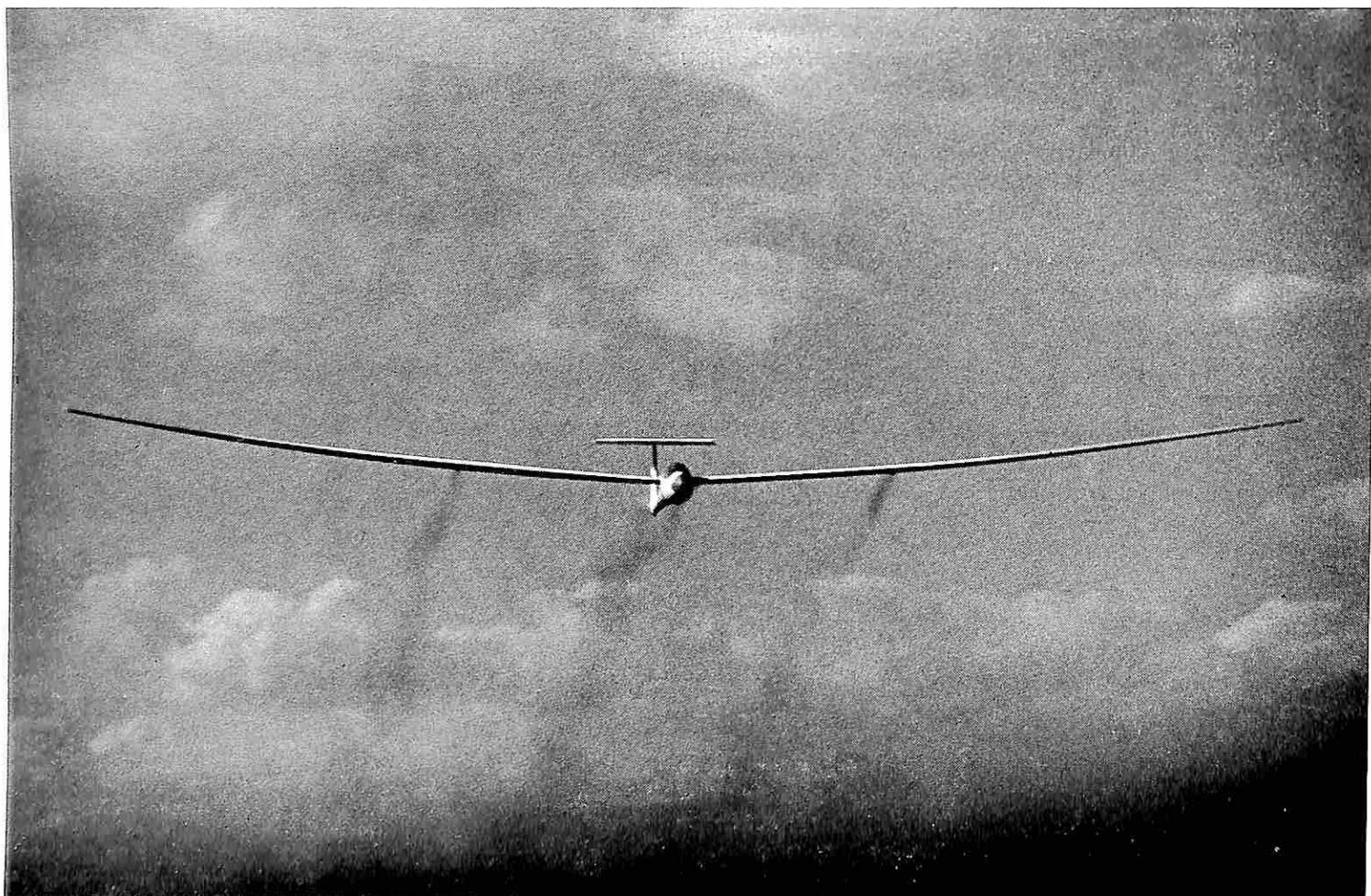
Dei nostri giovani onorevole il 15° posto (nel primo terzo della classifica) di Ghiorzo, serio e concentrato, che conferma la progressiva maturazione di questo pilota. Fuori fase e ben lontano dalla forma dell'anno scorso Galetto, dal quale certamente ci si attendeva di più pur tenendo conto della relativa inferiorità del mezzo.

Come nella standard, anche qui prevalenza dei nuovi tipi, con cinque LS 6 nelle prime dieci posizioni, mentre tre Ventus, un ASW 20B ed un ASW 20C ne occupano le altre cinque. Ma nell'insieme si ha l'impressione che si sia raggiunto un notevole equilibrio tra le macchine e che sia sempre più preponderante ai fini dei risultati il valore del pilota.

### Classe Libera

Prova	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	9.a	10.a	11.a
Renner	6	5/5	2/4	3/3	5/3	1/2	11/4	3/4	1/3	1/2	2/1
Blatter	1	8/3	1/1	1/1	14/5	5/5	2/3	1/3	2/2	8/3	6/2
Holighaus	2	1/1	16/7	9/7	4/7	4/7	1/5	9/7	9/7	2/6	1/3
Gantenbrink	7	9/7	6/6	2/6	1/2	3/3	15/7	5/6	8/6	4/4	3/4
Lynskey	4	2/2	3/2	6/2	3/1	2/1	3/1	2/1	5/1	3/1	17/5
Mussio	12	11/15	12/15	7/14	6/12	10/12	7/12	8/11	11/11	6/11	11/11

Con finale a sorpresa, come abbiamo già detto, la gara della libera, non tanto per la vittoria di Renner,



che è maturata con due primi, un secondo ed un terzo posto nelle ultime quattro prove, quanto per il modo drammatico con cui si è improvvisamente ed inaspettatamente decisa all'inizio dell'ultima prova con l'atterraggio fuori campo dello sfortunato Lynskey.

La terza vittoria di Renner ovviamente non sorprende: è considerato il migliore pilota in assoluto e quando ha concluso vittoriosamente la sesta prova di 751 km abbiamo sentito l'ex campione del mondo Hossinger, capitano della squadra argentina, gridare fuori di sé «Qui ci sono quattro classi: standard, 15 metri, libera e Renner». E' da considerare anche che il quarantasettenne tedesco naturalizzato australiano vola tutto l'anno, sei mesi in Australia e sei mesi in Europa, come istruttore. A suo merito va peraltro rilevato che non aveva mai volato a Rieti e che prima di venirci ha più modestamente fatto da squadra alla moglie, impegnata nei campionati europei femminili.

Se Renner non si è allenato a Rieti, allenatissimo vi era invece Lynskey, che con i suoi compagni di squadra vi volava dall'inizio di giugno. Il giovane e simpatico neozelandese ha disputato un campionato eccezionale per regolarità fino all'ultima gara, meritandosi ampiamente il primo posto in classifica. Il fiato di Renner, che continuava ad avvicinarsi, sul suo collo deve avergli fatto saltare i nervi e lo ha fatto precipitare al quinto posto.

Blatter si è mangiato nella quinta prova i punti che potevano farlo primeggiare in un campionato di cui ha vinto ben quattro prove ed ha conquistato due secondi ed un terzo posto. Ottimo comunque il suo secondo posto.

L'unico fuori campo della libera nella terza prova è costato ancora di più allo sfortunato Holighaus, terzo, lui pure con tre vittorie ed altri ottimi piazzamenti. Forse un po' sotto le aspettative Gantenbrink, quarto, tenendo conto della sua esperienza reatina.

Il nostro Mussio, chiamato a sostituire l'infortunato Vergani e forse non abbastanza allenato sul tipo di aliante, ha pagato il noviziato in gare di questa importanza senza peraltro sfigurare.

Abbiamo già detto che si è trattato in pratica di una gara monotipo di Nimbus 3, con l'unico ASW 22 al nono posto tra i primi dodici. Bravi e coraggiosi il cecoslovacco Matousek ed i due ungheresi a battersi senza troppo sfigurare con mezzi assolutamente inferiori.

## STATISTICHE - SICUREZZA

Ed ora passiamo a qualche dato statistico che riassumiamo nella tabella che segue:

	Standard	15 metri	Libera	Totali
N. prove	11	12	11	
Lunghezza max. km	505	575	751	
Lunghezza media km	362	402	470	411
Fuori campo %	12	27	25	22
Media più alta km/h	117,0	125,0	142,7	
Media più bassa km/h	98,3	89,8	88,5	

Per quanto riguarda il numero delle prove, la lunghezza delle stesse e le velocità questo campionato è risultato inferiore solamente a quello di Hobbs.

La percentuale dei fuori campo, accettabilissima come media generale, è mal distribuita e un po' alta in relazione alle condizioni meteorologiche per le classi 15 metri e libera.

Ne sono derivate 4 scassature totali ed una decina riparate rapidamente in modo da rimettere in gara i concorrenti.

Era stata molto discussa all'estero la scelta di Rieti per i pericoli che poteva presentare il volo in montagna.

Dal punto di vista degli atterraggi fuori campo e dalle conseguenti scassature, ben poche, forse un paio, sono addebitabili alla montagna.

La maggior parte è avvenuta su terreni e in circostanze che si potrebbero ripetere anche in pianura o su terreni collinosi in presenza di alberi ed ostacoli vari ed è da addebitare agli elevati rischi che i concorrenti si prendono in una gara di questa importanza.

Dal punto di vista della sicurezza in volo, uno dei punti più discussi del modo odierno di fare le gare, le cose sono andate bene per merito dei concorrenti, che evidentemente erano coscienti di questo problema, ma anche per una buona dose di fortuna.

Due collisioni in volo, almeno un paio di mancate collisioni, di cui una all'arrivo al cospetto di tutti, si sono risolte senza danni, ma avrebbero potuto finire molto peggio.

Il problema resta e anche se la soluzione non è facile bisogna purtroppo trovarla perchè i rischi che si corrono attualmente sono, a nostro modo di vedere, inaccettabili.

## CONCLUSIONI

Dovremmo parlare dell'organizzazione, ma siamo troppo parte interessata per farlo serenamente.

*Riteniamo peraltro di poter dire che grazie a tante circostanze favorevoli, all'impegno ed all'aiuto di persone ed enti vari il campionato di Rieti è riuscito quello che si vorrebbe che fosse un Campionato Mondiale: una festa del volo a vela, un'occasione per avvicinare al volo a vela quanta più gente possibile.*

*Il volo a vela italiano e Rieti ne hanno certamente ricavato un notevole prestigio: si tratta ora di amministrarlo e farlo fruttare bene per dare nuovo slancio al nostro movimento. Se non ci riusciremo avremo perso un'occasione irripetibile!*

## The Fabulous 19th World Gliding Championships

Merit of S. Francis, of other very high recommendations or of a coincidence of favourable circumstances, the 19th World Championships resulted in a fabulous sport event.

A meteo situation exceptional even for Rieti, quite a lot of good luck, a most complete field of competitors and gliders were the determining factors of a success that, coupled to the title won by Leonardo Briigliadori, cannot but make us happy for itself and for the possible favourable consequences in the future.

101 pilots from 25 countries were present, with the usual predominance of the 15 m class and the persisting weakness of the open class.

40 pilots flew gliders of types competing for the first time in a World Championship: Discus, LS 6, ASW 20C, Pegase BC, Brawo and Krokus.

The competition area, combined with rather optimistic meteo forecasting and task setting, resulted in some very interesting tasks, like the 751 km task given to the open class, the longest ever in a World Championship.

The competition developed in very different manners in the three classes, with an absolute ruler in the 15 m, a very uncertain fight in the standard, a pursuit with a surprising end in the open class.

Briigliadori won by flying much more consistently than his opponents. At his seventh participation in the World Championship, having been once second and twice fourth, he well deserves this title. Winning in his own country might seem easier, but for some reason it does not appear to be so, if the last home winner was Moffat in 1970.

His fiercest opponent, Leutenegger, was leading until the sixth day and ruined in the last one what he had so well built up in the previous ten days, to the advantage of Lackner, Mozer and some more.

In the 15 m class Jacobs, flying for the first time in a World Championship, won the first two days and went on increasing his lead, that at the end of the twelve days was of almost 700 points. In the much more balanced competition behind him Kuusisto and Goudriaan prevailed.

Blatter started well in the open class, but Lynskey flew more consistently and got to the leading position on the fifth day. But Renner was following closer and closer when the unlucky Lynskey spoiled everything with an early outlanding on the last day.

So Renner won for the third time, followed by Blatter and Holighaus.

Altogether the outlandings amounted to 22% of the flights. For gliders were severely damaged and could not be repaired, about ten more were repaired quickly and flew again (no pilot was hurt). But only in one or two cases this can be attributed to mountain flying: generally it was due to the higher risks that the pilots take in this kind of competition.

On the whole the event resulted in what should be a World Championship: a gliding festival, an opportunity to introduce gliding to a lot of people who do not know it.

S.C.

# G. GIUSTI

**21013 GALLARATE (Va)**

**Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368**

**CONCESSIONARIO:**

**Batterie dryfit**



**COMPONENTI ELETTRONICI**





## L'Italia consegna alla storia del volo a vela i XIX Campionati del Mondo, fra i più belli

di **Walter Vergani**

Rieti ha mantenuto le promesse ed ha fugato le ultime incertezze. Il sole, la calda ospitalità della sua gente e la disponibilità, la determinazione, l'infaticabilità di coloro che l'hanno realizzato sono riusciti nell'intento ed hanno consentito il ritorno a casa di volovelisti appagati di volo, meravigliosi paesaggi, buon cibo e cordiale, fraterna ospitalità.

Un'ottantina di persone, guidate da una dozzina di responsabili e con l'aiuto esterno di enti e persone che sarebbe troppo lungo citare, hanno realizzato il sogno del volovelismo italiano di ospitare per la prima volta un Mondiale. L'hanno fatto in modo da raccogliere l'encomio dei partecipanti.

Come ha dichiarato Thor Johannessen, nel suo discorso di commiato, questo Campionato è uno dei due che si sono conclusi senza reclami ufficiali e senza che la Giuria Internazionale, da lui presieduta, abbia fatto una sola riunione; e ciò da quando i Campionati del Mondo vengono disputati.

Due sole giornate non volate sulle 21 disponibili, allenamenti inclusi, delle quali una di obbligatorio riposo; ma prima ancora altre settimane di bel tempo ininterrotto hanno permesso un'enorme quantità di ore di volo e di distanze compiute riuscendo a rendere familiare il terreno

## *Italy Files the 19th World Gliding Championships*

*They were among the most successful*

by **Walter Vergani**

*Rieti kept its promises and dissolved the very last uncertainties. The sun, the warm hospitality of the people and the determination, open attitude and indefatigability of the organizers have succeeded in fulfilling all expectancies and in sending home glider pilots satisfied with good flying, wonderful landscapes, fine food and hearty, fraternal hospitality.*

*Some 80 people, directed by a dozen of responsible coordinators and with the external support of so many boards and individuals that would be too long to list in full, have made the dream of the Italian gliding community, that is to host the World Championships for the first time, to become true. And they were able to do it in such a way as to obtain the applause of the participants.*

*As Mr. Thor Johannessen, President of the International Jury, pointed out in his speech during the closing ceremony, this championship ended without any official claim and without the International Jury holding any meeting. This had happened only once before since the World Championships are flown. Flights were not accomplished on only two days over*

di gara anche a coloro che non erano mai venuti. Condizioni fumanti durante la settimana di allenamenti ufficiali, con termiche vigorose, plafond molto alto e bei cumuli hanno consentito di vedere le temute montagne da molto sopra e di realizzare le più alte velocità mai ottenute a Rieti ed il più lungo percorso, l'ormai famoso triangolo di 881 chilometri (Pontegandolfo, estremo sud del Matese e Lagaro, adiacente l'Autosole fra le uscite di Pian del Voglio e Rioveggio), realizzato da Gantenbrink e Holighaus. I temi di gara sono stati per la maggior parte centrati.

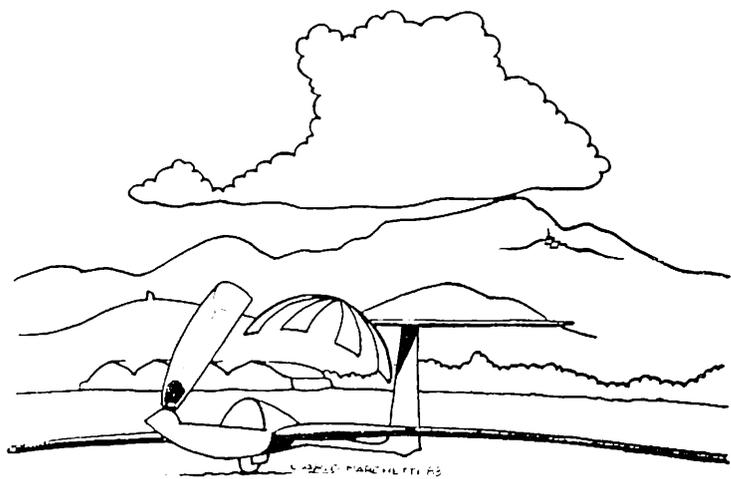
Per la prima volta nel mondo è stato assegnato un percorso di 750 chilometri. Su 34 prove assegnate solo sei sono state vinte con velocità inferiori ai 100 chilometri orari, con massimi di 142 km/h per la libera, 125 per la «corsa» e 117 per la standard. Su 1123 lanci di gara ci sono stati 241 atterraggi fuori campo (47 - 144 - 50).

Dei 101 concorrenti di 26 nazioni, 96 hanno effettuato l'ultima prova, mentre il totale dei chilometri volati — sui 449.000 assegnati — è stato di oltre 418.000 con una media di 411 per prova e di 372 per aliante.

Un bel Campionato, incorniciato da un'atmosfera festosa senza forzature; un'organizzazione logistica e ricreativa semplice ed efficace, che ha permesso molti incontri ed ore di sereni scambi d'idee, non senza un'accorata partecipazione alle vicende della gara.

Unica nota triste, la morte del nostro caro Francesco Gavazzi, il giovane così rapidamente e così semplicemente inserito fra noi, volovelista appassionato, e che un incidente d'auto ci ha preso immaturamente; che tutti noi di Calcinate piangiamo e che ricorderemo sempre nelle nostre ore volovelistiche.

W.V.



## Ai lettori di Volo a Vela

La sovrapposizione di alcuni inderogabili impegni di lavoro, non mi hanno permesso di approntare per la stampa tutto il materiale raccolto per questo numero.

Solo il costante impegno della tipografia — che ringrazio pubblicamente — mi permette di non mancare all'appuntamento di Valbrembo, anche se questo n. 171 risulta chiaramente incompleto.

Cercherò di rimediare anticipando l'uscita del n. 172 che tra l'altro comprenderà: le interessanti note meteo di Plinio Rovesti sulle eccezionali condizioni di questa estate 1985, il

the whole period of 21 days available, including the training week. One of these two days was the compulsory rest day. However even before the event long uninterrupted weeks of fine weather permitted a huge number of flying hours and kilometers to be flown, thus making the contest site familiar also to the pilots who had never been at Rieti before. Excellent meteo conditions were experienced in the official practice week: strong thermals, very high ceiling and beautiful cumulus permitting the much feared mountains to be seen from far above, as well as yielding the fastest speeds and longest triangle ever flown at Rieti (the famous 881 km triangle flown by Gantenbrink and Holighaus that had Pontegandolfo, in the region of Matese, as the southernmost point and Lagaro, close to the «Autosole» highway between the exits of Pian del Voglio and Rioveggio as the other turning point).

Tasks were for the most part OK. For the first time ever a task of 150 km was given in the World Championships. On a total of 34 tasks only 6 were won with average speeds below 100 km/h, while the highest averages were 142 km/h in the open class, 125 km/h in the 15 meter class and 117 km/h in the standard class. 241 outlandings occurred over 1123 launches (47 in the open class, 114 in the 15 meter class and 50 in the standard class respectively). Of the 101 participants coming from 26 nations, 96 took off on the last contest day, while the total number of kilometers flown was 418,000 over the assigned 449,000, which means an average of 411 km per task and of 372 km per glider.

A wonderful Championship, in the frame of a joyful and friendly atmosphere. An uncomplicated but effective logistic and entertainment organization, gave way to many meetings and hours of serene exchanges of ideas, though not without a lively and interested participation in the events of the contest.

The only sad note was the passing away of our beloved Francesco Gavazzi, a young man who had so rapidly and quietly become a member of our community. A passionate glider pilot, whom a car accident took away from us too early. A friend for whom we all at Calcinate grieve, and whom we will constantly remember when we soar.

(translated by R. Fischer)

diario della competizione mondiale già predisposto da Walter Vergani, unitamente alle tabelle riassuntive delle prove e delle classifiche, nonché il resoconto della seconda parte di questo straordinario Rieti 1985 che ha visto la disputa di una brillante serie di prove, sia nella classe Libera che nella Promozione.

Per non deludere completamente quei lettori che non hanno potuto seguire da vicino questa favolosa estate reatina, in qualche parte di questo stesso numero inserisco le classifiche finali dei mondiali e dei nazionali.

A presto, vostro

Lorenzo Scavino

# Interviste con i tre vincitori

## Leonardo Briigliadori

*D. - Quale ruolo pensi che abbia giocato la tua miglior conoscenza della zona, sul tuo successo finale?*

R. - Molto modesto; dal punto di vista dello sfruttamento in generale delle condizioni volovelistiche offerte dallo scenario reatino, devo aggiungere che ho visto gli avversari muoversi con una disinvoltura almeno pari alla mia e manifestare una padronanza tecnica anche superiore alla mia: sul volo di pendio, ad esempio, del quale quest'anno si è fatto grande impiego, io ho avuto ancora qualcosa da affinare e da imparare guardando gli altri.

Sulla navigazione mi è sembrato che nessuno dei migliori abbia incontrato problemi e le difficoltà per prendere correttamente le fotografie erano identiche a quelle che io stesso ho incontrato. Perfino sulla giusta scelta dei tempi di partenza, non ho riscontrato particolari vantaggi da attribuirsi alla mia conoscenza di Rieti. Ha invece prevalso, specialmente in standard dove i temi sono stati relativamente più brevi, la scelta tattica di partire nel giusto gruppo; e in questo i miei avversari sono sempre stati migliori.

*D. - Ma allora a cosa attribuisce il segreto del tuo successo?*

R. - Sostanzialmente alla regolarità scaturita da una serie di scelte ragionevolmente azzardate, mai però esasperate; da un'accanita ricerca del miglior sfruttamento di ogni opportunità offerta dal volo, da una maggiore rapidità in talune decisioni, dalla fede nel miracolo anche nei momenti di agonia di un volo (vedi 7° prova) che è risultata determinante agli effetti del risultato finale.

*D. - Cosa ne pensi dei carichi alari impiegati da molti piloti?*

R. - Effettivamente quest'anno si è verificato che generalmente gli alianti più caricati sono risultati gli standard i quali volavano quasi tutti vicini ai 50 kg/mq. Mi ha sorpreso vedere invece molti 15 metri volare con soli 110-120 kg d'acqua mentre gli standard volavano con 170 kg. Ciò non valeva probabilmente per qualche pilota come Goudriaan che notoriamente fa sempre il pieno del suo ASW 20; e non valeva per me che ero l'unico Discus che, non disponendo del ballast di coda, non poteva imbarcare più di 120 kg per non volare col baricentro troppo avanzato. Questo fatto avrebbe potuto risolversi in un grave handicap se le condizioni durante il Campionato fossero state forti come nei giorni di allenamento o come nei giorni successivi alla conclusione. A conti fatti credo d'aver sofferto un modesto svantaggio. Questo mondiale ha comunque dimostrato che anche a Rieti conviene volare con grandi carichi alari non appena il plafond sia oltre i 2000 metri. Di questo non si era generalmente convinti fino a quest'anno.

*D. - Cosa pensi del dopo mondiale per quanto attiene l'utilizzazione della base di Rieti?*

R. - Credo che sia effettivamente un grosso problema per quanto riguarda il mantenimento in esercizio delle infrastrutture, specialmente quelle del camping. Il mio timore è che, mancando un grosso impegno internazionale a breve termine, vengano a mancare sia i fondi che lo stimolo a preoccuparsi di una manutenzione seria che in qualche caso, come quello della piscina, vuol dire addirittura rifacimento. Esiste l'esigenza di sancire al più presto che Rieti debba essere sede permanente di una grossa gara Europea tutti gli anni, la più importante delle gare europee; non escludo affatto anche che si riproponga

una candidatura per gli Europei o addirittura per un altro mondiale. Le gare nel mondo dovrebbero essere come i Gran Premi di Formula 1: da farsi sempre negli stessi posti, posti scelti tra quelli dove è più bello fare il volo a vela.

*D. - E per concludere, domanda d'obbligo, cosa provi ad essere Campione del Mondo?*

R. - Sinceramente penso che nessun precedente Campione del mondo abbia avuto un supporto e abbia goduto di una partecipazione quale la mia. La mia è stata veramente la vittoria dei volovelisti italiani. La mia sensazione è che nessun Paese volovelistico abbia desiderato e sofferto tanto una vittoria come il nostro. La gioia, subito sfociata in commozione, di almeno 100 volovelisti italiani nel momento del mio ultimo atterraggio ha toccato vertici che non potrà mai dimenticare e che mi ripagano abbondantemente dei sacrifici compiuti in 33 anni di vita volovelistica.

## Doug Jacobs

Doug Jacobs — U.S.A. — Campione mondiale della classe 15 metri. Ha volato con un LS 6, numero di gara 1M. Risiede nello stato di New York, è un banchiere, ha al suo attivo circa 1200 ore di volo, ha iniziato a volare nel 1975 ed è alla prima partecipazione ai campionati mondiali.

*D. - Vorremmo sapere le sue impressioni su... tutto!*

R. - Questo campionato mondiale mi è parso assai ben organizzato: l'organizzazione ha svolto un lavoro enorme e tutto mi sembra vada perfettamente.

Le condizioni meteorologiche purtroppo non mi paiono aver voluto collaborare in pieno; credo anzi che il tempo abbia giocato qualche scherzo ai meteorologi variando più rapidamente di quanto previsto. In ogni caso tutto, dai traini ai temi, allo scoring, è stato organizzato molto bene.

*D. - A proposito dei temi, qualche osservazione.*

R. - I temi dati sono stati ardui e ciò è quanto uno si attende ai mondiali. Non credo però di essere la persona più indicata a dare un giudizio in merito in quanto è la prima volta che volo nei campionati del mondo. In ogni caso mi aspettavo che i temi fossero difficili: alcuni mi sono parsi molto ben scelti rispetto alle condizioni meteo che erano previste, poi però il tempo non è stato esattamente quello previsto e qualche tema è diventato un po' eccessivo e troppo difficile. E' forse questa la ragione per cui abbiamo avuto un numero così elevato di alianti danneggiati... è così triste vedere tanti velivoli in riparazione ogni giorno!

*D. - Lei ha volato qui nei premondiali lo scorso anno. E' stato importante avere esperienza della zona?*

R. - L'anno scorso ho volato qui con il Charlie Delta e sono andato davvero male. C'era anche Gimmey con 7 Victor... risultati pessimi. Mi pare che siamo arrivati 20° io e 27° lui, abbiamo sbagliato davvero tutto: ci siamo persi, abbiamo mancato alcuni piloni, non sapevamo volare in queste montagne. Così abbiamo avuto due settimane di agonia, ma abbiamo imparato molto. Inoltre durante tutto l'anno trascorso dai premondiali a questi mondiali abbiamo passato molto tempo a studiare le carte in rilievo della zona ed ogni altro tipo di carta geografica. Vorrei anche aggiungere che abbiamo quest'anno con noi un coach eccezionale, una vecchia volpe di Rieti, Walter

Neubert, che ha volato assai spesso qui in passato e che ci ha aiutato moltissimo per quanto riguarda tattiche e «trucchi».

*D. - Aveva precedenti esperienze di volo in pendio?*

R. - Ho volato a Schaenis tra il 1976 ed il 1979. Allora avevo appena iniziato con il volo a vela. Arrivai in Svizzera con appena 50 ore e ne effettuai circa 300. Devo anche dire che nella zona in cui vivo negli Stati Uniti vi sono rilievi simili, anche se non così alti. Risiedo infatti nello stato di New York e l'area a nord di New York ed ad ovest di Boston, la regione degli Appalachi, monti simili a questi, è una buona palestra per volare in pendio.

In ogni caso debbo sottolineare che è giusto, a mio avviso, che i mondiali si svolgano, come avviene ora, talvolta in Australia ed a Hobbs e talvolta in posti come Rieti e Paderborn: è un ottimo sistema per valutare a fondo le capacità di un pilota.

*D. - Che cosa pensa del problema dei fuoricampo, che molti qui reputano assai problematici?*

R. - Io ho atterrato fuori due volte lo scorso anno, senza problemi. Durante i premondiali lo scorso anno ci fu una sola scassata ed il pilota disse in quell'occasione che era stata colpa sua. Ho chiesto ad Alvaro come mai ci siano tanti alianti danneggiati quest'anno; la sua opinione è che parecchi piloti che non hanno familiarità con Rieti spingano troppo e quindi finiscano per fare cose che un pilota che conosce bene la zona non farebbe mai, come volare troppo bassi in valli che non rendono e così via.

E' chiaro che durante i campionati del mondo ci si aspetta che tutti spingano al massimo, ma qui le caratteristiche del terreno finiscono per contribuire alle scassate, se si «eccede». I campi sono piccoli e le coltivazioni creano un sacco di ostacoli, ci sono fossati, solchi... Quando voliamo nel Mid West americano, un singolo campo è dieci volte più grande dell'aeroporto di Rieti, dunque basta chiudere gli occhi e scendere dritto.

*D. - Che cosa pensa dei roccoli?*

R. - Se ci sono 100 alianti e tutti devono sorvolare un unico punto sul terreno, ad esempio il ground clock o la linea di partenza, i rischi indubbiamente non mancano. Penso però che gli organizzatori abbiano fatto un lavoro eccellente dando temi ben separati, cosicché su un solo punto non si trovavano 100 bensì 40 o 50 alianti. D'altronde un roccolo di 20 alianti è assai più sicuro qui che, ad esempio, negli Stati Uniti. Qui infatti tutti sono ottimi piloti, mentre laggiù forse cinque o dieci non lo sono e ciò è piuttosto pericoloso. Penso peraltro che questo rischio faccia parte del nostro sport e che sia inevitabile.

*D. - Desidera aggiungere qualcosa?*

R. - Sì: grazie a tutti coloro che in Italia hanno reso possibile lo svolgimento di questo bel campionato.

## Ingo Renner

Ingo Renner, Australia, campione mondiale della classe libera. Ha volato con un Nimbus 3T, numero di gara TT. Ha 45 anni, risiede a Tucumwal, è istruttore di volo a vela ed ha più di 10.000 ore di volo. E' stato campione mondiale in classe standard nel 1976 ed in classe libera nel 1983. Ha partecipato ai mondiali del 1972, 74, 76, 78 ed 83.

*D. - Che cosa pensa del mondiale qui a Rieti.*

R. - E' la prima volta che volo qui. Io sono un pilota di pianura e ritengo che volare per i mondiali in montagne come queste sia estremamente, forse troppo, difficile. Quanto all'organizzazione, mi sembra abbia fatto un lavoro apprezzabile.

*D. - Ci vuole dire qualcosa circa le tattiche da lei adottate?*

R. - Cerco di volare sempre in sicurezza come prima cosa, soprattutto mancando di esperienza di competizioni in montagna; come ho già sottolineato sono un pilota di pianura. Può darsi che alcune volte non sia stato veloce come altri qui, ma ritengo essenziale l'assicurarmi la possibilità di compiere un atterraggio fuori campo del tutto tranquillo; per questo ho anche sempre studiato le carte con estrema attenzione.

Quanto alle tattiche posso dire che volo sempre da solo, mi preparo il volo secondo la lunghezza e le condizioni meteo e non guardo poi che cosa fanno gli altri. Non mi piace delfinare (mi pare troppo faticoso) e non lo faccio, impiego invece una tattica simile a quella che utilizza il Mc Cready e basata sugli angoli di planata.

*D. - Qual'è la sua opinione sui temi che sono stati dati?*

R. - I temi mi sono parsi OK. Taluni troppo lunghi, ma pur sempre possibili (io sono sempre rientrato, non tutti gli altri, ma parecchi e questa è un'indicazione del fatto che i temi fossero adeguati); certo avrebbero potuto essere più brevi, soprattutto nei primi due giorni. Ritengo ad esempio che se si fosse adottata la filosofia di dare temi di 4 o 5 ore massimo, si sarebbe portato a casa un numero maggiore di piloti e si sarebbero avuti meno alianti danneggiati.

*D. - Pensa che anticipare l'ora di decollo avrebbe cambiato qualcosa? Magari anche rispetto agli atterraggi a tarda ora?*

R. - Non credo, l'ora per i decolli mi sembra sia stata corretta; se si fosse partiti prima credo avremmo avuto una quantità di riatterraggi e nuove partenze, cosa sicuramente poco utile; la risposta una volta di più sarebbe stata nei tempi più brevi.

*D. - A proposito delle partenze, quale è il metodo di partenza che lei ritiene più adeguato: photo time, ground clock, tempo di decollo uguale a tempo di partenza, partenza allo sgancio, partenza simultanea?*

R. - Ci sono un sacco di esperimenti in corso nei quali si utilizza il tempo di decollo come tempo di partenza. Non ho mai partecipato ad una gara in cui questo metodo abbia funzionato bene, ritengo pertanto che il sistema attuale sia del tutto adeguato.

*D. - Come le sono parsi i punti di pilone?*

R. - Alcuni sono molto facili da trovare, altri sono nascosti nelle valli e bisogna cercarli un po'. Si tratta comunque in ogni caso soltanto di applicare le normali tecniche di navigazione, con le quali l'identificazione del pilone non è più un problema.

*D. - Un'ultima cosa: le condizioni meteo.*

R. - Le condizioni meteorologiche sono state assai interessanti e molto mutevoli. Abbiamo avuto tutti i tipi possibili di condizione: brezza, pendio, onda e termiche, direi uno spaccato molto interessante del tempo adatto per il volo a vela.

*(a cura di Roberta Fischer)*

**VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?  
UN BOSCO INCANTATO?  
IL FASCINO DELLE MALDIVE?  
dipingo murales  
TELEFONA A RITA: 02/572878**

# Dietro le quinte

Quando il «Meteo» è fortunato, buono è sempre il campionato (Rosenkranz 12,6).

Certo, il tempo di Rieti è stato il mattatore di questi mondiali.

Se ne sono andati con un ricordo indimenticabile: temi di gara oltre 1,5 Pronz, mai visti prima; termiche da orgia, dinamiche favolose, onda, velocità da New Mexico, arrivi da brivido, atterraggi notturni. Cose che neanche il Plinio aveva immaginato.

E, dietro, una organizzazione che girava in bagno d'olio. Beh, più che di olio, è forse meglio parlare di sudore.

Problemi ce n'erano, ogni giorno, in giusta misura e la temperatura torrida ha contribuito a renderne più facili le soluzioni, rasserenando gli animi. In verità, non si è mai giunti alla rissa.

Preparazione ed improvvisazioni, come di consueto in ogni sagra, si sono mescolate opportunamente per produrre il grande spettacolo.

L'organizzazione teutonica dell'Egidio, addolcita dal solito mite carattere, non ha fallito un colpo.

Il Grande Piero ha meticolosamente curato ogni particolare, arrivando anche a dirigere la Banda dei Granatieri.

Smilian, ingegnere P.R., depositario di infinite gare, ha trovato il suo habitat, consumando le ultime energie in infinite conferenze stampa con i giornali di tutto il mondo.

Max ha gestito in tedesco una segreteria dai mille compiti, smistando grane custodendo come un cerbero, assistito da un Prosperini in minislip, un bilancio da capogiro.

Patrizio Nuccio, con la sua equipe di scienziati, ha dovuto fare i conti più con i black-out elettrici che con lo scoring di gara.

Il Federale Carlo M. è riuscito a sudare sull'immateriale immagine del campionato: ne dovrebbe essere uscita una specie di «volo-novela».

Mario Girardi si è fatta una cultura sul peso degli alianti. Il gen. Baldesi si è logorato nel carico/scarico di un numero impressionante di bandiere.

La tipografia Marchisio ha raggiunto tirature americane, mentre Lorenzo il Magnifico, coadiuvato da una pimpante Roberta, ha smaltito tutti i fondi di magazzino del Volo a Vela Shop.

Un serafico Attilio ha distribuito temi di gara come torte in faccia, nella perfetta solita sintonia con la Direzione di Gara.

E la logistica? Un bel po' di problemi.

Consumi d'acqua impressionanti: qualcosa come cinque milioni di litri, forniti solo in parte dall'acquedotto. Grazie alle autobotti del Col. Chiappini, ne siamo usciti senza troppa infamia.

Impianti igienici sottoposti a collaudo pesantissimo: oltre settecento persone vi gravavano giornalmente. Il «prodotto lordo» del camping si può valutare intorno alle venti tonnellate; con la carta «velour» distribuita (quella da dieci piani), si potrebbe tracciare un triangolo FAI di oltre 200 km.

Impianti elettrici volanti, con tutti gli inconvenienti del caso: un consulto di quattro ingegneri per individuare la causa del black-out ricorrente; poi il ragazzino scopre che è dovuto al passaggio di automobili su un cavo posato a terra.

Altri episodi curiosi: un ragazzo straniero che ha la mania di chiudere a chiave tutte le porte che trova (compresi i cessi), sotterrando le chiavi stesse in una buca. Fecondazione della madre terra, dice lo psicanalista.

L'altro che si diverte tutto il giorno a chiudere l'acqua delle cassette dei water. Psicanalitica contacezione?

L'episodio più umoristico: al termine della cerimonia di apertura, le Autorità si trasferiscono al grande tendone per il rinfresco tradizionale. La giornata è stata caldissima e, pur nell'ora tarda, il tendone mantiene bene la temperatura. Una mezza dozzina di Presidenti, altrettanti Direttori generali, Vescovi, Prefetti, Sindaci, Parlamentari, Generali di tutte le Armi, Questori, Dirigenti vari si apprestano a calmare la sete, dopo lo stress dei discorsi inaugurati.

Finora tutto è filato alla perfezione.

Ma il rinfresco non è arrivato. La psicanalisi non c'entra. Per chiudere: un ringraziamento a tutti i colleghi, con i quali ho condiviso le fatiche di questo fantastico episodio. Un grazie particolare ai miei collaboratori: Demetrio Malara, Gavino Pedroli, Vincenzo Mancini, De Grandis, Bufetto.

A Ravaioli, che ha preparato e gestito in modo egregio il rapporto con le realtà locali ed al quale, in gran parte, si deve la nuova atmosfera che respiriamo nella città di Rieti: grazie, Nicola.

Ed anche a Lei, Col. Chiappini ed a tutti i Suoi uomini.

*Piero P.*

## Una simpatica iniziativa

Tra i numerosi incontri che hanno fatto cornice ai XIX Campionati Mondiali, uno tra i più riusciti, anche se non il più affollato, è stato quello che la direzione dell'Hotel



*La nuova hall dell'Hotel Cavour.*

Cavour ha voluto offrire agli ospiti dell'albergo.

Un incontro promosso quindi al di fuori «dell'ambiente», ma caratterizzato dai consueti discorsi volovelistici.

Gli ospiti, per la quasi totalità volovelisti, tra i quali le squadre cilena e neozelandese, si sono ritrovati nella hall, perfettamente rimodernata come l'intero albergo, dove — tra un bicchiere di spumante italiano ed uno di vino di kiwi neozelandese — si sono piacevolmente intrattenuti fino a notte fonda.

Il risultato di questo party è stato l'integrazione tra i proprietari dell'Hotel Cavour, ormai a loro agio nell'ambiente volovelistico, ed i volovelisti ospiti, in special modo i neozelandesi, anch'essi a loro agio nel bar dell'albergo, tant'è che più volte siamo stati serviti da una gentile signorina neozelandese.

L'iniziativa dell'Hotel Cavour è stata tanto simpatica quanto gradita, e merita di essere citata anche come testimonianza della favorevole accoglienza che la città di Rieti ha riservato ai volovelisti di tutto il mondo.

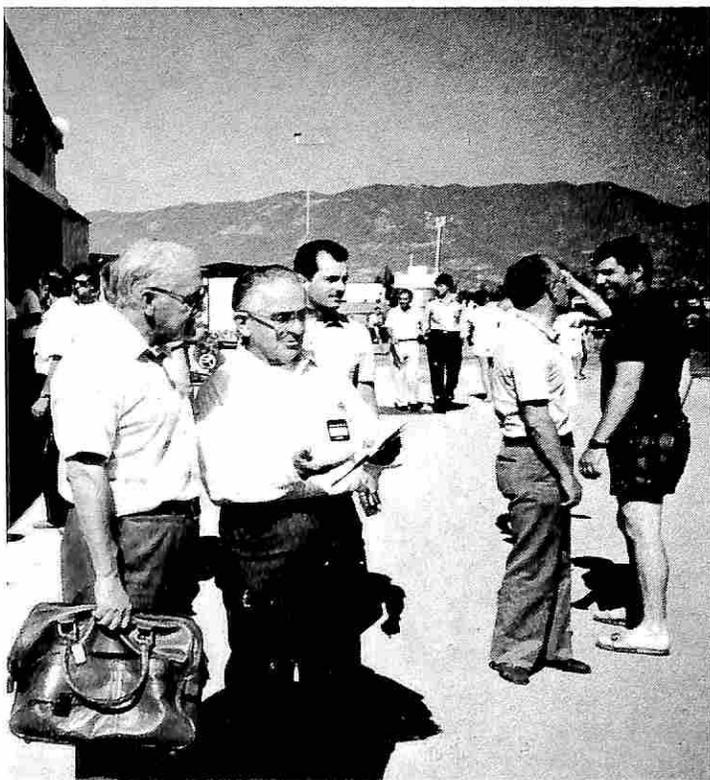
F.

## Incontri & scontri

*L'atmosfera è ovviamente diversa, molti i volti sconosciuti ma tanti anche quelli noti che di colpo ti rimandano indietro negli anni, a vivere ricordi del bel tempo andato, quando ancora si partiva all'avventura per ricuperare i piloti andanti in distanza libera.*

*Padre Domenico è ancora tale e quale. Sempre impegnato, sempre disponibile, sempre in movimento.*

*Incontro Santilli, la simpatia personificata. E' nato, vive e vola negli Stati Uniti ma parla un corretto e controllato italiano, è originario di Monteroduni (Isernia) e la sua licenza di volo è firmata da Orville Wright! E' un appassionato cultore dei nostri classici ma il suo debole è per l'Orlando Furioso.*



Al centro, targato OSTIV, il simpatico e dinamico Alcide Santilli.

*Visto che il nostro corrispondente dagli USA non scrive, cerchiamo d'ingaggiarlo! E dopo una serata a Villa Tizzi riusciamo a strappargli una promessa. C'è anche Frank Mennitto, anch'esso figlio di genitori italiani. Apparentemente è più calmo, forse più distaccato, ma il suo italo-napoletano è fantastico, quasi come gli occhi di sua figlia Angela.*

*Pilota militare, poi pilota civile, è in pensione dopo oltre 25.000 ore di volo! Al termine del servizio si è preso una vacanza: con una catamarano a vela ha attraversato l'atlantico ed ha fatto il periplo del mediterraneo!*

*Scrivere poesie, vive in un gigantesco camper che traina un altrettanto gigantesco carrello... con dentro il Calif A.21.*

*Ovviamente gli piacciono le melodie napoletane ma la sua passione è la scultura. Ci mostra delle foto e ci rendiamo conto di trovarci di fronte ad opere estremamente valide, sia tratte dal sasso che dal bronzo. Ci viene in mente Antonio Mussio.*

*Un serpente a bordo. John Seaborn, USA, ha volato uno dei temi con un singolare compagno: un serpente. Il rettile era entrato in cabina e si era nascosto in qualche angolo, quindi, in volo, era uscito dal suo nascondiglio ed aveva cominciato a strisciare sulla gamba del pilota. Quest'ultimo, ovviamente preoccupato, chiedeva consiglio sul da farsi, via radio. La risposta è stata: «tieniti in quota, se fa freddo si muove poco»!*

*Morale: fate sempre i controlli pre-volo per accertarvi che non ci siano «corpi estranei» in cabina.*

*Cucinare è più pericoloso che volare. Il pilota polacco Zientek ha disputato buona parte dei mondiali con un piede in cattive condizioni. La prima cosa che si poteva pensare vedendolo zoppicare era che aveva compiuto un fuori campo di pretto stile reatino, invece no, si era rovesciato un pentolino di acqua bollente sul piede mentre si preparava la colazione. Sfortunato!*

*Il gioco di squadra. Due giapponesi hanno avuto una collisione in volo, fortunatamente senza conseguenze. Stavano delfinando uno vicino all'altro così bene che hanno finito per «sovrapporsi». Uno è atterrato a «scopo precauzionale», l'altro ha concluso il tema. Il gioco di squadra forse non è sempre produttivo!*

V.V.

**frangi**  
S.P.A.

TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

# MOTOALIANI·MOTOALIANI·MOTOALIANI

## Volo a Rieti con due DG 400-17

### CALCINATE: DOMENICA 4 AGOSTO

Fra i programmi complessi delle nostre due famiglie, decidiamo di andare in volo a Rieti, io a bordo del DG di mio padre e Pietro, mio suocero, a bordo del suo nuovo gioco (così lo chiama).

Durante la notte è passato un forte temporale con abbondante pioggia e forte vento.

La mattina il cielo è terso.

Decolliamo alle 11.50 con destinazione Modena e saliamo fino a 1800 QNH sulla verticale del San Giorgio (Mendrisio). Spegnamo il motore e da questo momento incominciamo a veleggiare. Planiamo verso il Generoso che, con termica incostante e rotta, ci porta a 2000 QNH, poi una lunga planata fino al cumulo del Palanzone che non dà e proseguiamo per il Cornizzolo.

Abbiamo 1200 in QNH, ma una piccola termica rotta e brutta ci porta a 1600; di qui verso l'Albenza, il Canto Alto è a livello nubi e delfinando in quel poco arriviamo al Mismo.

La mia paura è quella di una chiusura temporalesca; la visibilità è ridotta, in orizzontale quasi nulla.

Ad un certo punto d'improvviso la massa d'aria cambia, si pulisce e vediamo Sarmico.

Abbiamo 800 m QNH sulle colline S-O di Sarmico, ci portiamo a 1200.

La pianura è bella, piena di cumuli non molto alti ma ben dislocati e da Sarmico via verso sud.

Puntiamo sulla città di Chiari per Orzinuovi e ad un certo punto ci si presenta un gran buco di sereno.

Voliamo mediamente intorno agli 800 m QNH.

Arrivati a 5 km da Soresina siamo sotto i limiti di sicurezza (la buona norma del motoaliante dice di non accendere il motore sotto i 400 m sul terreno) e a malincuore accendiamo il motore in direzione Cremona.

Saliamo a 1500 m QNH e davanti a noi, ma più in basso, sull'allineamento dell'Autosole, appare una distesa di cumuli.

Arrivati a Fidenza con 1000 m QNH riprendiamo il nostro volo veleggiato e di cumulo in cumulo seguendo l'auto-sole passiamo Parma e Reggio senza difficoltà, non sappiamo la posizione esatta dell'aeroporto in quanto non appare sulle carte ma, Margot da terra, mi dà i giusti ragguagli.

Puntiamo Rubiera e di fronte a noi vediamo la pista: siamo arrivati.

### 8 AGOSTO

Dopo quattro giorni di sosta ripartiamo alla volta di Rieti.

Dalle poche informazioni meteo dobbiamo essere in un campo di alta pressione, il cielo è completamente sgombro di nubi.

Decolliamo da Modena alle 12.20, ci mettiamo in rotta 150° e saliamo; l'aria è ferma, la salita è costante (6100 g/l quasi 3 m/sec. di media) fino a 2000 m.

Spegnamo il motore ed incominciamo la planata in un'aria ferma senza il minimo sussulto; passiamo Vergato, siamo in vista del lago vicino a Castiglione de Pepoli e a 1300 m QNH al Monte Vigese agganciamo uno zerino, viriamo e guardiamo indietro il fantastico spettacolo delle colline degradanti che incute però un certo timore.



Coltiviamo lo zerino che comincia a dare e, piano piano, diventa un metro poi due.

Raggiunti i 1800 seguendo lo spartiacque, passiamo la Futa ed entriamo nella valle del Mugello. Nella valle non si vedono formazioni cumuliformi importanti, solo un fumulus a sud.

Planiamo e questo, mentre noi ci avvicinamo, si fa e si disfa.

La massima quota che riusciamo a fare sul Monte Giovi è 1400 m e da lì tentiamo di attraversare il passo della Consuma per poter entrare nella valle di Bibbiena.

Passiamo molto tempo intorno ai 1000/1100 metri battagliando con delle bolle, ma vedendo il cumulo stimato ad est di Bibbiena decidiamo di accendere.

Con cinque minuti di motore arriviamo ad una quota sufficiente per raggiungerlo con tranquillità; ottimo l'aggancio.

A questo punto mi sento in aria di Rieti, sembra un altro mondo. Guardando verso San Sepolcro, Città di Castello, Umbertide e Perugia appare una strada di cumuli, anzi un'autostrada; con i nostri 1700 metri partiamo e con un continuo delfinare tra i 150 e 180 km/h, dopo quasi 100 km di planata ci fermiamo al Subasio che come al solito generosamente ci porta a 2000 metri. Poi con la consueta strada arriviamo al Terminillo, vediamo nella piana l'aeroporto e ci uniamo ad un roccolo di alianti del Campionato del Mondo.

Senza infastidirci ritorniamo verso nord insieme a loro in quanto dobbiamo atterrare a Foligno essendo impossibile atterrare a Rieti per via dei Campionati.

## 9 AGOSTO

Una magnifica planata insieme ai mondiali in direzione di Foligno, ma nel frattempo le condizioni sono molto scemate e dopo il nostro atterraggio assistiamo a fuori campo di alcuni piloti dei mondiali.

Pernottiamo in tenda nell'aeroporto stesso e l'indomani facciamo un volo di trasferimento a Rieti, alle 9.30 del mattino in modo da non intralciare lo svolgimento dei mondiali.

E' la prima volta che imposto una planata dai Fianchi alle 10.00 del mattino.

Rieti: ci fermiamo alcuni giorni e ci godiamo lo spettacolo di questi stupendi campionati.

## 12 AGOSTO

Il giorno della premiazione, subito dopo la fine della cerimonia, decolliamo alla volta di Modena.

Con poco più di cinque minuti di volo a motore ci portiamo su Cantalice, come da abitudine si fa con il traino di Rieti: ottimo aggancio e seguendo la solita strada per nord ovvero Coscerno, Maggiore, M. Pennino, senza alcun problema ci portiamo sulla dorsale Adriatica degli Appennini. Sotto una magnifica strada di cumuli.

Volando mediamente a 2500 m QNH ci portiamo fino al passo di Viamaggio, poi al solito cumulo di Bibbiena. Ci accorgiamo a questo punto che le condizioni sono mutate: gli Appennini, degradanti verso la pianura Padana, sono completamente puliti, la Valle del Mugello è pulita, c'è solo un cumulo sul Monte Falterona, lo raggiungiamo e facciamo tutta la quota possibile 2400 QNH.

Incomincia la planata verso Modena: mettiamo il McReady e, come si suol dire, tiriamo i remi in barca.

Una piccola condensazione a Fiorenzuola ci fa variare la rotta, ma la salita è minima.

Siamo ormai a 1800 QNH e l'aria è ferma. Vogliamo planare a Modena senza l'ausilio del motore ed allora cerchiamo di trovare le fasce meno discendenti.

I chilometri sono tanti: 78, con questa quota vuol dire un'efficienza di 43. Siamo fortunati, si avanza bene, non c'è vento contrario e non ci sono discendenze; planiamo come da manuale. L'unico problema è quello di trovare l'aeroporto, la zona non la conosco.

Finalmente quando l'altimetro segna 250 QNH, riconosco in lontananza l'hangar di Mela ed intravedo la pista, tutto OK, riesco ad arrivarci in diretta.

## 15 AGOSTO

Sempre per complessi programmi familiari, decidiamo di partire il giorno di ferragosto da Modena alla volta di Calciniate.

Le poche informazioni meteo che abbiamo sono: pressione livellata a 1017 Mb calma di vento, direi quindi una situazione tutt'altro che rosea per il volo a vela.

Decolliamo da Modena alle 12.00: rotta 330° salita a 2100 QNH, aria ferma, visibilità ridotta.

Spegnamo il motore e planiamo in direzione di Macaria poi deviamo per evitare le zone militari in direzione di Verolanova e, ad Oriano che è a circa 30 km a sud del Lago d'Isèo.

Abbiamo 500 m. Abbiamo perso 1600 m in 70 km circa: quasi 44 di efficienza.

Accendiamo il motore e saliamo verso il Lago d'Isèo; in lontananza verso la cima delle montagne vediamo dei cumuli molto alti e siamo di nuovo in planata sulla Pedemontana ed è solo un'ora che siamo in volo. E' fantastico, vista la situazione delle Alpi, vogliamo raggiungere le basi ed addentrarci verso nord.

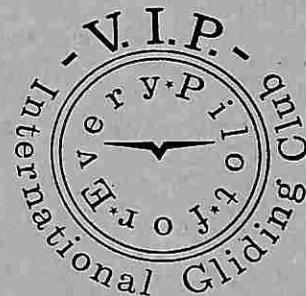
L'aggancio è difficile, si prendono degli sbuffi, ma le termiche non si organizzano. Potremo avanzare costonando e sfruttando le bolle, ma è una vera pena.

Pietro ed io, vedendo quei cumuli stupendi decidiamo di portarci in quota e vedere se sopra ad una certa quota le termiche si organizzano un po' meglio.

Siamo a Lecco a 1200 metri, riaccendiamo e vediamo di raggiungere la Grigna a motore. In prossimità della cresta, spegnamo e con una termica finalmente bella raggiungiamo i 2800 metri. Con quella quota decidiamo di puntare al Bregagno, poi al Garzirola, al Pizzo di Claro. Siamo già a 3300 QNH senza quasi più spiralarci andiamo al San Bernardino, poi al Gottardo.

Sono già le quattro e dobbiamo farci ancora il viaggio di ritorno in auto a Bologna per riunirci alla famiglia; a malincuore ripieghiamo verso sud in una lunga planata su Calciniate.

Davanti a noi le Prealpi e la pianura stagnate nell'afa estiva.



---

# V. I. P. - International Gliding Club

---

Qui nel seguito troverete le prime risposte che il V.I.P. club ha ricevuto alla domanda che era stata posta durante i XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela. La domanda era, come forse si ricorderà: «Qual'è la vostra opinione circa l'organizzazione di una gara internazionale a Rieti ogni anno?».

Grazie a tutti quelli che hanno scritto, aspettiamo altri pareri.

## **JOAO ALEXANDRE WIDMER - Brasile**

Credo che Rieti sia un paradiso per il volo a vela e che le capacità organizzative dell'associazione dei volovelisti italiani siano di elevato livello internazionale.

Comunque, poichè atterrare fuori campo in «alcune zone» è estremamente rischioso, penso che i temi dovrebbero essere tali da minimizzare questo rischio. Un problema parallelo e collegato con una competizione internazionale annuale è quello dell'elevato costo di una gara del genere per i piloti che non vivono in Europa.

Dopo questi campionati ritengo però che Rieti diverrà comunque uno dei maggiori centri volovelistici internazionali e che moltissimi piloti stranieri saranno a Rieti ogni estate.

## **EMIL BLUMER - Svizzera**

La reputo un'ottima idea. Sarei qui ogni anno.

## **MICHAEL PETER GILES - Australia**

Sono a favore di una competizione internazionale a Rieti ogni anno.

## **BIRGER BULUKIN - Norvegia**

La Scandinavia è lontana dall'Italia, via terra e via mare, ma a parte ciò mi pare un'ottima idea. Però il task setter sarebbe magari disposto a considerare temi più corti quando le condizioni meteo non sono delle migliori?

D'altro canto, i piloti stranieri saranno i benvenuti ai campionati norvegesi che si svolgono in un arco di 9 giorni tra la fine di maggio e l'inizio di giugno. E ci sono davvero buone condizioni anche da noi! Chiedete a Justin Wills.

## **RICHARD BRADLEY - Sud Africa**

Un campionato internazionale ogni anno. Una buona idea. Le condizioni meteorologiche durante la nostra permanenza sono state, ad eccezione di un paio di giorni, costantemente buone; se ciò è tipico della zona, Rieti è certamente il posto giusto per un'iniziativa del genere. Vorrei però suggerire ai task setter di essere realisti.

La benzina costa cara e riparare gli alianti è dispendioso: i temi dovrebbero pertanto essere tali da permettere il 100% di rientri. In secondo luogo la sistemazione per gli ospiti del campeggio sono costose e primitive. Avrei potuto ad esempio stare in albergo a Rieti per metà di

*Hereafter you will find the first answers the V.I.P. club received to the question submitted during the 19th World Gliding Championships. The question, as you probably recall, was: «What do you think about having an international gliding competition at Rieti every year?».*

*Thank you to all who have written, we wait for further opinions.*

## **JOAO ALEXANDRE WIDMER - Brazil**

*I think that Rieti is a gliding paradise and that the organizing capability of the Italian Gliding Association is of very high international standard.*

*However, as outlanding «in some regions» is of very high risk. I think that tasks should be set in such a way to minimize risk. A parallel problem of an International Competition every year is the high cost of such a competition for pilots who do not live in Europe.*

*After this World Championship I think Rieti will anyway become one of the largest international soaring centers with many foreign guests every summer.*

## **EMIL BLUMER - Switzerland**

*I think it is a very good idea. I would be a regular guest every year.*

## **MICHAEL PETER GILES - Australia**

*I would favour an international gliding competition at Rieti yearly.*

## **BIRGER BULUKIN - Norway**

*Scandinavia is far from Italy by road and ferry, but otherwise suggestion is great. Perhaps the task setter will consider shorter tasks as well when the weather is questionable?*

*Otherwise foreign pilots are most welcome to participate in the Norwegian Champs - 9 days at the end of May / beginning of June. We do have good conditions... ask Justin Wills!*

## **RICHARD BRADLEY - South Africa**

*Annual International Championship. A good idea. The weather during our stay has, with the exception of a couple of days, been constantly good; if this is typical, it certainly is the right place. I would however suggest that the task setters are realistic. Petrol is expensive and gliders costly to repair, therefore tasks should be set to try achieve 100% return ratio. Secondly the facilities for visitors at the campsite are primitive and expensive. I could for instance have stayed in a hotel in Rieti for half the price it costed me to hire a caravan and have it at the Campsite!*

quanto non mi sia costato noleggiare una roulotte da tenere al campeggio.

Per il resto abbiamo avuto un periodo stupendo e ci piacerebbe avere la possibilità di sperimentare di nuovo questo straordinario modo di volare a vela.

### **RAIMUNDO DE PAULA SOARES - Brasile**

Per noi Sudamericani è troppo difficile partecipare a campionati in Europa: il prezzo è eccessivamente elevato ed il periodo che abbiamo a disposizione per le ferie troppo corto.

Per altro senza dubbio Rieti è il luogo più completo e stimolante in cui io mai abbia volato. Perfino negli Stati Uniti d'America, credo, non si trovano condizioni meteo tanto molteplici: montagne, onda, brezze di mare, basi delle nubi alte e basse nella stessa giornata. Bellissimo posto e bellissima gente.

### **GRAHAM ANDERSON - Sud Africa**

Credo che organizzare una competizione internazionale a Rieti ogni anno possa soltanto essere una buona idea; ho comunque alcune riserve.

1. I piloti dell'altro emisfero o degli USA potrebbero non essere rappresentativi dei rispettivi paesi in quanto ci si può aspettare che soltanto i più ricchi possano partecipare.

2. I temi dovrebbero essere dati in modo da ottenere una percentuale di rientri molto elevata, possibilmente del 100%, con piloti di grosso calibro, in vista delle difficoltà ad atterrare fuori campo che esistono nella maggior parte delle zone.

### **JAROSLAV VACH - Cecoslovacchia - Caposquadra**

Prima di tutto devo esprimere la mia grande ammirazione agli organizzatori dei 19° campionati mondiali di volo a vela. Sono stato qui tre volte con la nostra squadra ed a mio avviso essi sono stati capaci, dopo una accurata preparazione, di arrivare a fare le cose perfettamente.

Comunque, le condizioni del tempo di solito collaborano ed il meteo è eccellente. Il nostro paese è piccolo ma con moltissimi aeroclub e piloti. Abbiamo montagne che raggiungono i 2600 m, ma la superficie è ridotta. Non abbiamo il mare, ma il cielo è il nostro mare. Le possibilità di atterraggio fuori campo nel nostro paese sono eccellenti, ma dopo due gare a Rieti (la terza è l'attuale campionato mondiale) devo dire che i nostri piloti non hanno mai avuto problemi di atterraggio fuori campo in Italia. Alcuni di essi (ad esempio Dederà, 7F) amano le montagne italiane, le creste e le colline che danno a salire anche dopo che le termiche si sono spente.

In questo paese i nostri piloti hanno studiato ed imparato le tecniche di veleggiamento dei migliori volovelisti del mondo. Grazie per questa opportunità.

Quanto alla proposta di svolgere ogni anno una gara internazionale a Rieti, siamo d'accordo in quanto tutto — le condizioni meteorologiche, gli organizzatori e la comunità dei volovelisti — sono quanto di meglio si possa avere.

Una cosa diversa è la nostra partecipazione perchè essa dipende come prima cosa dai nostri risultati in gara e come seconda cosa dalle nostre possibilità economiche.

Infine, sono assai lieto che Gioacchino von Kalckreuth sia stato tra i fondatori del V.I.P. club. Mi piacciono moltissimo i suoi splendidi libri sul volo a vela nella regione delle Alpi. Sono al posto d'onore nella mia biblioteca. Le mie due passioni sono, nell'ordine, il volo a vela e l'alpinismo. Gioacchino von Kalckreuth era forse riuscito a fonderle. Purtroppo vi ha sacrificato la vita.

*Otherwise we had a tremendous time and would like the opportunity to reexperience the excitement of this unique form of gliding.*

### **RAIMUNDO DE PAULA SOARES - Brazil**

*For us, in South America, it is too difficult to participate in championships in Europe: the price is high and the time for vacations is short.*

*But, out of doubt, Rieti is the most complete and challenging place I have ever flown. Even in the USA, I think, you do not find such different conditions for flying, such as mountains, waves, sea breezes, high and low bases in the same day, etc. Beautiful place and beautiful people.*

### **GRAHAM ANDERSON - South Africa**

*I think that a yearly international contest at Rieti could only be a good idea; however I have certain reservations.*

*1. Pilots from the Southern hemisphere or USA might not be representative of their countries, as only the very wealthy could be expected to attend.*

*2. The task setting should be aimed at a very high percentage of finishers, hopefully 100%, with high caliber pilots, because of the difficult outlanding possibilities in most areas.*

### **JAROSLAV VACH - Czechoslovakia - Team Captain**

*First of all I must express my great admiration to the Organizers of the 19th World Gliding Championships. I have been with our team at Rieti three times and in my opinion the organizers have been able (after deep preparation) to make all things to work perfectly. However, the weather conditions usually cooperate, and meteo is excellent. Our country is small, but with a lot of glider pilots and aeroclubs, too. We have mountains to 2600 m altitude, but the area is small. We do not have the sea, but the air is our sea. Outlanding possibilities are very good in our country, but after two contests in Rieti (the third one is the present World Championship) our pilots do not have any problem with outlandings in Italy. Some of our pilots (for instance Dederà, 7F) love the Italian mountains, ridges and hills which give the climb when thermals have died.*

*In this country, our pilots studied and learned the manner of soaring of the best pilots from the entire world. A lot of thanks for this opportunity.*

*According to your proposal to hold every year an international contest, we welcome it, because all — the weather, the organizers and the gliding community — is the best.*

*Another thing is our participation because that depends first on our results in the contest, and second on our economical possibilities.*

*In the end I was very pleased to learn that Mr. Jochen von Kalckreuth was the founder-member of the VIP club. I am very fond of his wonderful books about soaring in the Alps. They are in the honour place in my library. My two loves are soaring first, then mountain climbing. Jochen von Kalckreuth was perhaps able to join this two passions. Unfortunately, he sacrificed his life to his great passion.*

## La mozione numero uno

Ecco il testo di quanto trasmesso a Carlo Marchetti:

«In conformità all'iniziativa presentata al Briefing di Bologna dello scorso anno, la rivista VOLO A VELA trasmette, al Consigliere Federale della specialità, n. 113 schede rappresentanti la MOZIONE NUMERO UNO, sottoscritte da altrettanti volovelisti italiani.

La rivista VOLO A VELA invita il Consigliere Federale a presentare detta mozione al Presidente ed al Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia onde ne venga informato l'intero Consiglio Federale.

VOLO A VELA, in rappresentanza dei firmatari della mozione, — pur consapevole dei limiti che sono imposti all'esercizio della democrazia diretta — formula le più vive raccomandazioni a Carlo Marchetti affinché il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia tenga presente, nel suo deliberare, quanto gran parte dei volovelisti italiani auspicano.

Con osservanza,

VOLO A VELA

## COSA SCRIVONO...

I primi tre numeri di Australian Gliding di quest'anno riportano, oltre alle cronache dei vari campionati statali e nazionali e dei record di H.W. Grosse, tre ulteriori parti dell'interessante serie di Tony Hayes sull'addestramento intitolata «Low Loss Instructing». Si tratta delle parti relative all'effettuazione del circuito di atterraggio con quota ridotta, ai problemi di lancio non riuscito ed all'atterraggio fuori campo.

Questi articoli sono destinati soprattutto agli istruttori, ma la loro lettura è senza dubbio raccomandabile... chissà che non si riesca a farne un quaderno in un prossimo futuro.

Il numero 5 di Aero Revue riporta una notizia piuttosto curiosa. La Glaser Dirks ha appena terminato di montare un DG-400 modificato per effettuare ricerche ornitologiche. Il professor Colin Pennycnick dell'Università di Miami intende infatti utilizzarlo per seguire la migrazione dei pellicani dalla Florida al nord degli Stati Uniti e successivamente per una spedizione nella regione andina. Nella deriva dell'aliante sono state installate una speciale antenna di rilevamento ed una telecamera. Una piccola trasmittente verrà fissata alla zampa degli uccelli la quale invierà un segnale che verrà captato dall'antenna e che quindi permetterà di individuare la posizione degli uccelli rispetto al velivolo.

(a cura di Roberta)

## Mostra storica al Chiostro di Voltorre; Gavirate



La bella mostra dedicata al Lago di Varese, nell'antico, delizioso Chiostro benedettino di Voltorre, ha senza dubbio suscitato, in chi ha saputo coglierne la vera essenza, sensazioni di poesia.

Finalità della rassegna, infatti, è sì quella di illustrare i principali avvenimenti di cui il lago è stato per secoli personaggio di primo piano e testimone, ma anche e, soprattutto, quella di sottolineare il rapporto di rispetto e di amore che l'uomo ha avuto, sino a non molti anni fa, con il lago.

La panoramica che comprende oltre trecento anni di storia, degli inizi del 1600 ai giorni nostri, è suddivisa per secoli e per settori, secondo il criterio seguito da Alba Bernard per il volume «Vitalità e splendori del Lago di Varese», alle cui fonti di indagine storico-antropologica si ispira (vedi recensione di Plinio Rovesti nel n. 164 di VOLO A VELA).

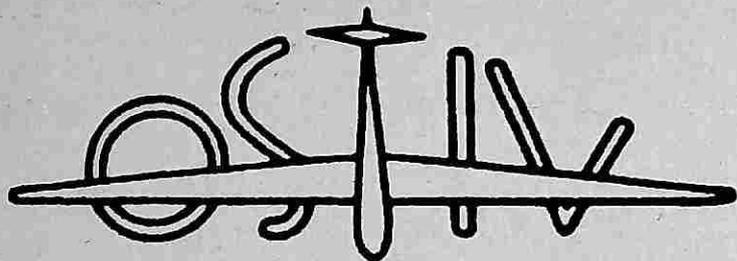
La rassegna, attraverso un cospicuo numero di immagini e documenti originali, permette di approfondire la conoscenza di fatti ed avvenimenti che hanno contribuito alla valorizzazione di questo angolo di Lombardia. Fra questi, particolare rilevanza viene data al pionierismo volovelistico: numerose fotografie d'epoca ne illustrano i momenti più significativi, come il primo volo collettivo di nove aliante anfibi che, lanciati dal Campo dei Fiori, ammararono poi felicemente alla Schiranna. Bella l'immagine di Plinio Rovesti sulle acque del lago di Varese con l'aliante Roma. Curiosa la locandina del servizio aereo bigiornerale Stresa-Varese, Varese-Stresa a cura della SITAR.

Di notevole interesse il progetto dell'aliante Littore realizzato dall'ing. Bazzocchi nel 1934. In un'immagine possiamo osservare anche l'attività della Macchi-Neuport, alla Schiranna.

La Mostra, di sicuro interesse per quanti vorranno visitarla, sarà prorogata fino al 30 settembre.

VOLO A VELA rinnova la sua gratitudine alla Signora Alba Bernard che, con tanta passione, si è dedicata allo studio della vita del nostro lago.

Claudia



Bando di Concorso per lo sviluppo  
di un nuovo strumento:

## Barografo con registratore di prua magnetica

L'OSTIV apre il concorso per lo sviluppo di un semplice, ma utile, strumento che non registri soltanto la quota, ma anche la prua tenuta durante un volo.

Le condizioni del concorso sono le seguenti:

**a) Oggetto del concorso:**

Uno strumento semplice ed economico che combini la misurazione della quota-pressione con la registrazione della prua magnetica sullo stesso asse temporale. Lo strumento prodotto deve essere un barografo pressione-prua.

**b) Scopo del concorso:**

Ottenimento di nuove importanti informazioni scientifiche e tattiche attraverso la disponibilità di dati reali circa il tempo trascorso rispettivamente su traiettoria di volo curvilinea e rettilinea durante i voli di distanza.

**c) Premi:**

Verranno assegnati tre premi per le tre migliori soluzioni:

- primo premio      DM 1000
- secondo premio     DM 500
- terzo premio        DM 250

**d) Condizioni:**

1. La precisione della quota e la risoluzione dovranno essere analoghe a quelle di un normale barografo.
2. La precisione dei dati di prua dovrà essere entro  $\pm 5^\circ$ , la risoluzione compresa tra  $\pm 2^\circ$ .
5. I partecipanti al concorso dovranno inviare al segretario OSTIV il progetto e le descrizioni tecniche dello linea e traiettoria rettilinea.
4. Non si dovranno utilizzare giroscopi.
5. I partecipanti al concorso dovranno inviare al segretario OSTIV il progetto e le descrizioni tecniche dello strumento con fotografie dettagliate e gli esempi di barogramma ottenuti durante tre voli con aliante che mostrano la simultanea registrazione della quota-pressione e della prua.
6. Data di chiusura del concorso 30.6.86.
7. I partecipanti devono essere pronti a presentare i propri strumenti al Comitato Sviluppo Alianti ed agli appassionati di volo a vela in occasione del XX Campionato Mondiale di Volo a Vela e del XX congresso OSTIV di Benalla (Australia) nel gennaio 1987.
8. I premi saranno assegnati dal consiglio dell'OSTIV.
9. I premi saranno consegnati in occasione della cerimonia conclusiva del XX congresso nel 1987.

Indirizzo: OSTIV c/o DFVLR, D-8031 Wessling  
Germania Occidentale.

## AUSTRAGLIDE '86

**BENALLA, Victoria - Gennaio 1986**

Australian Nationals - Gawler, S.A.  
Dicembre 1985, Gennaio 1986

### Prepariamoci ai mondiali 1987

Gli australiani organizzano a Benalla, sede dei mondiali 1987, i premondiali.

La competizione si chiama AUSTRAGLIDE '86 ed avrà luogo dal 16 gennaio ed 1° febbraio 1986.

Il termine per le iscrizioni è il 1° dicembre 1985; le iscrizioni ricevute entro il 1° ottobre o il 1° novembre otterranno immediata conferma dell'accettazione.

Nel periodo immediatamente precedente, cioè dal 28 dicembre 1985 al 12 gennaio 1986 si svolgeranno a Gawler, South Australia, i campionati nazionali australiani, ai quali potranno partecipare 15 piloti stranieri.

La documentazione relativa all'AUSTRAGLIDE è disponibile presso la redazione di Varese di Volo a Vela (contattare R. Fischer); oppure direttamente:

Tre Secretary  
AUSTRAGLIDE '86  
P.O. Box 324  
Benalla, VIC 3672  
Australia.

Per i campionati nazionali:

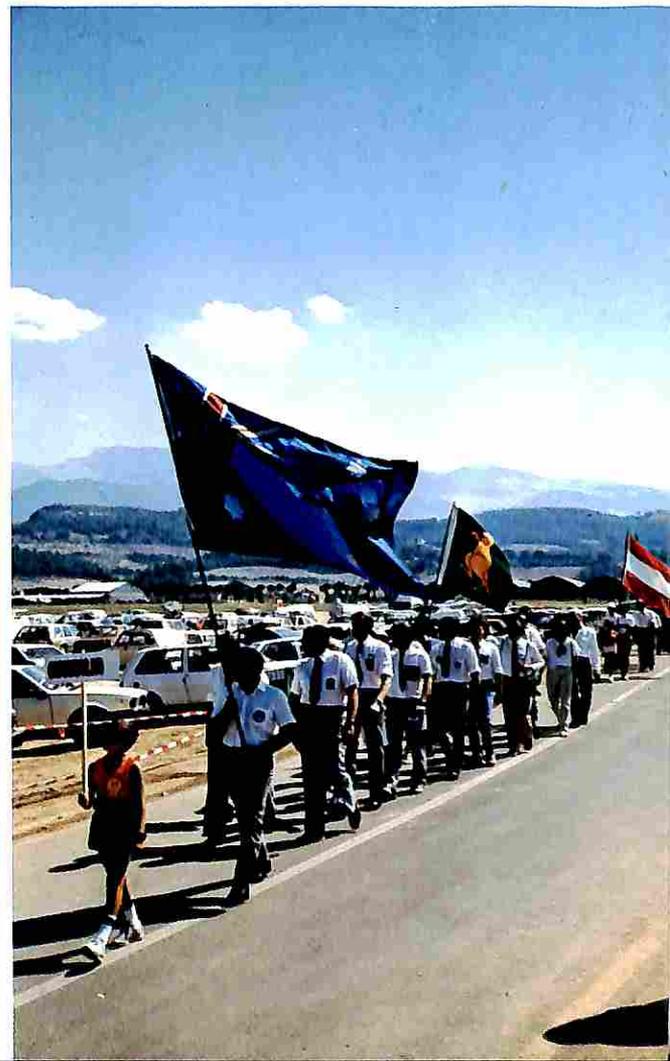
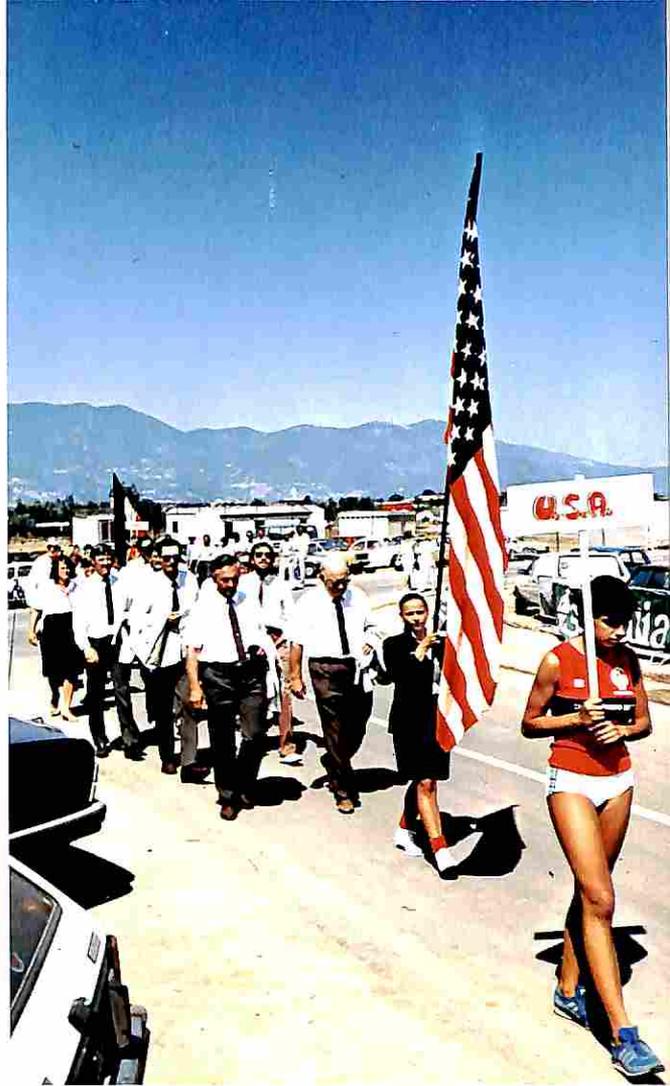
The Australian Nationals  
Rob Moore  
c/o the Adelaide Soaring Club  
P.O. Box 94  
Gawler 5118, South Australia  
Australia.

## NUBI ED ALI SILENZIOSE N. 2 CONCORSO FOTOGRAFICO

### Attenzione!

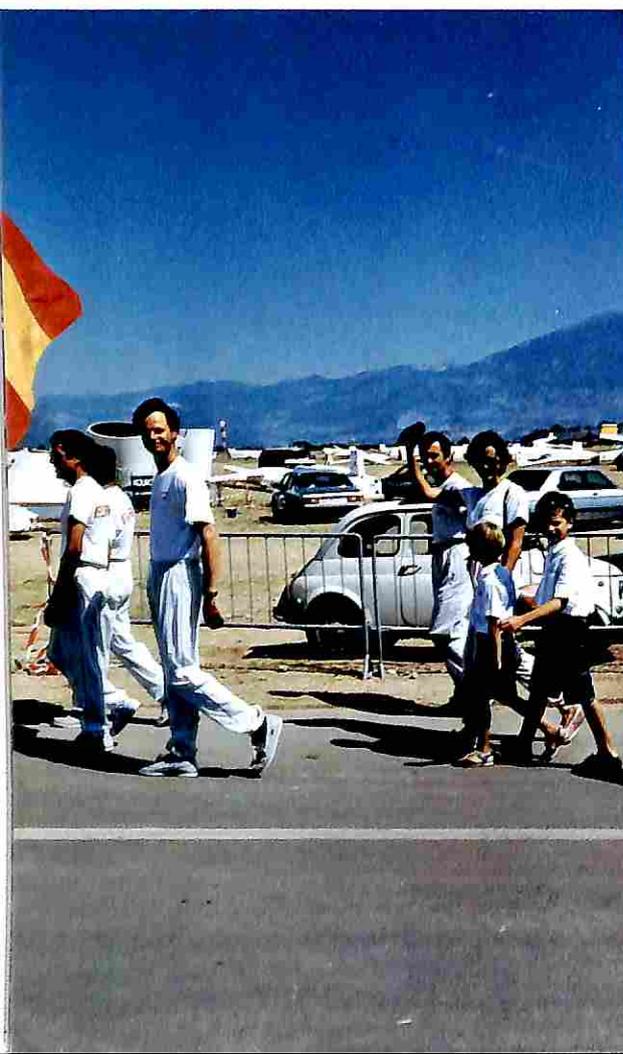
Informiamo che il termine di presentazione delle opere è stato spostato al 31 ottobre di quest'anno, anche per dare modo di partecipare con le immagini riprese nel corso dei recenti Campionati Mondiali.

Le opere devono sempre esser fatte pervenire a Plinio Rovesti c/o Aero Club Centrale di Volo a Vela - Rieti.









## CAMPIONATI ITALIANI: LIBERA, PROMOZIONE E BIPOSTI

Malgrado l'ammaina bandiere e l'aria di smobilitazione, RIETI DUE è regolarmente decollato il 15 agosto, con l'assenza delle autorità volovelistiche ma sotto l'oculata guida di Pramstraller con a fianco un valido gruppo di collaboratori.

Quello che per alcuni poteva considerarsi un grosso Trofeo Vacanze, si è rivelato un serio ed impegnato campionato nazionale dove la libera ha disputato 9 prove con temi per complessivi km. 4.540, la Promozione anch'essa 9 prove con una media di 318 km. per prova! La Biposti (senza titolo in palio per la nostra abituale sprovvedutezza) ha volato 9 prove con un totale di km. 3488 assegnati.

Nel prossimo numero vedremo più in dettaglio i risultati di questa notevole competizione, favorita dalle favolose condizioni meteo.

Ecco un sunto delle classifiche finali:

### CLASSE LIBERA (22 concorrenti)

1	PETER	GERMANIA	LS 6	p. 8436
2	PRONZATI A.	AVAL	VENTUS B	8152
3	MUZI/DE ORLEANS	ACCVV	JANUS C	7993
4	CLEMENT	AVAL	NIMBUS 2	7737
5	GRITTI	VALBREMBO	ASW 17	7590
6	URBANI L.	G.V.A.	ASW 20	7566
7	AVANZINI	AVAL	ASW 20	7408
8	VERGANI	AVAL	ASW 22/22	7400
9	MERIZIOLA	L'AQUILA	ASW 20	7390
10	GLOEKL	GERMANIA	NIMBUS 2	7138

### CATEGORIA PROMOZIONE (23 concorrenti)

1	KROGER	GERMANIA	ASW 20	p. 8024
2	ALBERTAZZI	AVM	CIRRUS S/B	7607
3	CALA'	SABINA	ASW 15	7539
4	FLORES	AVM	LS 4	7314
5	BELLORA	VALZANIA	DG 200	7238
6	BARONI	SABINA	CIRRUS	7178
7	DE MARCO	AVRO	DG 101 G	6830
8	MAYER	AVA	PEGASE	6493
9	DANESY	TORINO	ASW 15 B	6442
10	DELL'ORTO	AVM	VENTUS B	6319

### CLASSE BIPOSTI (7 concorrenti!)

1	MANTICA/MAESTRI	CPV	JANUS CM	p. 8240
2	SERVILIO + 1	ROMA	JANUS B	7698
3	FERGNANI + 1	AVF	JANUS B	7666

### VENDO ASW 15

strumentazione completa  
rimorchio chiuso  
paracadute, ossigeno, ballast  
doppie copertine  
perfetta efficienza  
2° class. Camp. Promozione 1985  
telefonare:  
ore serali 06/3665557  
ore ufficio 06/5174254

## CAMPIONATI MONDIALI: CLASSIFICHE FINALI

### CLASSE STANDARD (37 concorrenti)

1	BRIGLIADORI	I	DISCUS	p. 9706
2	LACKNER	D	DISCUS	9510
3	MOZER	USA	DISCUS A	9397
4	BACK	D	LS 4	9389
5	OPITZ	USA	DISCUS	9340
6	KJALLSTROM	S	DISCUS	9331
7	GAVAZZI	I	DISCUS	9303
8	SIMENC	YU	DG 300	9170
9	KUITTINEN	SF	DISCUS	9145
10	NAVAS	F	PEGASE BC	9004
11	NIETLISPACH	CH	DISCUS	8998
12	LEUTENEGGER	CH	DISCUS	8977

### CLASSE 15 METRI (47 concorrenti)

1	JACOBS	USA	LS 6	p. 10902
2	KUUSISTO	SF	LS 6	10237
3	GOUDRIAAN	ZA	ASW 20 BL	10115
4	MUSTERS	NL	VENTUS	10074
5	DUNBAR	ZA	VENTUS A	9846
6	HAGGENMUELLER	A	LS 6	9825
7	PETTERSSON	S	LS 6	9814
8	WELLS	GB	LS 6	9772
9	KARLSSON	S	VENTUS	9736
10	DE ORLEANS	E	ASW 20 C	9691
11	WILLS J.	GB	LS 6	9546
12	DELORE	NZ	ASW 20 CL	9260
15	GHIORZO	I	LS 6	9120
29	GALETTO	I	ASW 20	7996

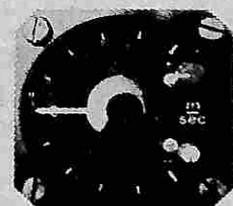
### CLASSE LIBERA (17 concorrenti)

1	RENNER	AUS	NIMBUS 3	9927
2	BLATTER	CH	NIMBUS 3	9504
3	HOLIGHAUS	D	NIMBUS 3	9228
4	GANTENBRINK	D	NIMBUS 3	9217
5	LYNSKEY	NZ	NIMBUS 3	9151
6	BOURGARD	B	NIMBUS 3	9014
7	GIMMEY	USA	NIMBUS 3	8948
8	DUGERDIL	CH	NIMBUS 3	8155
11	MUSSIO	I	NIMBUS 3	7423

### Der Segelflugcomputer von Westerboer



Sichtbar das  
beste Konzept



- Einfach zu bedienen
- Nur eine 80 mm Ø und eine 57 mm Ø Öffnung im Cockpit erforderlich
- Zukunftssicher
- Günstiges Preis-Leistungsverhältnis
- Gut abzulesen
- Elektronisch kompensiert

Fordern Sie einen ausführlichen Prospekt an!

Dr. rer. nat. Westerboer, Hofhansel & Cie. GmbH, Wörthstraße 1, 8480 WEIDEN  
Telefon 09 61 / 4 28 44 - FS 063 973

# 10 ANNI FA È MORTO EUGEN HAENLE



Il 21 settembre sono passati 10 anni da quando Eugen Haenle è morto precipitando col suo aereo da traino.

Grande progettista e costruttore, cofondatore della Glasfluegel Italiana, egli ha contribuito indirettamente e direttamente in misura rilevante allo sviluppo del nostro volo a vela.

Traduciamo liberamente quanto P. F. Selinger scrive di lui in questa occasione:  
«Cosa giustifica oggi il ricordare lo scomparso, la cui azienda ha dovuto fallire nel 1981 nonostante avesse un grosso portafoglio di ordini?»

L'aspirazione e l'opera di Haenle si possono definire nel migliore dei modi con il concetto "da parte di un volovelista per i volovelisti". Egli è vissuto ed ha condotto la sua azienda secondo questo concetto, forse badando troppo poco agli aspetti economici. Il suo cuore batteva per il volo a vela e ad esso ha dato tutto.

Egli ha posto le basi essenziali per la produzione in serie di parti in resina rinforzata con fibre, e quindi di alianti. Egli ha prodotto 25 anni fa parti industriali di vetroresina come pale per ventilatori di torri di raffreddamento, rivestimenti per antenne e pale di rotor per generatori eolici.

Nel 1964 ha iniziato la costruzione in serie di alianti in vetroresina con il Libelle H 301 progettato da Huetter. Questo aliante non rientrava nelle classi da competizione ed era visto solo in funzione delle prestazioni, della maneggevolezza e della comodità. Con la costruzione del Kestrel egli ha preso nel 1970 una decisione altrettanto lungimirante. Nemmeno questo tipo era inquadrato in una classe di gara, ma soddisfaceva in maniera ideale i desideri e le aspettative dei volovelisti che senza costrizioni di formule volevano solo godersi il volo; e oggi, dopo 15 anni, si parla ancora di una classe di 17/18 metri come ideale.

Molti suoi dettagli costruttivi, come l'impostazione dell'abitacolo, il comando a parallelogramma della cloche, i collegamenti automatici dei comandi, sembravano al momento (1973) idee futuristiche esagerate, non del tutto accolte nemmeno oggi.

Ha costruito naturalmente anche alianti speciali per i piloti da competizione. Si ricordi solamente il Glasfluegel 604, allora coi suoi 22 metri l'aliante di serie con le migliori prestazioni, il BS 1 di Bjoern Stender, lo Standard Libelle (con più di 600 esemplari uno degli alianti in vetroresina più venduti), e il Hornet.

Non ha potuto vedere il primo volo del suo Mosquito, di quella classe 15 metri per la quale si era battuto per anni.

Rendere il volo a vela quanto sicuro e piacevole possibile era la meta di Eugen Haenle, rubato troppo presto, a 51 anni, a questa attività».

## **ALF INGESSON-THOOR - Svezia - Caposquadra**

Rieti è in un'ottima posizione perchè vi si svolgono gare importanti. Le condizioni meteorologiche sono tra le migliori d'Europa. E' anche un bellissimo posto da visitare, sebbene le giornate più calde siano un po' dure per noi che veniamo dal Nord.

Il lato positivo di Rieti come zona di gara è il seguente:

— buona organizzazione per quanto riguarda lo scoring, il controllo fotografie e le altre attrezzature, quali ad esempio i computer. Ci sono molte persone ben preparate nell'organizzazione.

I lati negativi sono:

— scarse possibilità di atterraggio fuori campo (tale fatto è stato confermato da tutte le scassate che si sono verificate qui durante i fuori campo avvenuti nel corso della gara mondiale);

— le attrezzature per le analisi meteorologiche disponibili durante i mondiali erano eccellenti. Sfortunatamente il meteorologo non le ha utilizzate nel modo giusto. Io credo che un briefing più serio ed un po' meno di «Rovestiano» avrebbe potuto essere più apprezzabile;

— i lanci avrebbero potuto essere organizzati meglio. Noi in Svezia, ad esempio, lanciamo 65 alianti a 800 metri in 45 minuti usando dei Piper Pawnees;

— il campeggio è troppo caro per quello che offre.

Circa i temi di gara:

I temi dovrebbero avere una lunghezza tale da garantire il rientro del 95% dei concorrenti. Le gare sono di velocità e non di distanza. Se i piloti riescono a rientrare completando il tema, gli alianti rimangono in un pezzo solo e tutti sono felici, compreso il task setter. Durante il campionato i temi sono stati troppo lunghi e penso che ciò potrebbe dare a Rieti una reputazione un poco negativa.

Credo che Rieti potrebbe iniziare ad organizzare una gara ogni due anni, chiamandola ad esempio La Gara Reatina - Veleggiamento in Montagna. La gara non dovrebbe svolgersi nello stesso periodo degli europei, ma nello stesso anno.

## **BERT KUIJPER - Olanda**

La domanda è relativa ad una gara internazionale annuale a Rieti: sono senza dubbio d'accordo.

Credo che questa zona sia fantastica per il volo a vela ed anche per una concomitante bella vacanza.

L'unico suggerimento che vorrei avanzare è il seguente: l'assegnazione dei temi è molto importante a Rieti, pertanto dovrebbe essere fatta con molta attenzione e know-how. Quando i temi sono troppo lunghi o le condizioni meteo non sono valutate correttamente, le possibilità di un numero eccessivo di fuoricampo sono davvero concrete.

I fuoricampo in questa regione dovrebbero essere evitati per quanto possibile perchè i rischi di danneggiare l'aliante in montagna sono molto alti, come si è visto durante i campionati mondiali.

Vi auguro il miglior successo per l'International Gliding Club.

## **Dr. MANFRED REINHARDT - Presidente dell'OSTIV**

In un certo senso Rieti ha sempre avuto una gara internazionale: l'interesse dei piloti tedeschi per i campionati nazionali che vi venivano svolti è sempre stato grande e la partecipazione massiccia. Credo anche che i miei connazionali continueranno a venire a Rieti.

E' mia opinione però che, nel caso di una gara internazionale annuale, si dovrebbero sperimentare soluzioni

## **ALF INGESSON-THOOR - Sweden - Team Captain**

*Rieti is in a very good position for having big contests. The weather conditions are among the best in Europe. It is also a very beautiful place to visit, even if the hot days are a little bit hard for us coming down from the North.*

*The positive side of Rieti as a contest site is as follows:*

— *good organization concerning scoring, photocontrol and other facilities like computers and such things. There are a lot of very well skilled people in the organization.*

*The negative sides are the following:*

— *rather poor outlanding possibilities (this fact is confirmed by all the outlanding damages we have seen there during the contest);*

— *the meteorologic facilities have been very good during the contest. Unfortunately the metman has not used them in the right way. I believe that a more serious briefing and not so much «Rovesti show» would have been useful;*

— *the launching could be better organized. Ex. in Sweden we tow 65 gliders to 800 m within 45 minutes using Piper Pawnees;*

— *the camping site is too expensive comparing to its services.*

*About task setting:*

*Tasks should be so long that 95% of competitors can fly the whole task. We are competing in speed not in distance. If the pilot can fly the task and come home to the base the gliders will be in one piece and everybody will be happy, including the task setter. During the World Championship the tasks have been too long; in general this might give Rieti a little bad reputation.*

*I think and believe that Rieti can start up a competition to be held for example every second year and call that competition Rieti Championship - Mountain Soaring. The competition should not be held in the same period as the European Championships but in the same year.*

## **BERT KUIJPER - The Netherlands**

*About the question of an yearly international contest in Rieti, I am very positive.*

*I think the area is fantastic for glider flying and having a nice vacation as well, in the same time. The only suggestion I have is that task setting in this area is very important, so this must be done with a lot of care and knowhow!*

*When tasks are too big or the weather is not properly overseen the chance of too many outlandings is there.*

*Outlandings in this area should be avoided as much as possible because the chance of damaging the glider in the mountains is great, as we have seen in this world championship.*

*I wish you a lot of success with your International Gliding Club.*

**Dr. MANFRED REINHARDT - President of the OSTIV**  
*In a way Rieti has always had an international com-*

nuove, abbandonare gli schemi rigidi: ad esempio si dovrebbe provare una volta a volare una cats cradle.

Io conosco Rieti bene e da molti anni, si può dire che ne ho seguito la crescita dal punto di vista volovelistico.

Mi piacerebbe tornare, magari ogni anno, ma davvero apprezzerei l'introduzione di qualche novità.

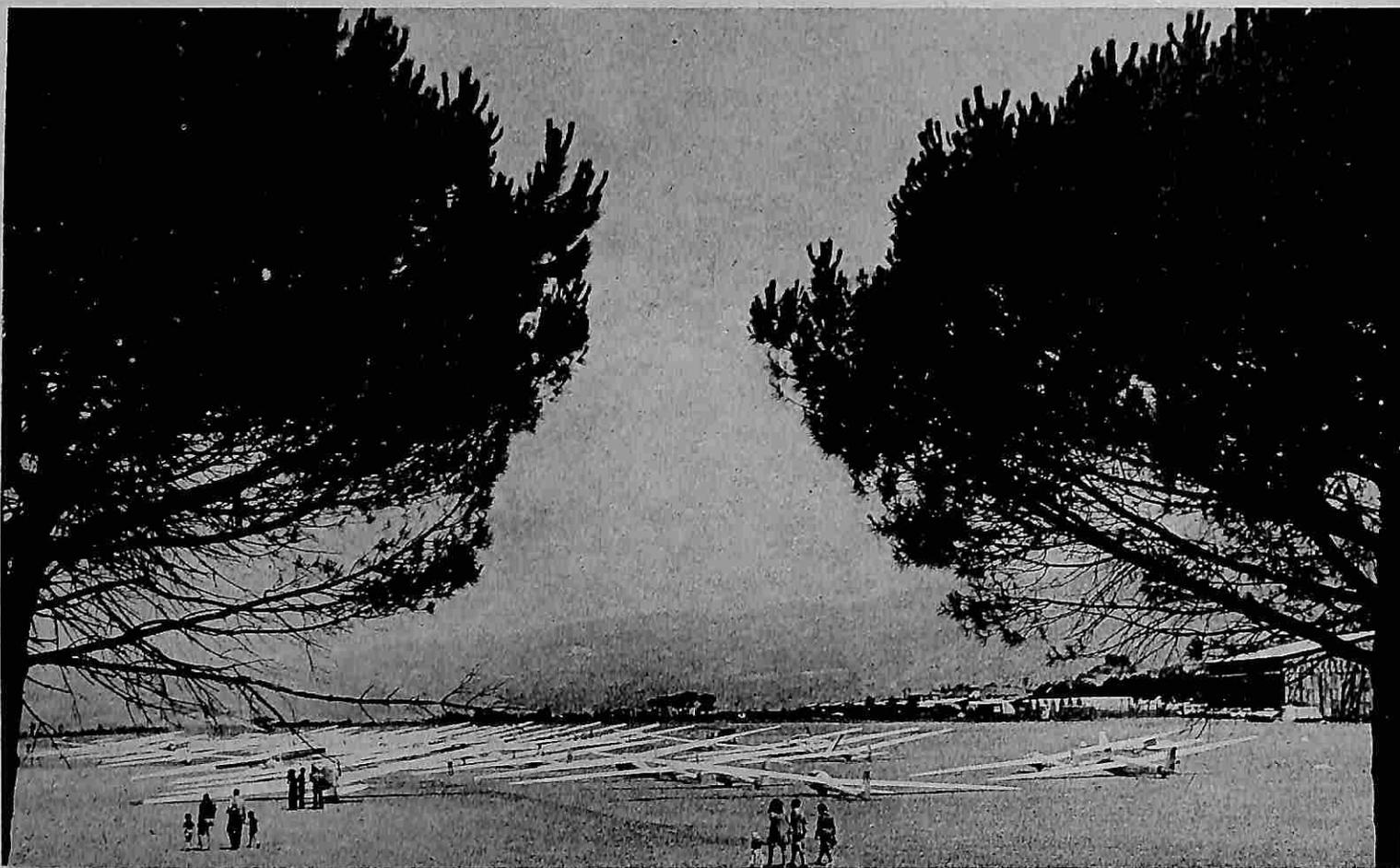


*petition every year: the interest of the German pilots for the Italian Nationals that were held at Rieti has always been very high and so the number of participants.*

*I also think that my fellow countrymen will continue coming here.*

*It is however my opinion that in the case of a yearly international gliding contest, new solutions should be tried, a novel competition philosophy adopted and any rigid schemes abandoned. I think for instance that a cats cradle should be flown. I have been knowing Rieti since many years, I could say that I saw it «growing» as far as gliding is concerned. I would like to come back, may be even every year, but what I really advocate is the introduction of some novelties.*

*(traslated by Roberta Fischer)*



## **RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA**

**”l’Aero Club dei volovelisti italiani..... ed europei”**

## CONSIDERAZIONI

Dopo 20 ore di volo in giro per l'Italia con il DG 400, posso affermare di essere più che soddisfatto sia della macchina, sia del tipo di volo.

Siamo riusciti a fare più di 1000 km di volo a tappe senza carrello al seguito, con solo due ore di motore, delle quali una è stata spesa per i trasferimenti (Pianura Padana e Foligno Rieti). Dunque un bilancio più che positivo. Abbiamo fatto del volo a vela stupendo sfruttando anche degli aeroporti privi di trainer. A mio giudizio il fatto più importante è che siamo riusciti nell'ultimo volo a raggiungere il cuore delle Alpi, partendo dal fondo della Pianura Padana. Questa è la dimostrazione più chiara: un pilota volovelista può fare del volo a vela ai massimi livelli, anche partendo da un qualsiasi aeroporto della Pianura Padana ed in completa autonomia può raggiungere le Prealpi, le Alpi e ritornare la sera a destinazione senza nessuna preoccupazione.

Questo era il sogno di mio suocero ed oggi noi siamo riusciti a tramutarlo in realtà.

A.C.

## Avventure in motoaliente

Quando annunciavi agli amici «profani» le mie vacanze in motoaliente, la risposta corale fu: «vacanze in motoche?».

Partimmo così un non troppo assolato mattino di agosto, tant'è che Luca ritenne più prudente sostare a Voghera, in attesa che il sole spazzasse via la foschia che avvolgeva la cima degli Appennini.

Era lunedì e l'aeroporto era chiuso. Vedemmo tuttavia un certo movimento davanti ad un hangar: un appassionato del «made by your self» stava trafficando, con malcelato orgoglio, intorno al suo aereo che, ahimè, forse non avrebbe mai preso il volo. A detta di Luca, infatti, il motore era sottodimensionato rispetto al peso del velivolo ed il sistema alare a calettamento variabile appariva troppo precario. Lo sguardo della moglie, con in testa un fazzoletto a quattro cocche per cercare di ripararsi alla bell'e meglio dal sole, esprimeva un misto di rassegnazione e compiacimento.

La foschia nel frattempo si era diradata e si decise di ripartire.

Salutata la coppia con un battito d'ala, iniziammo a prender quota per affrontare gli Appennini. Improvvisamente qualcosa sfrecciò, poco più sotto di noi, ad una velocità incredibile. Ebbi appena il tempo di dire «Guarda!», che ci avvolse un rombo di tuono. L'«incontro ravvicinato» era stato probabilmente con un MB 339 o con un G 91.

L'emozione suscitata dalla sagoma scura degli Appennini lasciò ben presto il posto ad una sensazione di benessere, non appena scorgemmo il mare. Sorvolando la costa era quasi divertente osservare l'esatta rispondenza fra la carta aeronautica e la realtà. Atterrammo a Massa Cinquale.

L'aria era immobile, ma nulla faceva presagire che quella era la calma che precede la tempesta. Il mattino dopo, infatti, si abbattè sulla costa un violento nubifragio. L'idea del motoaliente «a gambe all'aria» mise le ali alla Mini che avevamo noleggiato. Ci avventurammo sul lungomare per abbreviare i tempi, tuttavia la sferza del vento e la grandine costrinsero i pochi incauti come noi ad accostare. La Mini aveva anche perso una spazzola del tergicristallo nel tentativo disperato di farci vedere un metro più in là del nostro naso. Che sollievo trovare il nostro I.MAC dove l'avevamo lasciato, picchettato a dovere e con il solo tubo di Pitot otturato. In compenso un Morane 100 HP si era sollevato di cinquanta centimetri da terra e, dopo un quarto di giro, era ricaduto sull'ala sinistra.

Il paesaggio che si offriva ai nostri occhi, a mano a mano che ci avvicinavamo all'isola d'Elba, era da cartolina.

Valse la pena di sopportare quell'insistente controllore di Pisa-avvicinamento che ci chiedeva, direi quasi con stizza, il motivo per cui non avevamo il piano di volo. Fu un vero match radiofonico, ma alla fine l'avevamo vinta noi: alle chiare motivazioni addotte da Luca, il controllore non poté eccepire più nulla.

Lasciata l'Elba a malincuore (questa volta con il piano di volo), ci dirigemmo verso Foligno. Dopo che il controllore di Grosseto ebbe chiuso la comunicazione, la radio restò muta per un pezzo.

Luca cercò di mettersi in contatto. Atterrammo: tutto appariva come in uno stato di abbandono. Non aprimmo neppure la capottina e decollammo alla volta di Perugia. Anche qui silenzio-radio; la situazione iniziava a farsi preoccupante: non c'era anima viva e noi eravamo già in ritardo di mezz'ora per la chiusura del piano di volo. Ci dividemmo: uno di qui e l'altro di là, in cerca di qualcuno. Arrivai quasi in fondo agli hangar per non trovarvi nessuno. Una certa inquietudine mi fece accelerare il passo del ritorno. Luca ebbe la fortuna sperata: un militare, unico «sopravvissuto», gli permise di chiudere finalmente il piano di volo.

Quando atterrammo Rieti ci sembrò spettacolare per il movimento che la animava: il contrasto con la desolazione di Foligno e Perugia era forte.

Il primo giorno fu duro. Rimasi per ore e ore, paralizzata dal caldo, sotto la tenda della roulotte Italia: mi chiedevo che cosa ci facessi io lì.

Nei giorni che seguirono (e furono molto di più del previsto...), mi adeguai facilmente al ritmo di vita dell'aeroporto. Fu un'esperienza molto bella, a contatto con una realtà sportiva e vacanziera insieme. Non sono mancati i momenti di emozione e di allegria con i ritrovati amici di Calcinate.

Il viaggio di ritorno, dopo la parentesi reatina, fu tranquillissimo. Partiti a mezzogiorno in punto da Perugia, dove avevamo riportato la macchina, atterrammo a Calcinate esattamente alle quindici e trenta. Si parla tanto di vacanze alternative: più alternative di così...

*Claudia*

P.S.: Il pilota è affidabilissimo, e nel prossimo numero ci intratterrà sull'impiego sportivo e turistico del motoaliente e sulle esperienze volovelistiche che se ne possono trarre.

## ATTENZIONE!

VOLO A VELA INVITA TUTTI I MOTOALIENTISTI A PARTECIPARE ALLA...

**«caccia all'aviosuperficie»!**

Segnalateci dove esistono, dove dovrebbero o potrebbero esistere!

LE AVIOSUPERFICI SONO L'AVVENIRE DEL VOLO A VELA E DEL MOTOALIENTE.

PENSIAMOCI IN TEMPO!

SCRIVETE A VOLO A VELA!

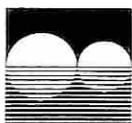


E' il nome della nuova  
etichetta tessuta Jacquard  
prodotta dalla Bolis.

Un classico per i confe-  
zionisti, finalmente  
realizzabile con moderni  
mezzi industriali.

**JACQUELINE**

Etichetta d'autore a prezzi commerciali



**BOLIS**

NASTRIFICIO ANGELO BOLIS s.p.A.  
Telef.: 035/61.10.53 - Telex: 300145 BOLIS I  
24036 Ponte S. Pietro (Bergamo - Italia)

## a parer mio.....

Alla pagina 28 del n. 168, il primo del 1985, aprivo questa rubrica nel tentativo di raccogliere più opinioni sui più disparati argomenti.

Poichè — come troppo sovente accade — quando si tratta di metter per iscritto i molti bla bla bla la mano (e forse anche il cuore) non regge, cerco di dare l'avvio con qualche mia opinione del tutto personale.

## campionati & campionati & non

Nel fervore dei lavori di smantellamento delle strutture «mobili» dei mondiali, cercava di prendere il via l'organizzazione dei Campionati Italiani di classe Libera, Biposti e Promozione.

Ed ancora una volta ho visto che nei preposti al nostro volo a vela la mano destra non sa quello che fa la sinistra.

Avrei voluto pagare il noleggio delle bandiere perchè potessero continuare a garrire anche durante i Campionati Italiani. E mi son detto che i piloti italiani erano così bravi che la presenza dell'Unità Sanitaria Mobile dell'A.M. era del tutto inutile. E poi i partecipanti erano solo cinquantadue.

I biposti erano sette, più due iscritti in classe Libera, bastava trovare un pilota disponibile (le macchine erano ferme in hangar) per avere dieci biposti in gara ed il titolo di Campione in palio!

Trovo il decimo pilota, ed anche l'undicesimo, ma i due

iscritti in classe Libera non intendono gareggiare nella Biposti.

Il primo, di questi «liberisti», è Ettore Muzi, Campione in carica della classe Biposti, vola in coppia con Alvaro De Orleans. Muzi è ancora Direttore dell'AeCCVV, l'avrei visto nella Biposti con un novizio alle spalle, a difendere il suo titolo ed a divulgare la sua esperienza. Tu Attilio, che sei il suo Presidente, cosa ne pensi?

Il secondo è Roberto Monti, vola in coppia con Giorgio Orsi. Che il Giorgio, non allenato, voli in coppia con un pilota più bravo è logico, ma perchè in Libera anzichè nella Biposti? La risposta del Bob è semplice: perchè il nuovo «algoritmo» dà più punti a chi gareggia in Libera rispetto a quelli che corrono nella Biposti!

Accetto con beneficio d'inventario, ma in questo caso dove è finita la politica dei biposti?

Spero che Smilian e Walter, addetti all'«algoritmo», mi chiariscano le idee. Grazie.

Renzo

*Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica?*

*Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza?*

*Telefonami:*

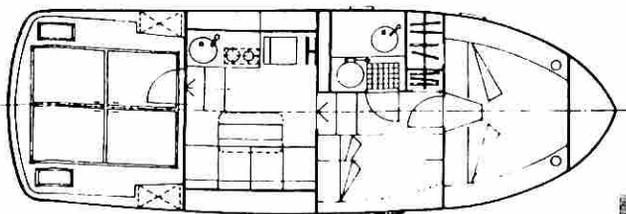
**ROBERTO RICCI**

**Accordatore, riparatore, permuta e trasporto pianoforti**

**Telefono: 02 - 2716238 (ore pomeridiane)**

## Nautica Ferrero

### CRUISEMASTER "3C"



Strada val Pattonera 106/14  
10133 Torino, tel. 677672 787391

Concessionaria KAPPAMARINE  
Locazione, Gestione, Charter  
imbarcazioni a vela e motore  
consulenza finanziaria, leasing



## Vivere all'altezza dei propri sogni

Lento veleggia il falco sul costone  
Che Sezze guarda ed il Circeo sovrasta  
Sfondo assoluto dei miei primi voli, —  
Nove lustri trascorsi, — sono tanti.

Ma per grazia di Dio, senza rimpianti  
(Con buona pace di chi mi sopporta).  
Io continuo a inseguir sogni d'infante  
Un gioco innocuo, su una rotta costante.

Questo tratto d'azzurro c'allor  
mi pareva grande  
Rimpicciolisce al crescer della corsa  
E del mezzo veloce c'or mi porta.

Ma la voglia rimane sempre quella  
Di bere tutto il cielo che sovrasta  
I giorni brevi dell'età rimasta.

Mario Bernardi  
luglio 1983

---

Caro Autore (non professionista),  
ricevuta, letta, piaciuta ed apprezzata. La pubblico subito dedicandola mentalmente a mia moglie con tanti auguri.

Grazie,

Lorenzo Scavino



Abbonatevi: è un consiglio

**VOLO  
A  
VELA**

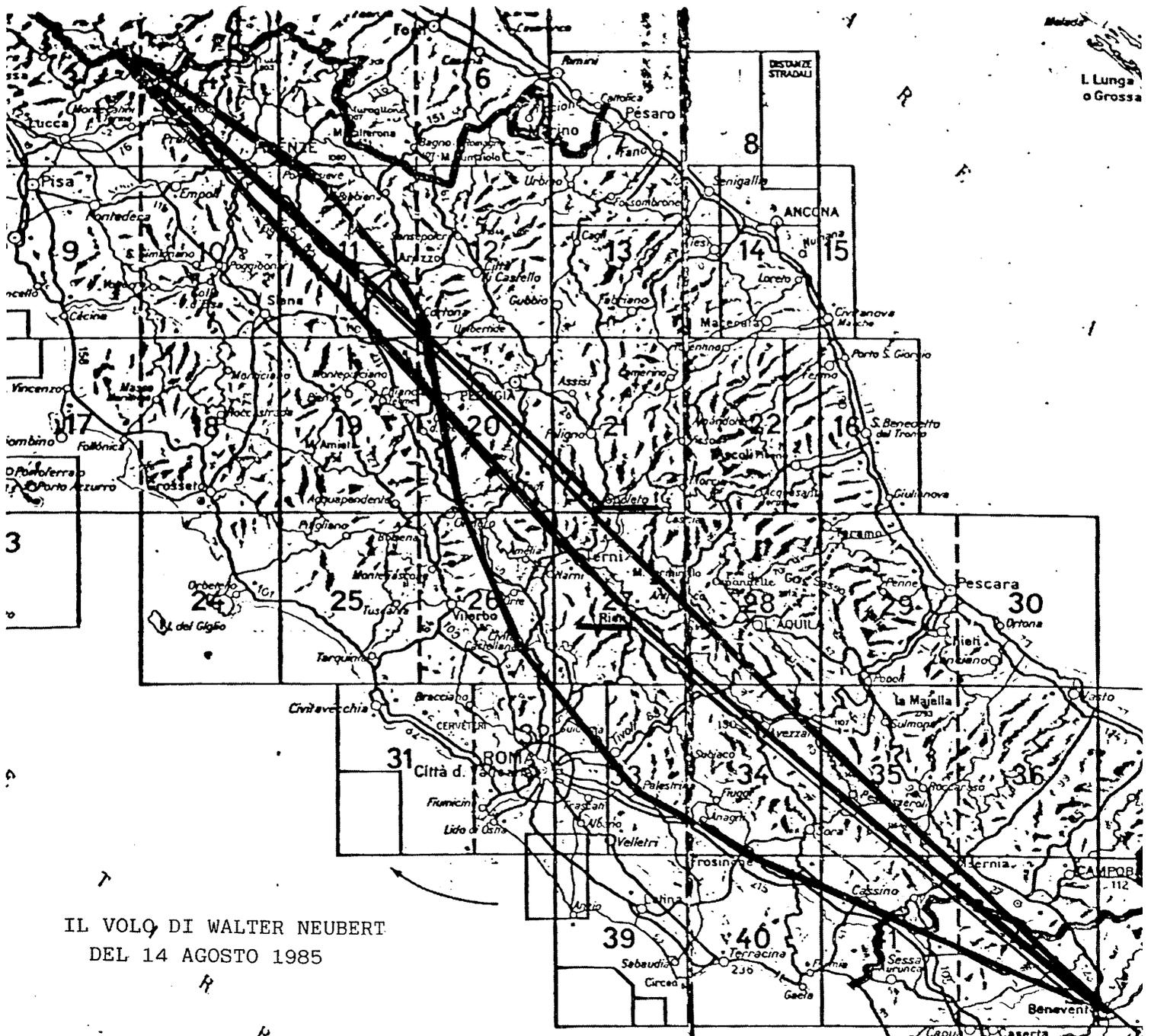
# Partendo da Rieti Walter Neubert realizza il più lungo volo appenninico

**prima a sud e poi a nord, per complessivi km. 924**

Finito il suo compito di consigliere tecnico della squadra statunitense ai recenti Mondiali, dove l'abbiamo visto sfilare dietro la bandiera USA nella stessa divisa degli atleti di quella nazione, Walter Neubert è rimasto a Rieti per pochi altri giorni con l'intenzione di effettuare qualche «lungo volo» con il suo ASW-22 nelle stesse zone, sulle stesse montagne così assiduamente sorvolate negli scorsi anni, quale invitato straniero ai nostri Campionati di volo a vela, che lo hanno visto spesso vincitore.

Così il 14 agosto si è messo in linea abbastanza di buon'ora — per Rieti — ed alle 11,04 è decollato per un triangolo molto schiacciato (praticamente due andate e ritorno) avente per vertici Benevento Stazione ferroviaria - Pievepelago, paese a 7 km Ovest del Cimone, altezza 780 metri sul mare.

Il pronostico dava venti di brezza fino a 1000 metri QNH, Nord-Ovest fino a 2000, terzo quadrante da 2 a 4000 metri. Cumuli con base 2500 metri con temperatura di 33°, regolarmente raggiunta fin dalle ore meridiane.



Il volo ha avuto un aspetto interessante soprattutto al ritorno da Benevento, raggiunta per le ordinarie vie della Val Roveto (Sora) e della catena del Matese, con cumuli di modesto sviluppo e normale frequenza (3-4/8), aventi base fino a 3300 QNH dopo Avezzano; e cioè quando la visualizzazione di un buon fronte di brezza marina tirrenica ha fatto insolitamente optare l'appoggio ad ovest, anziché ad est della rotta verso le montagne più alte abruzzesi. Così, superato Cerreto Sannita e Piedimonte d'Alife, la brezza di mare situata ad una cinquantina di chilometri dalla costa di cui ne riproduceva l'andamento ha portato Neubert su Venafro, Cassino, Frosinone, Anagni, Palestrina, Guidonia, Vita Castellana, che ha sorvolato «full power» diritto ad una media fantastica, certo più alta di quelle che avrebbe potuto realizzare nelle pur ottime vie della Meta - Avezzano o di quelle ancor più orientali Pescasseroli (o Rivisondoli) - Sirente - Gran Sasso dove nel frattempo si erano stabilite brevi ma potenti strade di cumuli a base alta ed a notevole valore di ascendenza.

Sorvolato Orvieto, il volo è quindi rientrato sulle normali montagne — o meglio colline — di Ficulle, Chiusi, Cortona ed Arezzo, dove il plafond era appena più basso (3200 metri QNH) e dove continuavano le serie di cumuli; per spostarsi poi più ad est lungo il Pratomagno, Olmo. Buone condizioni regnavano tuttavia anche più ad ovest della rotta seguita dall'amico tedesco.

Sulla valle immediatamente ad ovest della Porretta (paese di Oppio) le condizioni erano già deteriorate dall'infiltrazione di aria marina, con plafond di 900 metri e stratificazioni che rendevano problematico se non impossibile il raggiungimento di Pievepelago. Ritornando sui suoi passi per una decina di chilometri, Neubert ha potuto raggiungere un cumulo un po' fiacco ma attivo nel cui interno ha raggiunto 1900 metri QNH, sufficienti per andare a fotografare e ritornare nella zona di bel tempo.

Il ritorno è avvenuto lungo lo stesso percorso dell'andata. L'ultimo cumulo attivo è stato sfruttato a Cortona (3100 metri) e non sono state più trovate ascendenze. Raggiunto Spoleto con 800 metri (400 su Rieti), non è stato possibile salire di quelle poche centinaia di metri che avrebbero consentito l'arrivo a Rieti e la chiusura del circuito.

L'atterraggio a Spoleto è avvenuto alle 20,03 col sole al tramonto.

Se fosse rientrato al campo, Neubert avrebbe percorso 963 chilometri.

*Walter Vergani*

**ANCHE IL CIELO DI RIETI SCENDE IN CAMPO PER REALIZZARE I «MILLE»**

*Non sarà impresa facile e le condizioni meteo non saranno sempre favolose come in questo straordinario 1985, ma è ormai confermata — dalle esperienze fatte in quel di Preturo e soprattutto dagli exploits realizzati dai tre prestigiosi piloti tedeschi — la fattibilità di un volo oltre i mille chilometri.*

*Il VIP-CLUB riprenderà e svilupperà tale argomento in uno dei prossimi numeri invernali.*

## **924 km Up and Down the Spine of Italy**

### **Walter Neubert Flew the Longest Flight ever Accomplished over the Appennines**

Once fulfilled his task as the coach of the US Team at the recent World Championships, Walter Neubert remained at Rieti with the aim of flying some long flight in his ASW 22.

The region is well familiar to him as he often took part in and won at the Italian Nationals that were held there.

Thus, on August 14th, at 11.04 a.m., Neubert took off to fly a very flat triangle having Benevento railway station and the village of Pievelago, located approx. 7 km West of Monte Cimone at 780 m asl, as the turning points.

Weather forecasts said breezes up to 1000 m QNH, north westerly wind up to 2000 m, wind from the third quadrant from 2000 to 4000 m; cumulus base at 2500 m with a temperature of 33°C which was attained about noon.

The flight had a very interesting development especially on the leg back from Benevento. The town was reached flying the normal course following the Val Roveto (Sora) and the Matese Chain.

Along this path small cumulus having their base at an altitude of 3300 m QNH and giving a three-to-four octas cover were encountered up to past Avezzano.

On the return route however Neubert spotted a good sea breeze front blowing from the Tyrrhenian sea and decided to move West rather than follow the easterly route that laps the highest mountains of Abruzzi: a quite unusual choice.

So, beyond Cerreto Sannita and Piedimonte di Alife, the sea breeze front established at approximately 50 km from the coast took Neubert over Venafro, Cassino, Frosinone, Anagni, Palestrina, Guidonia, Vita Castellana, that he overflew straight at a fantastic average.

North of Orvieto, our German friend went back on the usual route along the hills of Ficulle, Chiusi, Cortona and Arezzo, where ceiling was slightly lower (3200 m QNH), and then moved eastward over the Pratomagno and Olmo.

In the valley just West of the Porretta, Neubert found already degraded the meteo conditions: the ceiling was 900 m and a cover of layered clouds made it questionable to reach Pievelago.

He then backtracked by some ten kms and was able to reach a cumulus inside which he attained 1900 m QNH, an altitude sufficient for him to get to the turning point and take the picture.

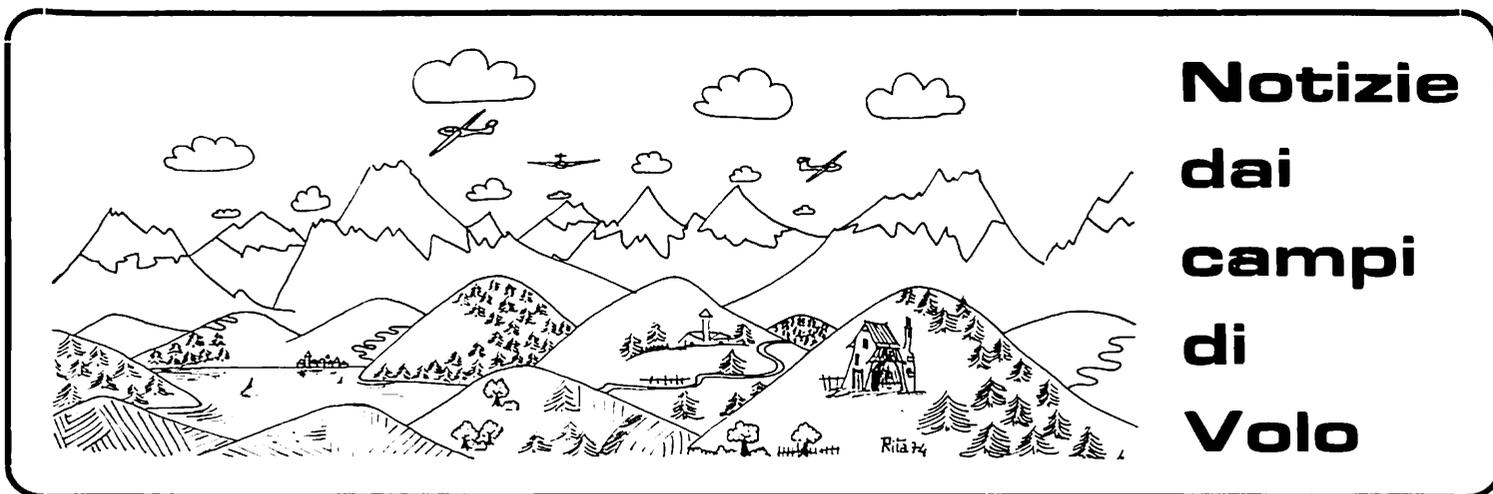
Return was flown along the same route. The last cumulus yielding some lift was met at Cortona (3100 m). Thereafter no updraft was found. Spoleto was reached with an altitude of 800 m, but it resulted impossible to climb the few hundred meters required to make it home and fly the whole triangle of 963 km.

Neubert landed at Spoleto at 8.03 pm, at sunset.

#### **RIETI READY FOR A 1000 KM FLIGHT**

It will not be easy, and the meteo conditions will not always be as exceptional as in this wonderful 1985, but the feasibility of a flight of over 1000 km has already been confirmed. This conviction originates from the flights made leaving from Preturo and above all from those accomplished this year by the three prestigious German pilots: Neubert, Gantenbrink and Holighaus.

The VIP-Club will deal in detail with this topic in one of the next bulletins.



**Notizie  
dai  
campi  
di  
Volo**

## LA RIVOLTA DI ABELE

*Perchè ci siamo trasferiti sotto questa rubrica?*

*Premesso che tutti gli angoli sono buoni per parlarne, ci siamo trasferiti qui in quanto riteniamo che la rubrica con le notizie dai campi di volo rappresenti il punto più indicato per sentire il polso del volo a vela italiano.*

*Ed il polso dice che, malgrado le apparenze, il volo a vela italiano è in agonia.*

*Forse non muore, può sopravvivere (nei rari grandi centri), ma non sarà un vivere. Per farlo vivere occorre l'impegno di tutti.*

*E' indispensabile, anche se adoriamo volare, tenere i piedi saldamente a terra (altro che biposti da 65 milioni cadauno!) e pensare ad un volo a vela magari un po' più umile ma con una base più consistente. E se prima non creiamo questa base sarà utopistico pretendere di seguire le orme degli altri paesi europei.*

*Ma abbiamo un Campione Mondiale!*

*Amici, guardiamoci negli occhi: il merito è tutto suo, non illudiamoci che il titolo così prestigioso rispecchi la realtà del volo a vela italiano. Diciamogli grazie, ma non illudiamoci di vivere di rendita su una meritatissima vittoria individuale.*

*Qualcuno ricominciava da tre, noi dobbiamo ricominciare da zero.*

*Anche questa rubrica deve ricominciare da zero.*

*Da zero «corrispondenti» visto e constatato che avevano solo la funzione di alibi per chi avrebbe dovuto scrivere e non ha scritto.*

*Amici, siete tutti corrispondenti! E rendetevi conto che i vostri problemi non si risolvono con il silenzio. Certo, non si risolvono neanche scrivendo a VOLO A VELA, ma se vogliamo fare qualcosa di concreto dobbiamo essere più informati reciprocamente, e questa rubrica deve assolvere questa indispensabile funzione.*

*Dobbiamo sapere tutti quello che sta succedendo nel nostro piccolo mondo volovelistico, e possibilmente non solo per sentito dire.*

*Ad Asiago non si può volare, a Pontecagnano i brevetti scadono senza alternativa, Levaldigi ha cessato l'attività, a Foligno tutto si sta fermando, a Preturo ferve una grossa attività, a Guidonia — la scuola più produttiva — ci sono serie difficoltà.*

*A Torino, Calcinate, Alzate e Valbrembo forse non hanno bisogno di questa rubrica, ma anche lì non mancano certamente i problemi.*

*E gli altri? Taciono.*

*Il sermone si sta facendo troppo lungo, lo riprenderemo nel prossimo numero. Ricordatevi però che «la rivolta di Abele» va fatta con le carte in regola, dobbiamo quindi essere più informati.*

*A proposito d'informazione: nel numero 169 auspicavamo la comparsa di una iniziativa editoriale dal titolo: VOLO A MOTORE ed abbiamo citato pubblicazioni dell'Aero Club di Milano e di Forlì.*

*Nel frattempo ci è capitata sottomano la rivista semestrale dell'Aero Club di Varese ed abbiamo notato con piacere che esiste un gemellaggio tra cinque Aeroclubs e precisamente: Varese, Como, Cuneo, Savona e Vergiate. Ci sembra una strada molto intelligente e valida, anche per giungere, con un po' di tempo e tanta buona volontà, all'auspicata pubblicazione di VOLO A MOTORE.*

*Il prossimo numero di VOLO A VELA uscirà per il Briefing di Bologna, vorremmo poter pubblicare notizie provenienti da tutti i luoghi dove il volo a vela vive, langue o anela di nascere. Ci accontentiamo anche di poche righe pur di avere una panoramica della realtà... o di qualcosa che gli assomiglia.*

*Anche gli amici che... usavano l'alibi del corrispondente ora non hanno più scuse.*

*Ancora una cosa: vorremmo un Briefing più impegnato, più costruttivo, più concreto. Scriveteci o venite al Briefing con delle note scritte. Sarebbe di grande aiuto al volo a vela italiano ed anche ai preposti chiamati a condurlo.*

*La «rivolta di Abele» continua!*

Vostro, Lorenzo Scavino

## AOSTA

---

### Lo Stage 1985 a Rieti

Anche quest'anno, come ormai d'abitudine, un gruppo di volovelisti valdostani è emigrato a Rieti per lo stage dal 23 al 30 giugno.

Tre anni fa uno sparuto drappello di cinque soci si era avventurato, sulle tracce di antichi ricordi di mirabolanti imprese, in avanscoperta alla terra promessa; gli entusiastici racconti (avete presente i pescatori al bar?) nelle «lunghe serate d'inverno», fecero sì che l'anno successivo i partecipanti salissero a sette; quest'anno eravamo undici, più il nostro istruttore Eliano Pavani e Carmelo Motta, che con la loro esperienza ed i loro consigli ci hanno seguiti ed aiutati a terra ed in volo.

Le lezioni teoriche sono state tenute dall'Ing. Vièlguis, con il quale alcuni di noi hanno avuto la fortuna di provare il volo in nube; il Com. Rovesti ha curato come sempre da par suo la parte meteorologica e su tutte la banda ha «vegliato» il Com. Muzi, del quale si può sicuramente affermare che senza di lui Rieti non sarebbe più la stessa.

Lo stage si è svolto dal 23 al 30 giugno; sabato 22 si giunge alla spicciolata sotto una pioggia battente fino ad Orte; verso Terni le prime schiarite ed a Rieti il sole! Purtroppo le avverse condizioni atmosferiche non permettono a due dei nostri di venire in volo con il Grob 109, e l'unica macchina del club al seguito è l'Hornet, mentre gli aspiranti trasvolatori giungono a tarda sera su di una prosaica A112 fra le risate dei presenti.

I timori meteorologici della vigilia vengono fugati domenica mattina dal Com. Rovesti e da... una bellissima giornata; il tempo resterà così per tutto lo stage permettendoci di volare 7 giorni su 7 di cui 6 buoni ed uno ottimo.

Quelli di noi con più esperienza hanno «gustato» LS 4 e ASW 20, per tutti gli altri Astir e Twin Astir; i risultati sono stati, almeno per noi, molto buoni: martedì 25 Giacinto Giorgio, già noto per il record di quota, ha completato al primo tentativo e senza esperienza di voli di distanza il triangolo dei 300 prefissati Rieti - Celano - Gualdo Tadino - Rieti aggiungendo (foto permettendo) un secondo diamante a quello di quota; lo stesso giorno i due «novellini» Blotto e Dondero hanno fatto i 50 km Rieti - Foligno; nei giorni successivi gli stessi hanno completato il «C» d'argento con le prove di quota e durata, come pure ha fatto Claudio Brasaola; tutti hanno compiuto voli di 4-5

ore ogni giorno accumulando esperienza in ambiente e condizioni così diverse dalle nostre.

Se a tutto questo si aggiunge l'esperienza e la simpatia di Angelo, Mancini e del trainero Angiolillo, le mangiate, le bevute e il magnifico campo di Rieti rinnovato per i mondiali, si capisce come noi tutti speriamo di poter ritornare l'anno prossimo.

Concludo ringraziando, a nome di tutti noi, i componenti dell'organizzazione di Rieti ed i nostri «angeli custodi» Pavani e Motta, che speriamo di avere ancora con noi l'anno prossimo.

Giovanni Dondero

## TRENTO

---

In quel di Trento l'attività riprende con la fine del mese di febbraio. Fino ad oggi i volovelisti Trentini sono stati sepolti sotto uno spessore di circa un metro e sessanta di neve.

Ci si risveglia con i primi tenui raggi primaverili. Nella prima domenica di marzo si mette il naso per la prima volta fuori dal cielo campo constatando l'enorme massa nevosa adagiata sui monti circostanti.

Grazie al ritrovato Fracalossi Flavio la scuola sta tirando al massimo con ben 10 allievi impazienti di sgranchirsi le ali. Il resto del mese è senza storia.

Il culmine giunge nel mese di maggio: il primo maggio Paris Giorgio conclude una tabella di 300 km Lienz e ritorno valida per il diamante, nella stessa giornata Marchi Umberto atterra in quel di Predazzo fra la gioia dei val-ligiani per la novità. Il giorno 15 maggio Marchi Umberto, Lauro Luigi, Garbari Ferruccio concludono un volo di 300 km Lienz e ritorno, per Lauro e Garbari il tanto sognato diamante è finalmente arrivato.

Il 16 maggio altro volo di 300 km sull'autostrada Trento Lienz compiuto da Marchi Umberto con il Twin Astir con a bordo un allievo al massimo dell'estasi. Sullo stesso percorso Delprete Pierpaolo raggiungeva l'insegna dell'oro con diamante.

Il resto del mese fra un temporale e l'altro, voli sui 200 km stanno diventando all'ordine del giorno. Che sia il trampolino di lancio per il volo a vela sportivo in quel di Trento? Ai posteri l'ardua sentenza.

Umberto Marchi

# CALCINATE

## Francesco!



E' la pena di un vecchio, che deve ricordare così un giovane amico.

Lo rivedo, con il fare un po' scanzonato, alle prese tra un impegno di studio e la passione per il volo, le lezioni serali e la scappatella con gli amici, la battuta scherzosa e la serietà dell'esame.

Distribuiva simpatia come un dono naturale, accettando e ricambiando la burla, attento però, come pochi, all'importanza delle cose.

Ne ricordo l'approccio impacciato al mondo del volo a vela, la curiosità, l'apprendimento facile, la concentrazione del primo volo: faceva intravedere la buona stoffa.

Ora se ne è andato, con il sorriso disarmante, lasciando l'amarezza in noi e quasi un senso di colpa, come sempre, quando si deve accettare qualcosa che sembra ingiusto.

Arrivederci, pilota.

P.

## LEVALDIGI

### Ultimo atto

20 luglio 1985. L'ultimo aliante rimasto in hangar, il vecchio Bergfalke I-BC PV, e con lui il volo a vela a Levaldigi, ha le ore segnate: il C.N. dell'aliante scade infatti il 21 luglio e il R.A.I. ha già sentenziato all'ultima visita che per il rinnovo sarà necessaria la reintelaiatura totale.

Due giovani brevettati, venuti apposta da Torino, hanno appena finito di pulirlo e si accingono a portarlo in linea per l'ultimo volo.

Vengono subito fermati dal Direttore di Linea, l'anziano Comandante del volo a motore, che cerca di convincerli a desistere adducendo come scusa il C.N. scaduto dell'aliante. Loro controbattono e logicamente, come è prassi in questi casi a Levaldigi, il Comandante anziano, dovendo

scegliere tra due P-66 dell'Aero Club disponibili e affiancati sul piazzale di volo, sceglie per il volo con un allievo il P-66 abilitato al traino.

I giovani brevettati non desistono: fanno ancora qualche metro con il trattore per portare l'aliante in linea ed ecco spuntare il Vice Presidente fac-totum dell'Aero Club che dopo una discussione di cinque minuti con i volovelisti riesce finalmente e definitivamente a convincerli a rinunciare: pare che il P-66 portato in volo dal Comandante abbia a disposizione solo 20 minuti di volo prima della scadenza del C.N. (si vedrà poi detto velivolo in volo per almeno un paio d'ore).

Vivo volutamente questa scena un po' distante, mi avvicino per far notare al Signore fac-totum la sua abilità nel fare un torto al volo a vela anche nel suo ultimo giorno di vita, il Signore senza scomporsi si allontana e i volovelisti abbacchiati riportano l'aliante in hangar.

Risalgo intanto col pensiero al 1979 e mi ritornano in mente la grinta, la caparbieta e la volontà di fare dell'Ing. Gallo Orsi, che superando mille difficoltà era riuscito quell'anno a fondare a Levaldigi la «sua» scuola di volo a vela.

Una scuola che, a parte le varie difficoltà incontrate, ha brevettato una ventina di piloti e ha contato nei tempi migliori due istruttori, nove macchine di club (di cui 2 trainer più 1 di scorta e due motoalianti), nonché due macchine di privati; la stessa scuola che dopo la morte di Gallo Orsi qualcuno, destreggiandosi in vari modi, è riuscito a demolire. Questi alcuni episodi:

- due aerei PIPER PA-18 disponibili per i traini, scassati a distanza di una settimana l'uno dall'altro (estate 1982) con atterraggi su aerosuperfici (se per il primo incidente si può parlare di fatalità, solo un'estrema leggerezza dei responsabili fu la causa che portò a scassare il secondo traino, in quel momento unico rimasto);
- riparazione di uno solo dei due velivoli scassati (il meno valido) e vendita a privati del traino I-INAA assegnato appositamente in leasing dall'Aero Club d'Italia per la scuola di volo a vela di Levaldigi;
- ulteriori scassature del traino da parte di soci a motore (ognuna di queste comportava il totale fermo della attività di volo a vela), ultima quella di un pilota non allenato al PA-18 e non autorizzato, su un'aerosuperficie nell'agosto 1984 (chiaramente nei confronti di detti piloti non sono seguiti provvedimenti disciplinari);
- vendita del rottame di detto traino, incameramento da parte dell'Aero Club del danno pagato dall'assicurazione e nessun successivo acquisto di aereo trainatore (tra l'altro rinuncia a chiedere in leasing un Robin dell'Aero Club d'Italia);
- vendita (19 luglio 1985) all'Aero Club Sabina del Twin-Astir I-IVAT anch'esso dato in leasing dall'Aero Club d'Italia e incameramento da parte dell'Aero Club del ricavato: stessa cosa per il danno subito da un M-100 in atterraggio e nessuna riparazione allo stesso;
- scadenza ed impossibile rinnovo del disciplinare della scuola di volo a vela (giugno 1985).

A questo punto è giusto chiedersi: dove erano e cosa facevano i volovelisti mentre succedevano queste cose?

Erano sicuramente sempre assenti o almeno insufficientemente rappresentati alle assemblee dove si decidevano le loro sorti.

Protestavano magari animatamente con il singolo pilota di volo a motore e specialista di volo acrobatico, che con una pista asfaltata lunga 1500 metri e larga 50 metri con un CAP-10 si rifiutava (è successo) di atterrare stando in volo fino quasi ad esaurimento benzina per la presenza di un'aliante in testata pista, ma in compenso non erano capaci di entrare come spirito nell'ambito di un Club che dopo averli fatti nascere come sezione si era dimostrato di colpo a loro ostile.

Snobbismo del volovelista o eterna lotta tra le sezioni di volo a vela e volo a motore?

Al fallimento generale hanno certo contribuito le deboli condizioni di veleggiamento della pianura di Cuneo, le scarsissime adesioni dei piloti locali (i pochi in compenso mi sembravano molto appassionati) e la mancanza di piloti sportivi che facessero da forza trainante.

Si è detto del numero dei brevettati a Levaldigi e del parco macchine esistenti, ora ridotto ad un unico motoaliate: ricordando quindi in primo luogo il fondatore della sezione Ing. Gallo Orsi all'epoca coadiuvato dall'Ing. Barbano, desidero con questa nota ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a far sopravvivere il volo a vela a Levaldigi fino alla fine '84 (Prof. Morelli, Istruttore Peretto, Ing. Puglisi, Colonnello Bortolazzi, Bonelli, Ing. Tartari, Geom. Buniva ed altri soci volonterosi).

Tentando di dare una giustificazione obiettiva, anche se personale, al perchè del disfacimento della sezione, essa, se in parte può essere attribuita ad inerzia dei volovelisti, in larga misura si deve considerare una conseguenza dell'ostilità e della prevenzione di qualcuno.

Mi sembrano gli stessi motivi che a Rieti rischiavano di far saltare i campionati del mondo: a Levaldigi, anche se in tono minore, hanno interrotto un bel gioco che una persona intelligente aveva iniziato sei anni prima.

Cordiali saluti dall'ex Istruttore.

B. Caimotto

## TORINO

### Fiorenzo Lamera



Dopo lunga malattia, nel luglio scorso, è mancato all'età di 59 anni il volovelista torinese Fiorenzo Lamera.

Lamera fu uno dei piloti sportivi di punta del volo a vela torinese: face parte di quel ristretto gruppo di volovelisti che, sin dagli anni 60, iniziò una pionieristica ricerca e scoperta di nuove strade volovelistiche alpine.

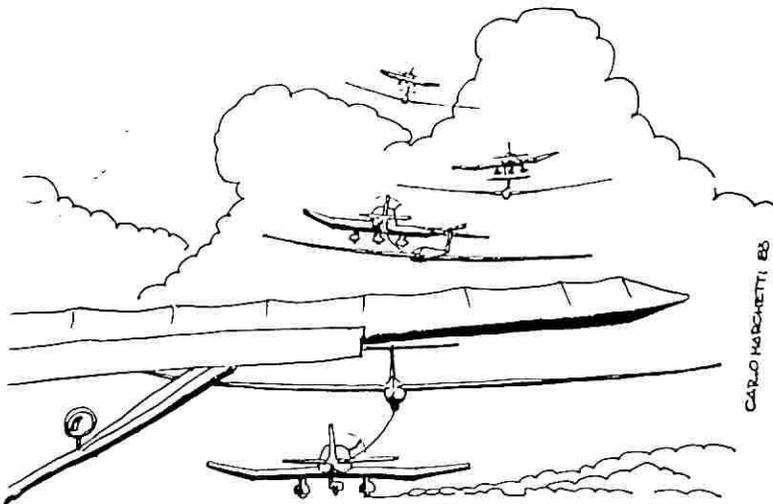
Fu il primo torinese ad attraversare le Alpi su un M 100 decollando dall'Aeritalia e atterrando in Francia a Challes-les-Eaux.

Fu anche il primo pilota torinese a portare a termine il Diamante di 500 km.

Già irrimediabilmente segnato dalla sua malattia diede un notevole contributo all'organizzazione dei Campionati Italiani del 1984, fatti a Torino.

La sua grande passione per il volo a vela lo spinse ad essere presente sino agli ultimi giorni sul Campo Aeritalia, dimostrando ammirevole coraggio e grande dignità.

I volovelisti torinesi lo ricordano con rimpianto. Ed anche la rivista VOLO A VELA a nome di tutti i volovelisti della «prima» generazione del dopoguerra.



# Beta

mod. 260

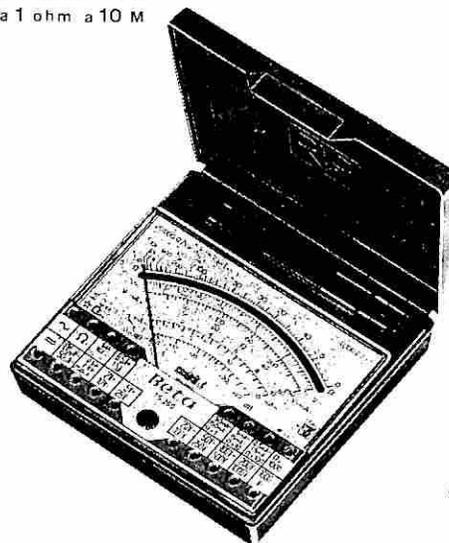
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

Vcc da 0,1 a 1000 V  
Vca da 2,5 a 1000 V  
Acc da 50 uA a 5 A  
Aca da 250 uA a 10 A  
ohm da 1 ohm a 10 M

Classe:  
2,5 cc  
3 ca

**Provatelo!**



2 fusibili  
di protezione

ITALY  
CIC  
M

**Cassinelli & C**

20151 Milano - Via Gradisca 4 - Telefoni 3075-41-3075-47-3075-75

# I lavori della Commissione di Specialità

«I verbali della Commissione per il Volo a Vela, qui sotto riportati, sono documenti ufficiali dell'Aero Club d'Italia la cui pubblicazione su questa Rivista è consentita a scopo informativo della base volovelistica. Si richiama l'attenzione dei lettori sul fatto che la Commissione ha funzione consultiva nei riguardi del Presidente e del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia. Pertanto, può verificarsi che proposte della Commissione non vengano accolte dagli organi predetti, e non si trasformino pertanto in delibere».

## VERBALE N. 31

Aosta, 7 settembre 1985 - ore 10

### Presenti con voto deliberativo:

Smilian CIBIC, membro  
Egidio GALLI, membro  
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro  
Piero MORELLI, presidente  
Walter VERGANI, membro

### Presenti con voto consultivo:

Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC  
Carlo MARCHETTI, Consigliere Fed. V.V.

### Presenti su invito:

Angelo ZOLI, Commissario tecnico squadre nazionali  
Eliano PAVANI, Direttore Scuola V.V. AeC Aosta.

### Ordine del giorno:

1. Comunicazioni - 2. Campionati Mondiali 1985 - 3. Attività sportiva - 4. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 5. Bilancio Preventivo 1986 - 6. Varie e eventuali - 7. Data, luogo, OdG prossima riunione.

## 1. COMUNICAZIONI

### 1.1 Campionati Mondiali Acrobazia con Alianti (Austria, 26 agosto - 4 settembre 1985):

Il Consigliere Marchetti, colà inviato come osservatore, riferisce sullo svolgimento e l'esito della competizione. La Commissione, pur conscia che nell'ambito FAI tale attività sportiva rientra nella competenza della CIVA e non della CIVV, riconosce che il progresso tecnico degli alianti acrobatici si riversa utilmente anche sugli alianti veleggiatori.

## 2. CAMPIONATI MONDIALI 1985

La Commissione riconosce doverosamente che al successo della manifestazione hanno dato un apporto nel complesso determinante l'Aeronautica Militare, Civilavia, Assivolo, CONI, Esercito, RAI, Enti locali reatini, Scuola Forestale, altri Enti e Ditte. In particolare, all'Aeronautica Militare che, attraverso il Comando Aeroporto di Rieti (l'opera del Col. Chiappini in vari settori è stata di estrema utilità ed efficacia), le esibizioni aeree del 28 luglio, il Servizio Meteo, gli elicotteri di soccorso, l'Unità Sanitaria Mobile, il servizio antincendio, il servizio carburanti, ha fornito un contributo determinante, vanno la gratitudine e l'ammirazione del volo a vela italiano.

Inadeguata è risultata invece l'opera di sensibilizzazione e informazione dell'opinione pubblica attraverso i «massmedia». La scarsità dei servizi radio-televisivi, giornalistici e della stampa periodica, nonché il loro contenuto in generale scadente, hanno certamente ridotto la consistenza di quell'effetto di ritorno che rappresenta uno degli obiettivi di fondo di questo tipo di manifestazione.

La Commissione si rallegra per il successo sportivo e in particolare per la sensazionale prestazione di Leonardo Brigliadori.

Dal punto di vista organizzativo e operativo lo svolgimento della manifestazione è risultato complessivamente soddisfacente.

E' da lamentarsi la totale assenza di autorità politiche a livello di ministri o superiore: anche questo è un primato, non essendo mai verificata in nessuna delle diciotto precedenti edizioni.

**Proposta:** nelle espressioni di ringraziamento che il Presidente AeCI indirizzerà ad Enti e persone, si prega di specificare in particolare anche la gratitudine e l'ammirazione del volo a vela italiano.

## 3. ATTIVITA' SPORTIVA

### 3.1 Partecipazione Italiana ai Mondiali 1985: In attesa della re-

lazione ufficiale del Capo Missione Luciano Avanzini, il c.t. Zoli riferisce brevemente valutando positivamente i risultati ottenuti e il comportamento dei piloti e dei membri della Squadra sia durante la fase preparatoria che durante la manifestazione.

Una nota positiva riguarda la prestazione complessiva dei piloti più giovani: l'esperienza da questi acquisita potrà dare frutti nelle future competizioni.

**Proposta:** che il Presidente AeCI indirizzi parole di apprezzamento, in particolare a Luciano Avanzini, Angelo Zoli, Leonardo Brigliadori.

### 3.2 Campionati Italiani Classi Libera, Biposti e Cat. Promozione:

In attesa della relazione e del rendiconti ufficiali, Vergani riferisce sulla competizione che ha avuto un buon andamento, un successo di partecipazione e ottimi risultati sportivi. Qualche perplessità hanno suscitato i valori degli «handicap» adottati per la classe Libera e il cronometraggio. Questi aspetti saranno vagliati dalla CSC in sede di omologazione.

**Conclusione:** se è vero che l'AeCCVV è stato delegato dall'AeCI ad organizzare la competizione pochi giorni prima dell'inizio della stessa, il che ha portato come conseguenza che il Regolamento della gara non ha potuto essere vagliato da questa Commissione né approvato dalla CSC, si segnala l'assoluta esigenza di tempestività nell'adempimento di cui sopra.

**3.3 Australia 1986:** E' dato incarico al c.t. Zoli di sondare con urgenza la disponibilità di tre piloti, scelti tra quelli candidati ai Mondiali 1987, di partecipare ai Pre-Mondiali, che avranno luogo a Benalla (Australia) dal 17 gennaio al 1° febbraio 1986, sulla base di un contributo forfettario di L. 3 milioni per ogni pilota.

**Proposta:** che il CF deliberi conformemente sulla base delle indicazioni che saranno fatte pervenire al Consigliere Marchetti in tempo utile per il CF del 21 settembre corrente.

**3.4 Accordo di reciprocità con AeC Polonia:** Viene approvata una bozza di lettera che fa il punto della situazione e che l'AeCI dovrebbe inviare all'AeC Polonia. In base ad essa, l'AeCI è in credito della partecipazione di almeno 4 piloti ai Campionati polacchi o a stage di allenamento della Nazionale polacca.

**Proposta:** provvedere come sopra, sulla base della bozza di cui sarà latore il Consigliere Marchetti.

**3.5 Scambi internazionali:** con riferimento al foglio AeCI VM/MLD/sm 10109 (data illeggibile ma presumibilmente 24 agosto 1985) e precedenti, la Commissione segnala di non essere in grado di formulare proposte concrete entro il termine così ravvicinato del 15 settembre 1985. Ritiene tuttavia la possibilità di scambi prospettata assai interessante in diversi campi: metodi di istruzione, meteorologia, allenamenti collegiali insieme con squadre estere particolarmente qualificate ecc.

Il Consigliere Marchetti prospetta la possibilità da parte sua di proporre in tempo utile uno scambio su tecniche di acrobazia in aliante. La Commissione, pur non trattandosi di campo propriamente di sua competenza, esprime parere favorevole anche al fine di sperimentare le procedure.

**Proposta:** autorizzare Marchetti sulla base di proposta che presenterà personalmente. Segnalare col massimo anticipo possibile l'eventuale riapertura delle possibilità di scambio l'anno venturo.

**3.6 Graduatoria Nazionale:** essendosi ormai al termine della stagione 1985, è stato possibile al c.t. Zoli fare una prima ufficiosa stesura della Graduatoria al 1° settembre 1985. Essa risulta come segue, per quanto riguarda i primi 16 posti: 1° L. Brigliadori, A. Pronzati ex aequo 1520 punti, 3. Ghiorzo S. 1477, 4. Gavazzi 1449, 5. Monti L. 1374, 6. Costa C. 1319, 7. Pronzati M. 1307, 8. Gritti A. 1298, 9. Avanzini 1275, 10. Manzoni R. 1180, 11. Galletto 1149, 12. Vergani 1121, 13. Secomandi 1111, 14. Villa A.

1058, 15. Mussio R. 1047, 16. Balzer M. 841.

Non disponendosi tuttavia dei risultati del Trofeo Città di Torino e di eventuali gare estere, tale graduatoria va considerata per il momento puramente esemplificativa e sperimentale.

**Proposta:** che l'AeCI comunichi a tutti gli Enti volovelistici il contenuto del presente punto 3.6 e insieme l'invito a tutti i piloti interessati a segnalare in anticipo il loro intendimento di partecipare a una gara estera e, al ritorno, ad inviare al c.t. Zoli e al Presidente della Commissione V.V. una breve relazione e le classifiche.

**3.7 Calendario Sportivo 1986:** alla data presente è possibile fornire soltanto le seguenti indicazioni:

Campionati Italiani (decentrati o a Rieti): periodo maggio/agosto 1986; XI Trofeo Colli Briantei (Alzate Brianza): presumibilmente giugno 1986; Trofeo Città di Torino (Torino): presumibilmente maggio 1986.

#### 4. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

##### 4.1 Linee di sviluppo dell'attività dopo i Mondiali 1985:

I Mondiali, ormai alle spalle, portano al volo a vela italiano i seguenti vantaggi materiali:

- a Rieti: sedime aeroportuale riassetato, 4° pista, prefabbricati, strada interna (denominata Viale Umberto Nannini, coerentemente col proposito dichiarato sul verbale n. 3, 8 gennaio 1983, punto 4.3), comping, aviorimessa nuova, flotta potenziata;
- fuori Rieti: quattro velivoli trainatori L-5 potenziati, e i seguenti, potenzialmente più importanti, vantaggi morali:
- maggior credito e migliore disposizione degli Enti aeronautici e sportivi (Civilavia, A.M., Assivolo, CONI);
- maggiore considerazione presso gli Enti locali reatini;
- immagine migliorata e prestigio accresciuto all'estero.

E' pressochè incredibile che un volo a vela di così scarsa consistenza quantitativa abbia potuto esprimere un campione mondiale (e, per giunta, il solo europeo fra i tre). Con i nostri men che 40 Club o sezioni volovelistiche, circa 1500 piloti attivi e poco più di 300 alianti, ci confrontiamo a livelli risibili, non diciamo con i «colossi» Germania, USA, Francia, Polonia, Gran Bretagna, ma anche soltanto con i piccoli Stati confinanti Svizzera ed Austria che, con una popolazione rispettivamente 1/9 ed 1/8 della nostra, hanno i numeri sopracitati multipli dei nostri.

La Commissione ritiene pertanto evidente che bisogna:

- a) valorizzare l'ormai imponente complesso di mezzi e infrastrutture disponibili a Rieti per rilanciare l'attività assolutamente inadeguata svolta sinora dall'AeCCVV;
- b) per compensare la preponderante utilizzazione delle risorse a favore dell'attività agonistica, come è avvenuto negli ultimi anni, privilegiare ora nelle scelte l'attività dei Club e delle Scuole in particolare, al fine fondamentale già da tempo individuato di accrescere il numero dei praticanti;
- c) mantenere il livello qualitativo attuale perseverando nell'attività agonistica, cercando di far leva sulle sponsorizzazioni per il relativo finanziamento;
- d) insistere tenacemente sulle iniziative già individuate, ma che stentano a realizzarsi, in merito a «Normativa» e «Sicurezza».

In merito a quanto sopra, la Commissione registra con viva soddisfazione il messaggio di plauso indirizzato dal Direttore Generale della Aviazione Civile, Ing. Majone, al Presidente AeCI, e in particolare le parole conclusive:

«AUSPICO RILANCIO SETTORE CON IMPEGNO ESAMINARE PROPOSTE OPERATIVE».

La Commissione invita il Presidente e il CF AeCI a cogliere il valore di questo momento, irripetibile per il volo a vela italiano, e ad esaminare attentamente la possibilità e l'opportunità, attraverso interventi straordinari, di far fare al volo a vela italiano un grande salto, rivolto soprattutto all'accrescimento della base, che richiede anche il potenziamento dei mezzi e delle infrastrutture, per la realizzazione, in primo luogo, dell'obiettivo di cui al punto (b).

La Commissione ritiene ovvio che la ricerca di sponsorizzazioni da parte di tutte le specialità vada incentivata. Ma se il finanziamento di una Specialità da parte di una squadra determinasse una corrispondente diminuzione degli stanziamenti AeCI a favore di quella stessa Specialità, è evidente che tale incentivo verrebbe a mancare.

**Proposta:** che il Presidente e il CF AeCI attuino con eccezionale impegno i passi necessari per ottenere contributi straordinari ai fini suesposti. Per la specifica dei finanziamenti necessari, vedasi il successivo punto 5.

#### 5. BILANCIO PREVENTIVO 1986

Con riferimento all'iniziativa del CF di richiedere, attraverso l'apposita Commissione, i dati relativi al bilancio preventivo nel mese di giugno scorso. La Commissione fa rispettosamente osservare che tali dati non sono formulabili seriamente con tanto anticipo, soprattutto in una situazione che comprende lo svolgimento dei Mondiali in agosto. Pertanto, i dati allora forniti dal Consigliere Marchetti, d'accordo col Presidente di questa Commissione, sono da considerare come uno sforzo per non disattendere un adempimento, ma in realtà privi di oggettiva attendibilità e vanno sostituiti coi seguenti:

##### Attività sportiva:

Mondiali Australia (12.86/1.87), copertura parziale:	70 mil.
Europei 1986 (Germania):	50
Campionati Italiani:	120
Competizioni e allenamenti squadra giovanile:	20
Contributi gare:	5
<b>Totale:</b>	<b>265 mil.</b>

##### Attività didattica:

Contributi brevetti (ad personam):	80 mil.
Contributi insegnamento:	50
Corso Istruttori:	30
Contributo AeCCVV:	220
<b>Totale:</b>	<b>380 mil.</b>

##### Materiali:

Radio:	50 mil.
Paracadute:	20
<b>Totale:</b>	<b>70 mil.</b>

In aggiunta a quanto sopra, per la realizzazione di quanto prospettato nel punto 4.1 del presente verbale, a titolo di intervento straordinario:

##### Aeromobili, attrezzature, infrastrutture:

n. 9 velivoli trainatori (a 120 mil. cad.):	1.080 mil.
n. 9 alianti biposto scuola (a 65 mil. cad.):	585
n. 1 verricello sperimentale:	30
n. 5 contributi per aviorimesse (a 50 mil. cad.):	250
<b>Totale:</b>	<b>1.945 mil.</b>

#### 6. VARIE & EVENTUALI

**6.1 AeC L'Aquila:** con riferimento alla lettera 24 giugno 1985 di richiesta d'acquisto di un aliante biposto Calif di proprietà AeCI, attualmente presso AeCCVV, la Commissione esprime il proprio benestare.

**Proposta:** autorizzare e perfezionare la cessione.

**6.2 AeC Torino:** con riferimento alla richiesta 28 giugno 1985 di rilevamento del velivolo Stinson L-5 dell'AeC Lucca, la Commissione esprime il proprio benestare.

**Proposta:** autorizzare il passaggio.

**6.3 Aviosuperficie Montalto Dora:** il Sig. Pavani, presente alla seduta su invito, illustra l'iniziativa sua e di un gruppo di volovelisti dell'AeC Aosta ed altri di svolgere attività volovelistica su tale aviosuperficie, realizzata con l'aiuto delle amministrazioni locali e già agibile, e con la prospettiva di svolgervi in futuro anche attività aerodidattica. La Commissione valuta interessante l'iniziativa, esprime il suo plauso e formula auguri.

**Proposta:** prendere atto.

#### 7. DATA, LUOGO, ODG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Venerdì, 27 settembre 1985

alle ore 15 presso l'AVA, aeroporto di Valbrembo (BG), col seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG della prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 19 del 7 settembre 1985.

per la Commissione: il Presidente:

P. Morelli

# La Graduatoria Nazionale provvisoria al 1-9-1985

Angelo Zoli, per incarico della Commissione di Specialità, ci ha trasmesso la graduatoria nazionale provvisoria ricavata in base al nuovo «algoritmo» entrato in vigore al 1° gennaio 1985.

I primi 16 della graduatoria formano la «rosa» dalla quale saranno scelti i piloti che dovranno partecipare ai Campionati Europei 1986.

La graduatoria verrà aggiornata al 31 agosto 1986 per la scelta dei piloti che dovranno partecipare ai Campionati Mondiali 1987.

1. BRIGLIADORI L.	1520	18. BALESTRA B.	838	35. COLOMBO A.	300
PRONZATI A.	1520	19. URBANI L.	742	STEFANUTTI S.	300
3. GHIORZO S.	1477	20. MERIZIOLA S.	725	37. INCARDONA F.	298
4. GAVAZZI M.	1449	21. CORBELLINI S.	693	38. ESPOSTO V.	296
5. MONTI L.	1374	22. BERTONCINI L.	664	39. TESSERA C.E.	282
6. COSTA C.	1319	23. FONTANA V.	650	40. MARCHISIO G.	276
7. PRONZATI M.	1307	24. PASIN V.	628	41. SARTI	274
8. GRITTI A.	1298	25. MONTI R.	571	42. POLETTI F.	253
9. AVANZINI L.	1275	26. MAZZUCCHELLI A.	536	43. SPELTA D.	220
10. MANZONI R.	1180	27. POZZI G.	535	44. BEOZZI A.	202
11. GALETTO G.	1149	28. PASSARELLI G.	438	45. MILANI G.	188
12. VERGANI W.	1121	29. MARZOTTO	416	46. RIVA A.	176
13. SECOMANDI M.	1111	30. CAPPI C.	352	47. RASERO D.	160
14. VILLA A.	1058	31. GUAZZONI R.	339	48. BORELLINI G.	128
15. MUSSIO R.	1047	32. DALL'AMICO P.	331	49. ACTIS F.	121
16. PEROTTI G.	846	33. COSIMI G.	318	50. DAVINI G.	109
17. BALZER M.	841	34. PECCOLO G.	306		S.E. & O.



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

## ● **BUSTE:**

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

## ● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

## ● **ETICHETTE:**

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

AKR

KERAMOS

Boutique  
*Christoffle*ARABIA  
FINLAND

HUTSCHENREUTHER

VENINI

DAUM

SAINT-LOUIS

  
BERNARDAUD  
PORCELAINES DE LIMOGES

RIEDEL

  
ROYAL WORCESTER

KOSTA BODA

ZANI

iittala  finland

La tradizione dei maestri, le nuove forme dei designers  
in un ambiente che facilita la tua scelta.

Piazza San Rufo, 7 Rieti - tel. 40147

  
STEINER  
GERMANY**STEINER WINNER 7x35 EWWGA**

The new unique wide-angle binocular  
with built-in digital timer as  
stop-watch with split-time, regular  
time, date and split-time memory.  
Ideal for leisure and sports.



La Soc. STEINER OPTIK, azienda di rinomanza mondiale nel campo dei cannocchiali e binocoli per uso diurno e notturno, ha introdotto sul mercato italiano attraverso la sua Concessionaria MAGISTRELLI un nuovo modello di binocolo.

La principale caratteristica del modello denominato WINNER è quella di avere incorporato un orologio digitale (data, giorno, mese, ora, minuti, secondi centesimi e cronometro) visibile mentre si osserva la scena. Questo permette agli appassionati di seguire meglio e controllare gli eventi.

Ideale per l'ippica, l'atletica, il nuoto e le gare automobilistiche, il binocolo WINNER si è rivelato utilissimo sia per gli appassionati che per i giudici nelle gare di volo a vela, aerei a motore e nelle regate veliche.

Il binocolo WINNER ha ottenuto all'estero un grande consenso soprattutto per le sue eccezionali prestazioni e per le sue vaste caratteristiche d'impiego.

Le caratteristiche principali di questo binocolo, forse unico al mondo nel suo genere sono:

- ingrandimento: 7X
- diametro obiettivo: 35
- luminosità: 25
- fattore crepuscolare: 15,65
- campo: 160 m a 1000 m
- reticolo graduato per stimare la distanza dell'oggetto osservato.

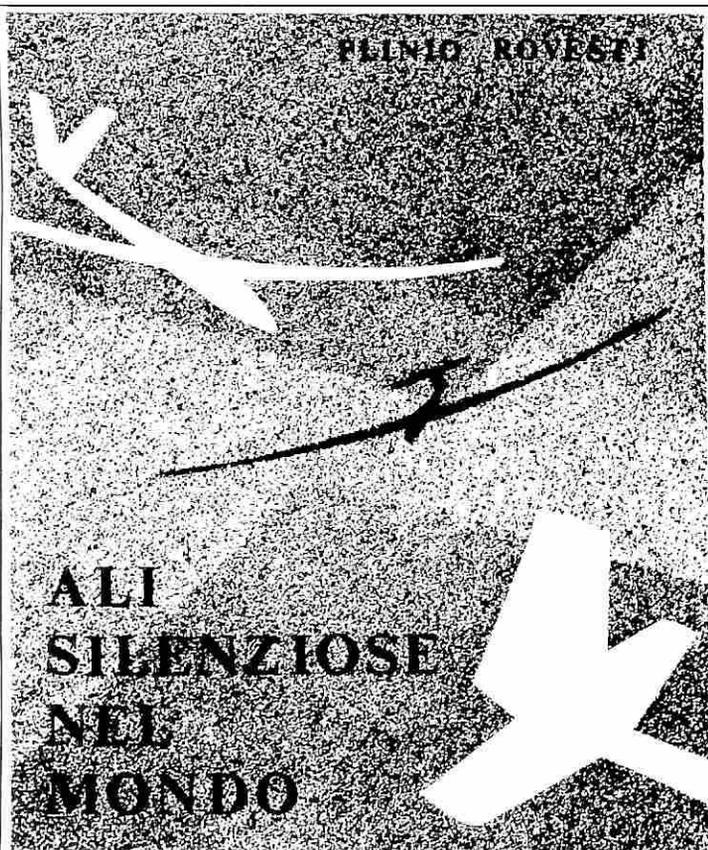
Lo strumento è costruito secondo le norme militari ed ha una garanzia di 3 anni.

Ricordiamo che la STEINER OPTIK produce una vastissima gamma di binocoli e cannocchiali che fornisce tramite i suoi rappresentanti a varie Forze Armate in diversi Paesi.

Anche in Italia, attraverso la Ditta Magistrelli, i prodotti Steiner Optik sono stati forniti alla Polizia di Stato, alla Guardia di Finanza, alla Marina Militare, ed al Corpo Agenti di Custodia.

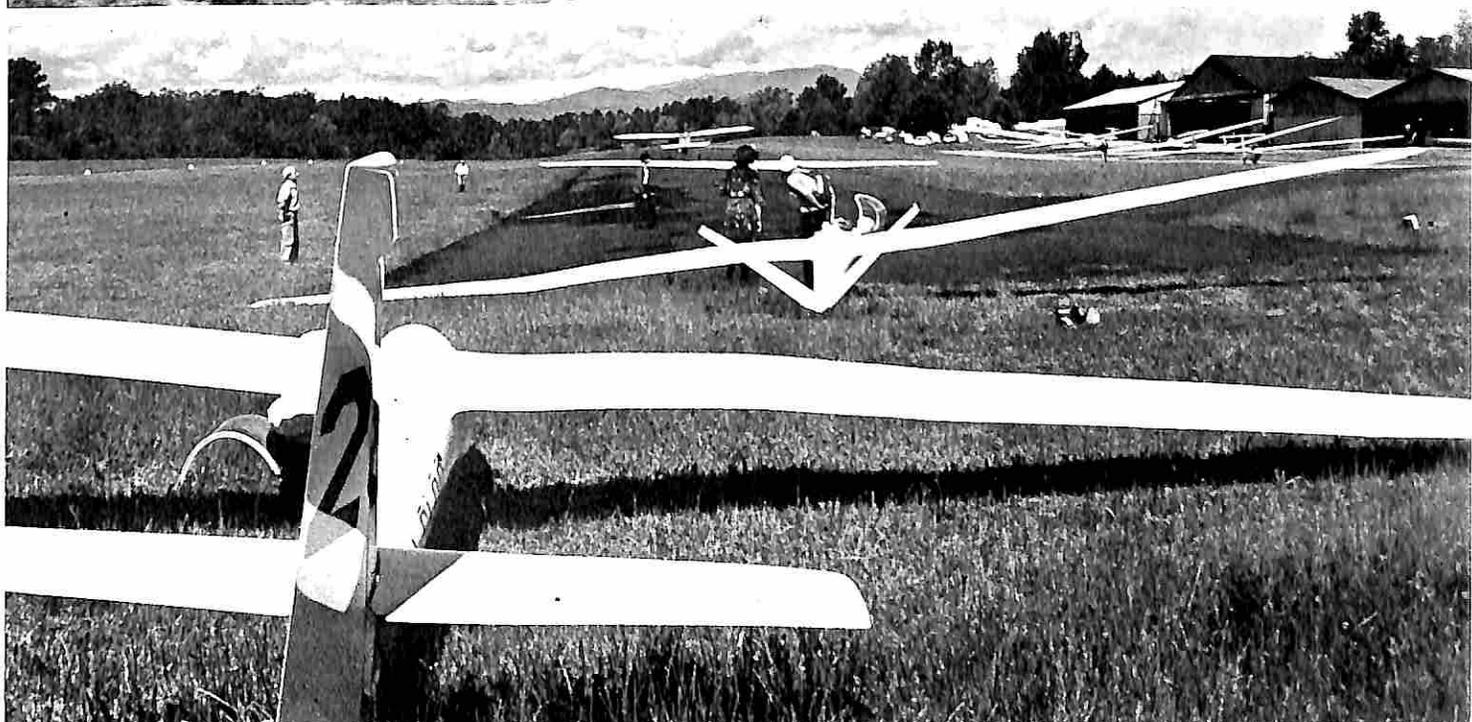
**Per maggiori informazioni rivolgetevi alla Redazione di Como - Via Partigiani 30 - Telefono 031/266636.**

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE



ALI  
SILENZIOSE  
NEL  
MONDO

# ***Oltre cinquant'anni di volo a vela***



**A.V.A.L.**

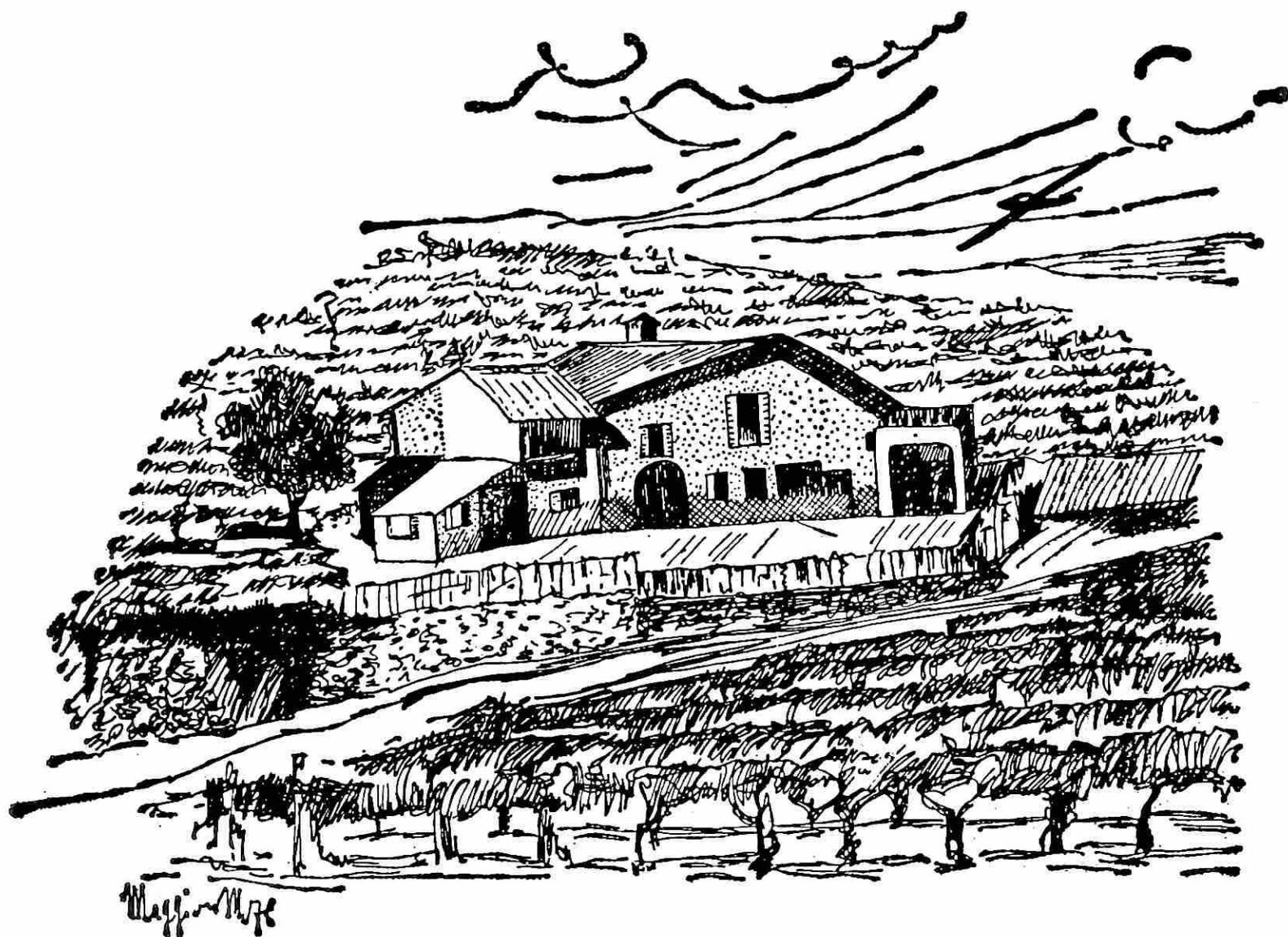
**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia**

**VARESE - Calcinate del Pesce**

**AZIENDA VITIVINICOLA**

# « Sit del Toni »

*di Mussio Antonio*

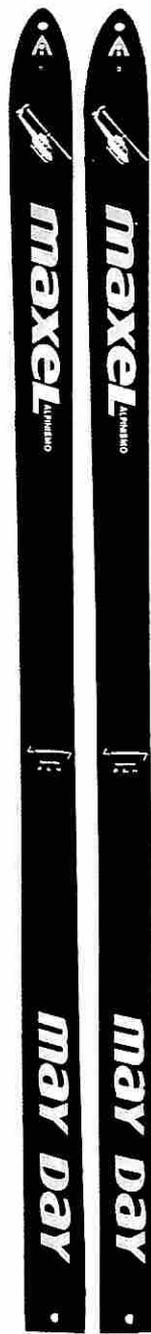


**via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia**

**Tel. 030/726596-722422**



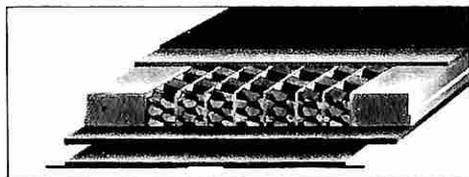
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...  
Solo il vento cancellerà questa traccia**



## **May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.**

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel**SKI

**conosce tutte le nevi**

# Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7

Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio è "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini, gestione delle vendite.



**Un servizio su misura.**

**SELORG**  
Servizi Elaborazione e  
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)  
Via Enrico Fermi, 3/5/7  
Tel. 02/5242746-9

# Glasfaser Italiana s.r.l.

24030 VALBREMBO - BG - Via delle Ghiaie, 3 - telefono 035/631011

---

## VENDITA ALIANTI E MOTOALIANTI:

**GROB - SCHEMPP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS**

---

STRUMENTI A CAPSULA	:	Winter e Bohli
BUSSOLE	:	Schanz, Bohli, Airpath
VARIOMETRI ELETTRICI	:	Westerboer, Cambridge, Zander, Peschges, Ilec, Blumenauer, TTI Thermalling Turn Indicator
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	Becker AR 3201 B, Dittel G.m.b.H., Avionic Dittel, Genave
BAROGRAFI	:	meccanici Winter, elettrici Aerograf
FOTOTIME	:	macchine fotografiche con dispositivo orario ed impulso per barografo Aerograf
DRÄGER	:	esclusiva impianti ossigeno per alianti ed aviazione generale (nuovi impianti Oxiport)
STAZIONE DI SERVIZIO	:	per grandi riparazioni e revisioni di tutti i modelli di alianti ed inoltre velivoli Stinson, Robin, Socata, Piper, Zlin ed altri
SERVIZIO STRUMENTI	:	controlli periodici e messe a punto. Calibratura barografi per insegne FAI
SERVIZIO RADIO	:	installazioni e controlli al banco, riparazioni Becker, Dittel, Genave
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	rimorchi a due assi omologati a norme europee. Nostra cassonatura in vetroresina integrale anche in kit di montaggio
FORNITO MAGAZZINO RICAMBI:	:	strumenti e radio

---

## TUTTO PER L'ALIANTE

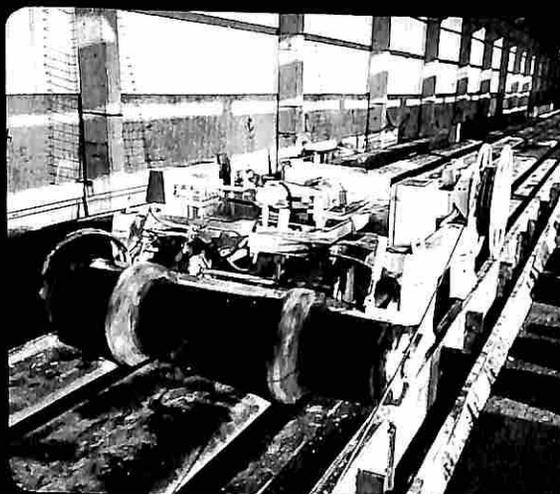
---

Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista 020 - 200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

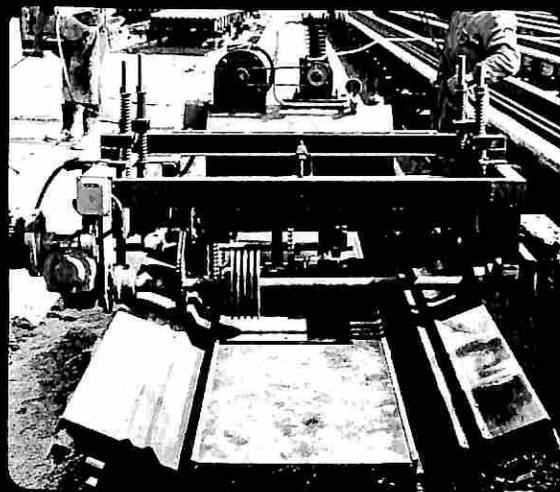
# la spazzola

impianto e macchina  
costruiti dalla Ditta  
BIANCHI CASSEFORME  
Parma

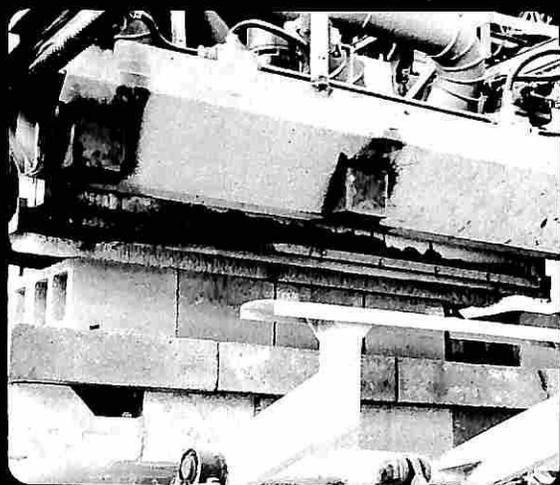
*per la pulizia  
dei casseri per travi  
in C.A. precompresso*



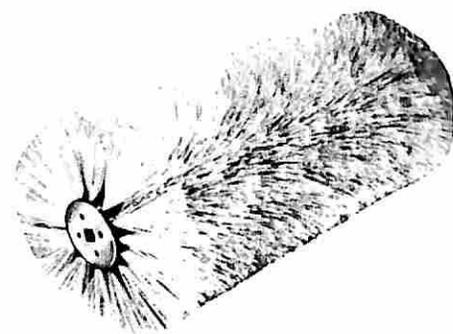
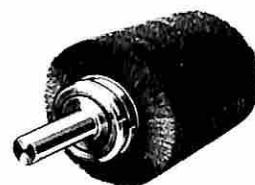
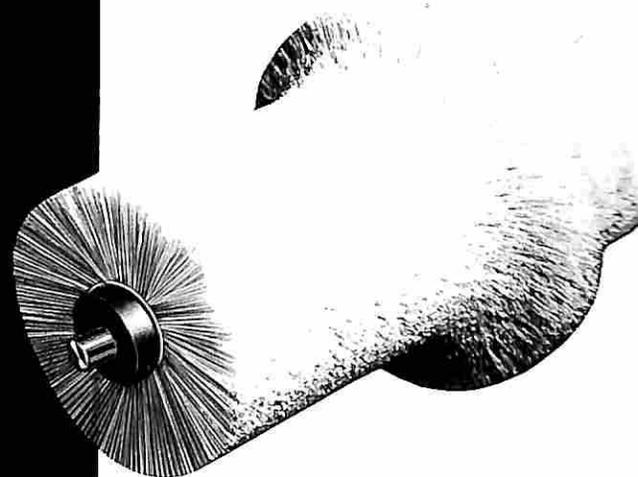
*per la pulizia delle  
piste di getto solai in  
cemento + polistirolo*



*per la pulizia dei  
piani in refrattario dei  
carrelli porta mattoni  
dopo la dispilatura*



***una soluzione  
moderna  
per i problemi  
dell'edilizia moderna***



**fit** | società  
italiana  
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)  
tel. 051-571201-13  
telex: 212841 SITECN-I

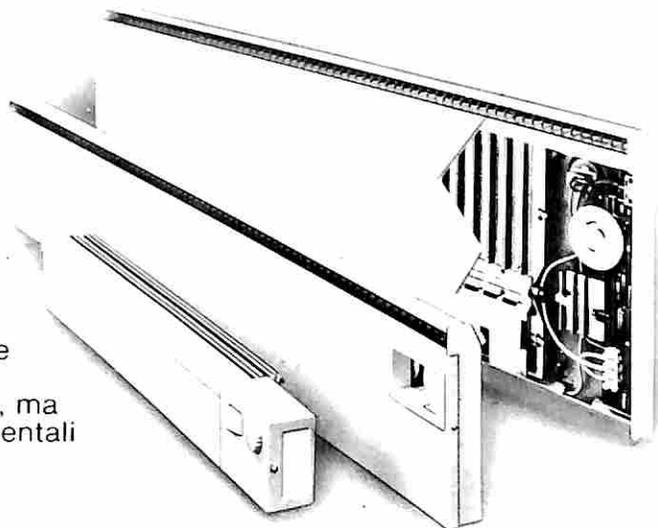
CONTRO LA CRISI ENERGETICA

# glamox

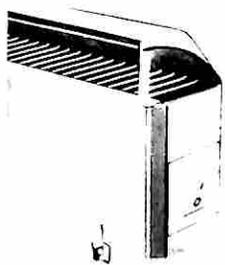
il pannello elettrico

con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

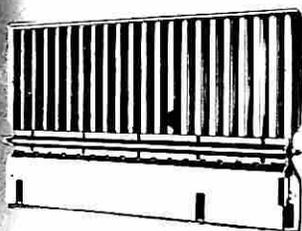
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



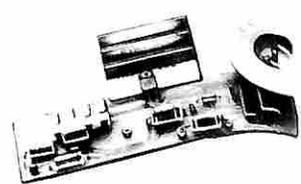
**Riflettore in alluminio Glamox** Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



**Diffusore in alluminio (brevettato Glamox)** aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria fungendo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganese.



**Termostato elettronico con economizzatore Glamox** Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - ATTELIO - Via Tiburtina 49 - Tel. (085) 20 66 68 - BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVO PISCIUNERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61 952 - 61 297 - Gioiosa Jonica - Via 1° Campanella 7 - Tel. (0964) 51 232 - CAMPANIA - Casoria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliaro - Tel. (081) 759 91 33-759 90 94 - EMILIA - ROMA - GNA - Bologna - COMET - Via Ranzani 7 2° - Tel. (051) 234 941 234 942 - Modena - FABBRI ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332 475-332 257 - Parma - LA BOIARDO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel. (0521) 33 995 - Reggio Emilia - EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel. (0522) 54 126 54 486 - Reggio Emilia - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli 5 - Tel. (0522) 26 641 - Reggio Emilia - F.lli CACCIAVILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel. (0522) 74 741 - Rimini - ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione 82 - Tel. (0541) 77 54 50-77 12 36 - Vignola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio 72 - Tel. (059) 771 304 - LAZIO - Roma - BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Belsiana 87 89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi 28/28 A - Tel. (06) 794 13 48-785 38 41 - Roma - ELETTROCAPOZZI - Via Vulo 5 - Tel. (06) 752 741 - Latina - DNGORATI s.a.s. - Via Nascosa 1 - Tel. (0773) 411 056 57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel. (0774) 20 184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel. (076) 953 55 61 - Viterbo - VITERIAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 622 36 061 - LIGURIA - Genova - ACERBI di NADILE & C. - Via C. Tarpa 4/B - Tel. (010) 208 931 - Genova - BETA ELETTROCA - Via degli Albanesi 41 - Tel. (010) 393 771 - Albenga - SAFE - Via Tuziano 17 - Tel. (0182) 50 514 - Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel. (0184) 84 277 - S. Salvatore di Cogorno - IMBEL di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV Novembre 121 - Tel. (0185) 380 325 - Savona - SMAES - Via Garroni 11 B - Tel. (019) 386 738 - LOMBARDIA - Milano - NORD ELETTROCA - Via Agordati 13 - Tel. (02) 28 40 455 - 28 40 666 - Milano - D.M.E. - V.le Cassala 53 - Tel. (02) 83 51 582 83 77 806 - Milano - LA COMMERCIALE ELETTROCA - Via P. Sottocorno 13 - Tel. (02) 701 451 - Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel. (035) 341 555 - Busto Arsizio - BERNASCONI MARIO - Via Marconi 15/ter. - Tel. (0331) 636 992 - Cantù - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel. (031) 706 058 - Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale - Tel. (0342) 358 160 - Collebeato - ZANI & RANZENIGO - Via Roma 53 - Tel. (0376) 274 12 02 274 15 57 - Cremona - VIEMME DUE - Via Massarotti 60 A - Tel. (0372) 34 877 - Lecco - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchesi a Fossoli 21 - Tel. (0341) 373 411 - Mantova - ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel. (0376) 322 309 - Pavia - SACCAR di SACCHI CARLO - Via Canton Ticino 14 - Tel. (0382) 463 218 463 246 - Varese - AGO GAS - V.le Borri 162 - Tel. (0332) 261 157 - BERNASCONI MARIO - Via A. Saffi 88 - Tel. (0332) 229 186 - Vi-mercato - LA COMMERCIALE ELETTROCA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661 691 2 3 4 - MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel. (071) 55 093 - PIEMONTE - Torino - PERUCCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel. (011) 858 542 - Torino - MANNA - corso Sebastopoli 45 A - Tel. (011) 635 052 636 896 - Asti - MINOLA geom. SILVANO C.so Alla Vittoria 75 - Tel. (0141) 50 647 - Cuneo - L'ELETTRICA - Via A. Bassignano 11 - Tel. (0171) 61 577 - Novara - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel. (0321) 399 616 - Vercelli - WILSON ELETTROCA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 491 - Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi 2/G - Tel. (015) 512 096 - PUGLIA - Bari - RO GIUSEPPE - Via Quarto 25 - Tel. (080) 276 696 - Brindisi - LA RITONDA MERLONDIORRE - Via S. G. Bosco 15 - Tel. (0831) 86 998 - Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo 10 - Tel. (0832) 761 094 - Nardò - SAFFRA - Via Tasso - Tel. (0833) 812 618 - Taranto - VIMET - Via Lago Ampiano 19 - Tel. (099) 311 681 - SARDEGNA - Cagliari - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Curcorvalli Quadriluglio 6 - Tel. (070) 502 601 - Sassari - RENO RICCI - Filiale Ditta Reno Riccio Gossio Pietrino - Via Napoli 131 - Tel. (079) 271 178 - SICILIA - Palermo - MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel. (091) 291 540 - Via U. Giordano 172 - Tel. (091) 577 211 - Palermo - SPEDALE GIUSEPPE - Piazza S. Francesco da Paola 12 - Tel. (091) 583 718 - Alcamo - TUTTIUFFICIO di MILAZZO FRANCESCO - Via Delle Falde 15 - Tel. (0924) 22 151 - Canicattì - F.M.V. - Viale della Vittoria 142 - Tel. (0922) 851 847-855 666 - Catania - ELCO - Via G. Leopardi 52 - Tel. (095) 383 294 - Favara - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel. (0922) 31 379 - Marsala - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via del Fante 10 - Tel. (0923) 954 736-953 612 - Messina - PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via I. Manara 62 - Tel. (090) 710 816 - Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Gerratana 180 - Tel. (0932) 941 224-944 024 - TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO - Via Morosi 32 - Tel. (055) 430 281 - Arezzo - IFEL - Via Genova 17 - Tel. (0575) 357 849 - Cascina F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 288 - Margonone - MARCHETTI ANGIOLIO - Loc. Ponte alla Collega - Tel. (0583) 26 121 - 26 172 - Monteriggioni - LOLLINI & SACCOCCI - Loc. Badesse - Tel. (0577) 59 103 - TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel. (0471) 47 465 - Merano - PLANTANTON - Portico 30/32 - Tel. (0473) 22 079 48 340 - Trento - OREI - Loc. Camporotondo 38 2 - Tel. (0461) 38 369 36 154 - UMBRIA - Terni - BARBAROSSA ELIO - Marita Bassa 13/1 - Tel. (0744) 59 141 - VENETO - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fabrizio 2 - Tel. (0422) 713 826 - Padova - ELETTROINGROSS - Via Ghe 3 - Tel. (049) 60 627 760 577 - Pordenone - POARTELETTROCA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024-28 952 - Udine - FIAME - Viale Ledra 56 - Tel. (0432) 33 421 34 422 - Verona - COMM. PEDRON - Via Basso Aquar 28 - Tel. (045) 32 740 1 2 - VICENZA - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel. (0444) 563 822

Concessionario per l'Italia: IMES. S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62.44.89/90



VOLO A VELA  
 AL SERVIZIO  
 DEI VOLOVELISTI  
 CHE SEMPRE  
 PIU' NUMEROSI  
 SVOLGONO  
 ATTIVITA'  
 PRESSO  
 L'AERO CLUB  
 CENTRALE DI RIETI

*Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.*

*Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.*

*I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.*

*A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.*

**HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE**

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI**

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

**HOTEL MIRAMONTI (da Checco)**

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

**HOTEL BLU - 2ª cat.**

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

**HOTEL SERENA**

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)  
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

**RISTORANTE CHECCO  
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10  
Tel. 0746/44271 - RIETI

**RISTORANTE HOTEL  
« BELVEDERE »**

GRECCIO - RIETI  
Tel. 0746/753096

**RISTORANTE VOLO A VELA**

Al vostro servizio sul campo di volo

**PASTICCERIA E GELATERIA  
« S. HONORE' »**

Via Cintia 154  
Tel. 0746/47723 - RIETI

**TAPIS VOLANT**

**Tappeti orientali, cineserie,  
oggettistica**

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

**RISTORANTE « DA MARIA »**

Morro Reatino - RIETI  
Tel. 0746/648074

**GRASSI SPORT**

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO  
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97  
Tel. 0746/47713 - RIETI

**KERAMOS**

**cristallerie - oggettistica**

Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147  
RIETI

**PORCELLANE CRISTALLERIA  
ARGENTERIA  
De Angelis Elio**

Via Velinia - RIETI

**MUSICA - SPORT**

**Luciani Aimone**

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

**CARTOLIBRERIA SAPERE**

Viale Maraini - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA  
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA  
COLANGELI**

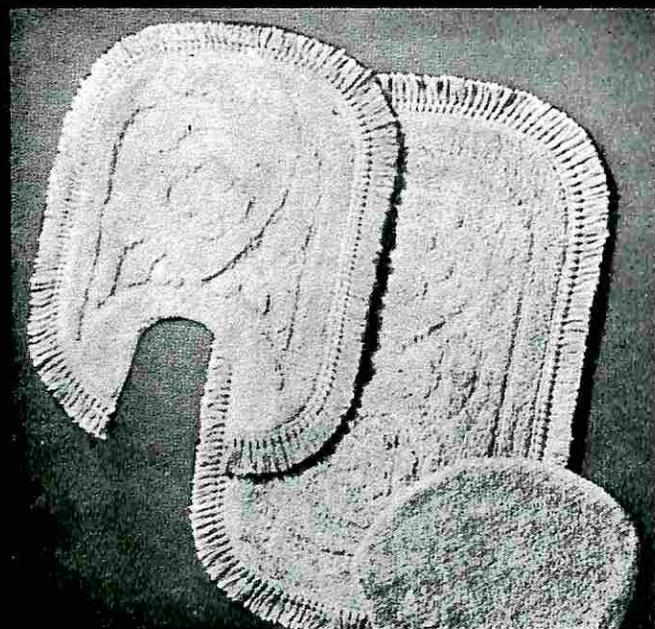
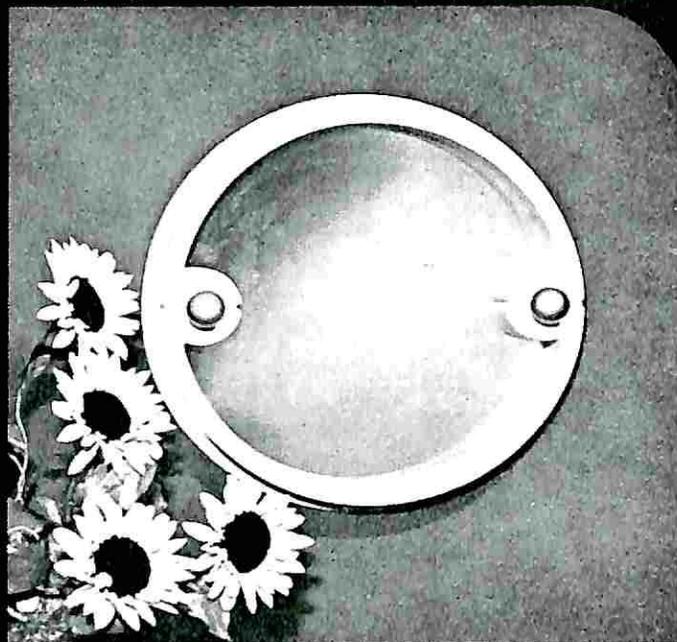
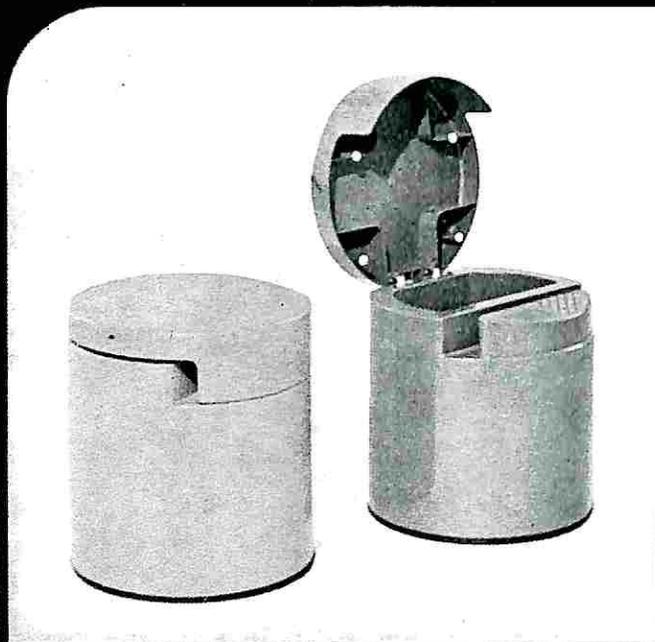
Via Pescheria 5 - Tel. 41368  
RIETI

**STAZIONE DI SERVIZIO  
E LAVAGGIO AUTO  
Angelucci Giancarlo**

Via Angelo Maria Ricci 107  
Tel. 0746/481297 - RIETI

**ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO**

Via Paolessi 50-52 - RIETI



# coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA  
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.  
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come  
lo avete sempre avuto.  
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e  
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati  
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

*nelle foto:*  
sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

**PLASTICA**  
**ilma**

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE