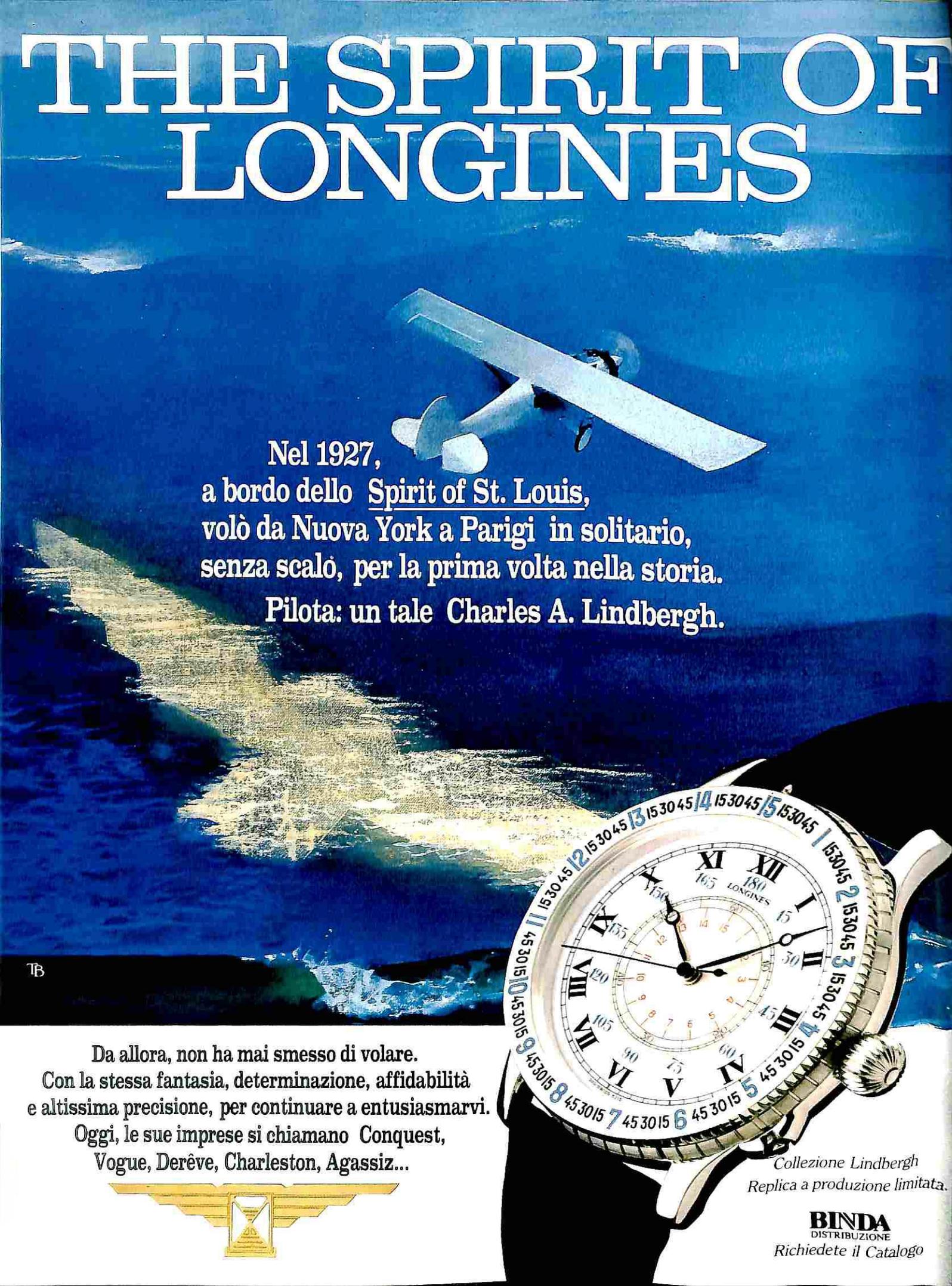


VOLO
VELA | GIU. - LUG. 1989
| N. 194

la rivista dei Velivelisti Italiani

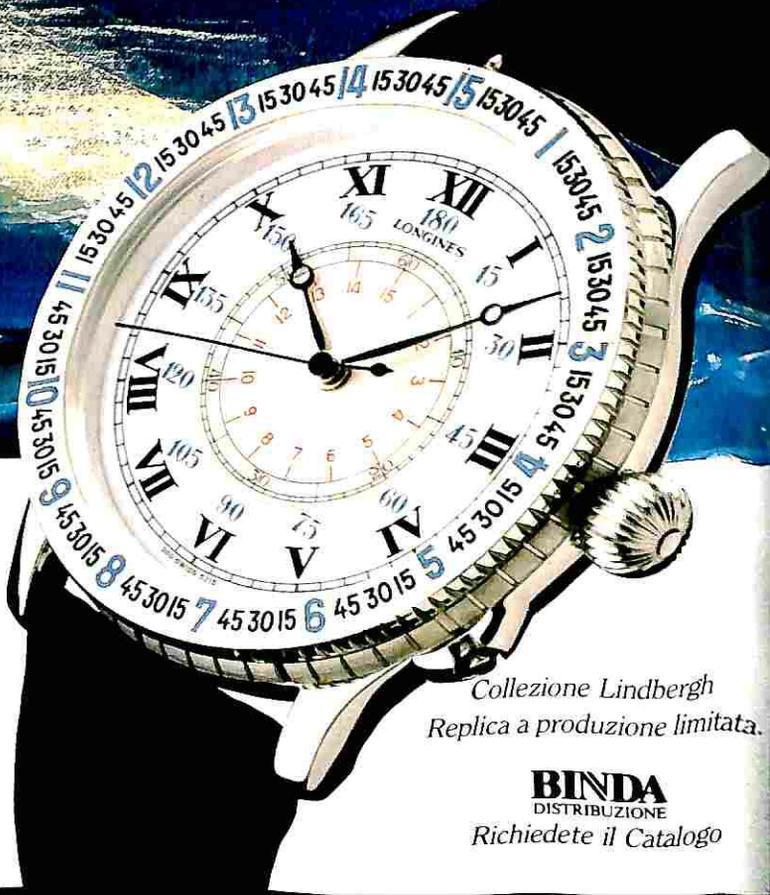
THE SPIRIT OF LONGINES



Nel 1927,
a bordo dello Spirit of St. Louis,
volò da Nuova York a Parigi in solitario,
senza scalo, per la prima volta nella storia.
Pilota: un tale Charles A. Lindbergh.

TB

Da allora, non ha mai smesso di volare.
Con la stessa fantasia, determinazione, affidabilità
e altissima precisione, per continuare a entusiasmarvi.
Oggi, le sue imprese si chiamano Conquest,
Vogue, Derève, Charleston, Agassiz...



Collezione Lindbergh
Replica a produzione limitata.

BINDA
DISTRIBUZIONE
Richiedete il Catalogo

AERMACCHI

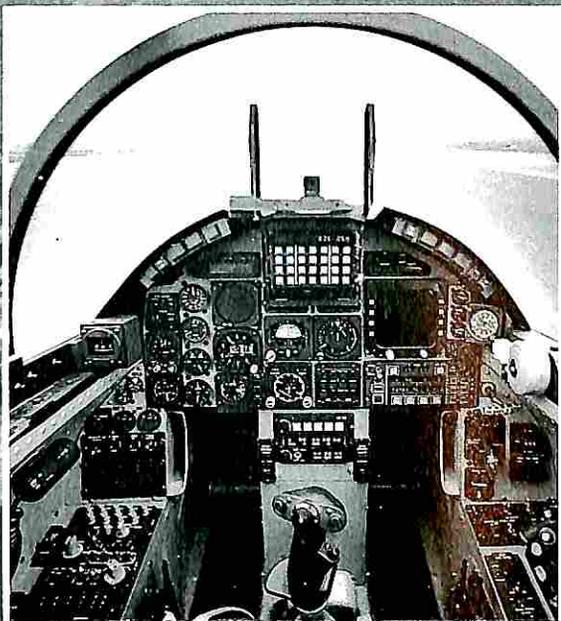
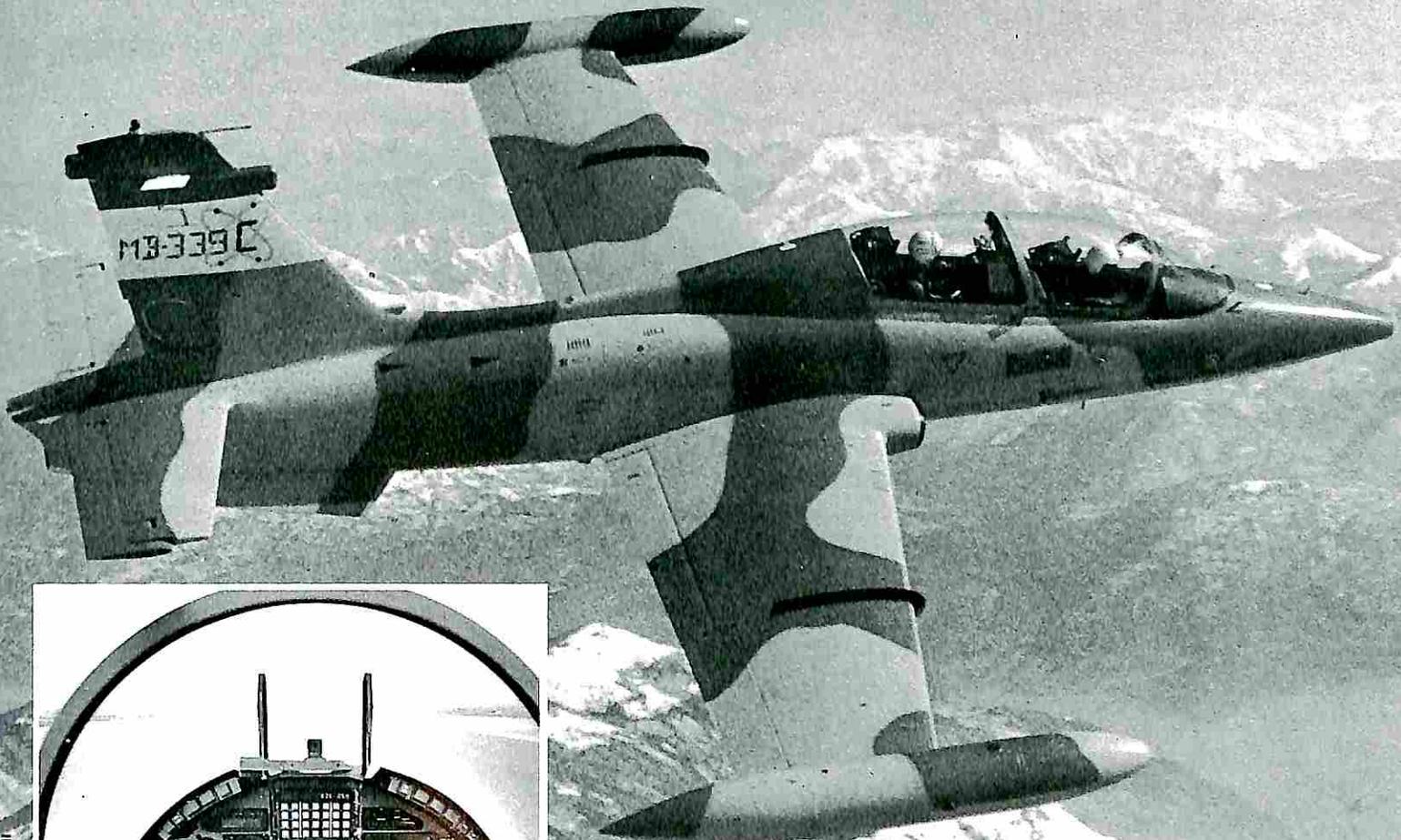
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C 

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

Oggi e ancor più domani, l'ambiente in cui si trovano ad operare i piloti militari, richiede la conoscenza delle moderne tecniche di gestione della missione che devono essere apprese contemporaneamente all'inizio dell'addestramento. Per rispondere a questa esigenza addestrativa è quindi necessario fornire all'allievo pilota un ambiente il più possibile rappresentativo rispetto ai moderni aerei da combattimento.

L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



7.000 velivoli prodotti, più di 60 prototipi costruiti,
10.000 piloti addestrati nel mondo.
Prestigiosi programmi di collaborazione internazionale.
Partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.



Nell'area dell'informatica e degli elaboratori elettronici svolge un ruolo di primissimo piano la Unisys, la Società sorta nel 1986 dalla fusione di due Società da sempre protagoniste in questa stessa area, e cioè la Sperry e la Burroughs.

Con un fatturato annuo di circa 10 miliardi di dollari, la Unisys è infatti tra le maggiori Società che in tutto il mondo progettano, producono e vendono sistemi per l'elaborazione dei dati, dai più compatti personal computer ai più potenti elaboratori elettronici.

Gli investimenti in ricerca e sviluppo superano il miliardo di dollari, e più del 75% del fatturato proviene dall'area dei sistemi informativi avanzati e dei relativi servizi, mentre il restante 25% proviene dal settore dei sistemi per la difesa.

Nel complesso, la Unisys opera in 123 nazioni con 96.000 dipendenti, ed ha un parco macchine installato del valore superiore a 30 miliardi di dollari.

La fusione tra Burroughs e Sperry rappresenta la più grande operazione del genere che si sia mai verificata nel settore dell'informatica, ed è al tempo stesso una delle maggiori fusioni di tutti i tempi e di tutti i settori industriali. Inoltre, a differenza delle precedenti fusioni avvenute tra società d'informatica, la Unisys nasce dall'unione di due Società di successo e in espansione, classificate tra le prime 100 aziende industriali degli Stati Uniti, entrambe con una lunga tradizione di innovazioni e di qualità in uno dei settori industriali più esigenti e difficili.

Le dimensioni complessive, la gamma dei prodotti, le innovazioni tecnologiche e la forza finanziaria fanno della Unisys una nuova realtà di primo piano nell'area dell'informatica.

Con i prodotti la Unisys è in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la Serie 1100 e la Serie A, nei medi sistemi con la Serie 80, nei sistemi dipartimentali con le Serie 5000, 6000 e 7000

e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation².

La Unisys Italia S.p.A. ha la sua sede centrale a Milano, nel nuovo complesso di Via Benigno Crespi 57, mentre le strutture commerciali e di assistenza tecnica ed applicativa coprono tutto il territorio nazionale, con filiali ed uffici dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 360 miliardi su base annua, la Unisys presenta in Italia una struttura organizzata per Divisioni, nelle aree Commercio e Industria, Enti Pubblici, Finanza e Microinformatica.

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851
Telex: 330437 - Facsimile (02) 6985588

Considerazioni sui ritardi ed altro

State calmi, non intendiamo riferirci al nostro servizio postale e nemmeno alla nostra burocrazia, specie quella inutile. Che ti fa prendere ancora più rabbia.

Noi siamo dei dilettanti e come tali non abbiamo difficoltà a scrivere dei nostri ritardi, non tanto per giustificarci, quanto per cercare di far capire ai nostri lettori che sovente la sola buona volontà non basta. Incominciamo col dire che il commento ad una tesi di diploma è in ritardo perchè abbiamo sbagliato a riprodurre delle tabelle.

Alla lettera del Dott. Viola di Catania volevamo rispondere senza tener conto di molte cose, abbiamo preferito attendere il parere di un esperto in materia.

Da Caiolo ci è pervenuta una nota tecnica che abbiamo rimandato nella speranza di poterla pubblicare insieme alle opinioni degli stagisti che sono in partenza per la nuova aviosuperficie. Fanno bene a partire presto, quando sarà un aeroporto non la potranno più frequentare!

La simpatica lettera di Bertotti che chiama in causa la «rivolta di Abele» necessita di una ponderata risposta e troverà certamente spazio nei prossimi numeri, auspicando che nel frattempo si sarà rimesso dalla «rottura» che confido sia stata puramente metaforica.

Ancora una volta abbiamo rimandato lo stemma del 60° Corso allievi di Calcinate in quanto attendiamo anche l'esito degli esami e notizie in merito a qualche novità. Mentre per le repliche all'articolo di Paolieri: «virate» intorno ad un tema dovremo fare un «quaderno» su tutti quelli che ci hanno segnalato divergenze d'opinioni si decidessero a mettere per iscritto le loro obiezioni. Noi nel frattempo ci rileggeremo il Codice Civile.

Certo che ci fa rabbia vedere quale riscontro ha ottenuto!

L'avessimo noi quando parliamo di problemi più terreni che riguardano da vicino tutto il nostro volo a vela e le mille difficoltà nel quale si dibatte, senza riuscire ad essere più prolifico.

Ma non lasciamoci affliggere, giungendo a Rieti riprenderemo a ridere.

A proposito, ecco un'altra lettera aperta:

Lettera aperta ad un Generale

Caro Generale,

anche quest'anno scenderanno a Rieti numerosi volovelisti stranieri per godere, anche, delle possibilità volovelistiche che il nostro cielo offre.

Anche quest'anno qualcuno, da Lei indirettamente incaricato, si occuperà di far osservare una legge vecchia, anacronistica ed ampiamente inosservata, da altri, e controllerà che i rullini fotografici timbrati e consegnati prima della gara, e ritirati e controllati dopo il volo, non contengano fotogrammi «pregiudizievoli» per la sicurezza della nostra Patria.

Anche quest'anno mi arrabbierò, con me stesso, nel vedere gli amici volovelisti stranieri che rideranno della nostra ingenuità nel credere di preservare così i nostri segreti militari.

Caro Generale, io credo ancora in certe formalità ed in certi principi e quindi ritengo che la Patria vada difesa anche dal ridicolo — e oggi non è certamente facile — e sono convinto che un Suo intervento eviterà (a me ed a tanti altri) di far finta di ridere...

Grazie, suo

LORENZO SCAVINO

P.S. - Non so a chi e dove indirizzare la mia lettera, ma confido nella solerzia dei Suoi subordinati affinché possa giungere a destinazione.



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

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Pietro Viscardi

SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora
Elisabetta Gandolfi
Costanza Giusti
Monica Malnati

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL

GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE:

VOLO A VELA - c/o SCÀVINO
Via dei Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/277472

VOLO A VELA - c/o PEDROLI
C.so San Gottardo 99
CH 6830 CHIASSO - SVIZZERA

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

ITALIA

- sostenitore L. 200.000
- ordinario L. 50.000
- cumulativo L. 45.000

ESTERO

- ordinario \$ 60
(solo per anno solare)
- una copia L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

GIUGNO-LUGLIO 1989

N. 194

ISSN-0393-1242

SOMMARIO:

- 143 CONSIDERAZIONI ED ALTRO
- 151 XXI CAMPIONATI MONDIALI
- 158 VOLOAVELAINFORMAZIONI
- 159 BORGIO SAN LORENZO - RITORNO ALL'EDEN
- 161 DALL'AECCVV
- 162 BORGIO SAN LORENZO CONFERMA LE ASPETTATIVE
- 163 I TESTONI TORINESI
- 165 XIV TROFEO «COLLI BRIANTEI»
- 166 AERO CLUB DI RIETI
- 173 ALI SILENZIOSE SULLA PAMPA
- 176 A.V.M. TROFEO BRUNI E FOTOTIME
- 178 LE INTERROGAZIONI DELLA F.I.V.L.
- 179 TROFEO «ADRIANO GUARNIERI»
- 180 F.I.V.L. IL XIV CAMPIONATO ITALIANO
IL X TRIANGOLO LARIANO
- 182 STAGE !!!
- 183 V.I.P. CLUB
- 197 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Volo a vela in Namibia !!

*La foto è stata scattata da un amico di Federico Blatter che si è premurato di passarcela per mantenere alto il livello qualitativo delle... copertine!
Grazie a tutti e due.*

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinatè del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

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

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

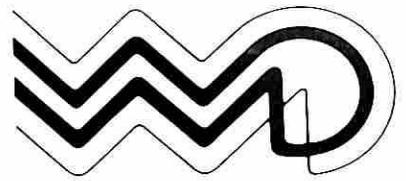
È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Glasfaser Italiana s.p.a.

| | | |
|----------------------------|---|--|
| ALIANTI E MOTOALIANTI | : | G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA» |
| STRUMENTI A CAPSULA | : | WINTER e BOHLI |
| BUSSOLE | : | SCHANZ, BOHLI, AIRPATH |
| VARIOMETRI ELETTRICI | : | WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR |
| RADIO DI BORDO E PORTATILI | : | BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE TRASPONDER |
| BAROGRAFI | : | WINTER e AEROGRAF |
| FOTOTIME | : | MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF |
| STAZIONE DI SERVIZIO | : | PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI |
| SERVIZIO STRUMENTI | : | CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, 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 |
| FORNITO MAGAZZINO | : | STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI |



TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße

Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

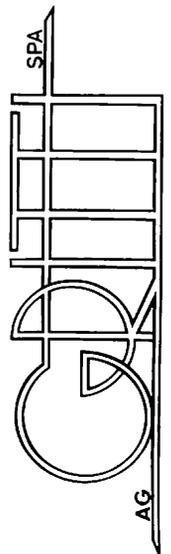
| MODEL | FSG 70 | FSG 71 M | FSG 5 | FSG 4 | FSG 5 W |
|---|--|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| FCC (USA) | yes | yes | yes | yes | no |
| TSO/LBA | pending / yes | pending / yes | N/A | N/A | N/A |
| Airborne, installation mounting system transceiver panel size | direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" | direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" | UL, parachute - | UL, parachute - | UL, parachute - |
| Portable Version | yes | yes | Hand-held | Hand-held | Hand-held |
| Mobile Version | yes | yes | yes | yes | yes |
| Fixed base Version | yes | yes | yes | yes | yes |
| Back up | yes | yes | yes | yes | yes |
| Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time | 70 PC and 70 PS 20 : 10 : Sby 17 33 200hrs | 70 PC and 70 PS 20 : 10 : Sby 17 33 200hrs | N/A 20 : 10 : 5 : Sby 5 8 12 24hrs | N/A 20 : 10 : 5 : Sby 5 8 12 24hrs | N/A 20 : 10 : 5 : Sby 5 8 12 24hrs |
| Channels / Freq. range | 760/118-136.975 | 760/118-136.975 | 760/118-136.975 | 6 out of 760 | 1040/118-143.975 |
| Memory channels | - | 10 | - | - | - |
| Transmitter output | min. 6 W | min. 6 W | 1 W | 1 W | 0.8...1 W |
| Transmitter duty cycle | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Audio (Speaker) | 8 W / 2 Ω | 8 W / 2 Ω | 0.7 W / 8 Ω | 0.7 W / 8 Ω | 0.7 W / 8 Ω |
| Audio (Phones) | 35 mW / 500 Ω | 35 mW / 500 Ω | 0.3 W / 8 Ω | 0.3 W / 8 Ω | 0.3 W / 8 Ω |
| Frequency tolerance | < ± 15 ppm | < ± 15 ppm | < ± 20 ppm | < ± 20 ppm | < ± 20 ppm |
| Sensitivity (m = 30%) | < 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB |
| Selectivity ± 8 kHz Selectivity ± 25 kHz | < 6 dB > 70 dB | < 6 dB > 70 dB | < 6 dB > 60 dB | < 6 dB > 60 dB | < 6 dB > 60 dB |
| Spurious response Rx | > 80 dB | > 80 dB | > 60 dB | > 60 dB | > 60 dB |
| AGC range | 5 μV... 0.2 V / < 6 dB | 5 μV... 0.2 V / < 6 dB | 5 μV... 0.1 V / < 6 dB | 5 μV... 0.1 V / < 6 dB | 5 μV... 0.1 V / < 6 dB |
| Supply voltage range | 9.7...15.2 V | 9.7...15.2 V | 11...15.2 V | 11...15.2 V | 11...15.2 V |
| Low voltage warning | < 11 V (LCD blinking) | < 11 V (LCD blinking) | 5 LED test | 5 LED test | 5 LED test |
| Standby (typ.) | < 25 mA | < 25 mA | < 15 mA | < 15 mA | < 15 mA |
| Receive (typ.) | 140 mA | 140 mA | 35 mA | 35 mA | 35 mA |
| Transmit (typ.) | 1.5 A | 1.5 A | 400 mA | 400 mA | 400 mA |
| Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω | 2...10 mV | 2...10 mV | 2...10 mV < 200 Ohm | 2...10 mV < 200 Ohm | 2...10 mV < 200 Ohm |
| Amplified mike | 0.1...1 V | 0.1...1 V | - | - | - |
| Modulation compressor | yes | yes | yes | yes | yes |
| Climax audio filter | yes | yes | yes | yes | yes |
| Auxiliary audio input | yes | yes | - | - | - |
| Intercom | yes | yes | no | no | no |
| Transmit side tone | yes | yes | optional | optional | yes |
| Frequency display | LCD | LCD | mechanical | label | LCD |
| Display illumination | 14/28 V ext. | 14/28 V ext. | internal LED | no | internal LED |
| Altitude ft/m MSL | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 |
| Temperature range | -20 °C / + 55 / + 71 °C | -20 °C / + 55 / + 71 °C | -20 °C / + 60 °C | -20 °C / + 60 °C | -20 °C / + 60 °C |
| Dimensions W x H x D (mm) | 63 x 61 x 237 mm | 63 x 61 x 237 mm | 83 x 35 x 209 mm | 83 x 35 x 209 mm | 88 x 54 x 233 mm |
| Weight (kg / lbs.) | 0.74 kg / 1.63 lbs. | 0.80 kg / 1.76 lbs. | 0.87 kg / 1.91 lbs. | 0.87 kg / 1.91 lbs. | 1.05 kg / 2.3 lbs. |
| Depth behind panel incl. plugs and wiring | 240 mm | 240 mm | - | - | - |

Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

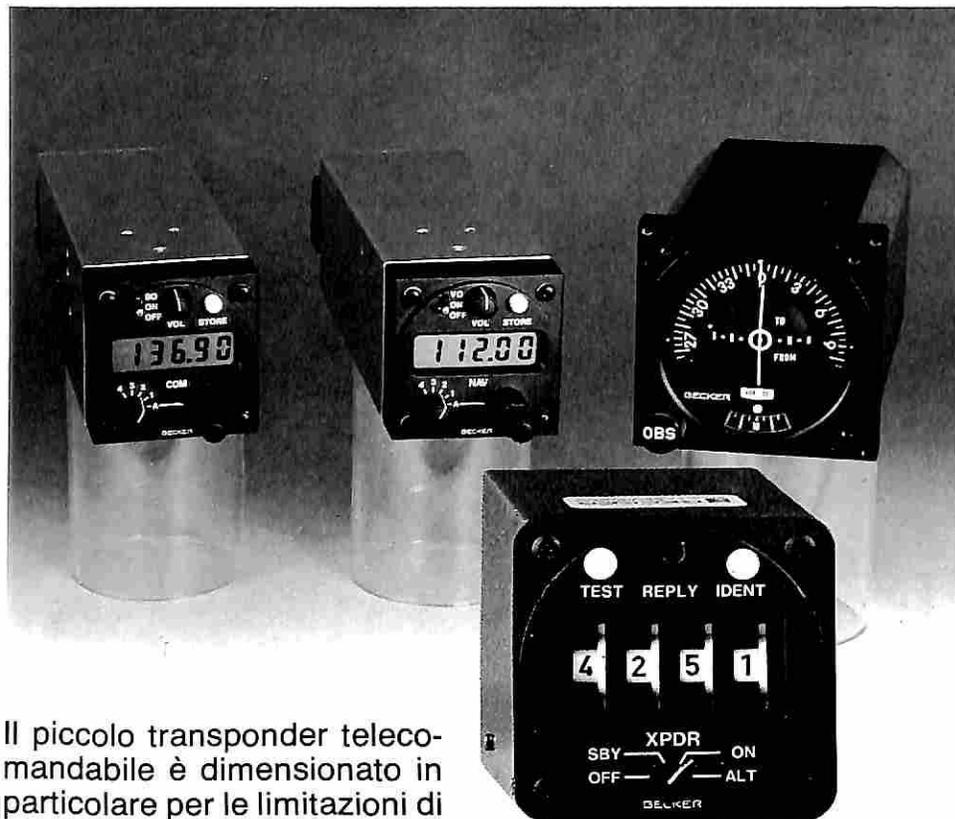


I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/940472

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli alianti e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di alianti — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando
CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm
peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente
AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm
peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

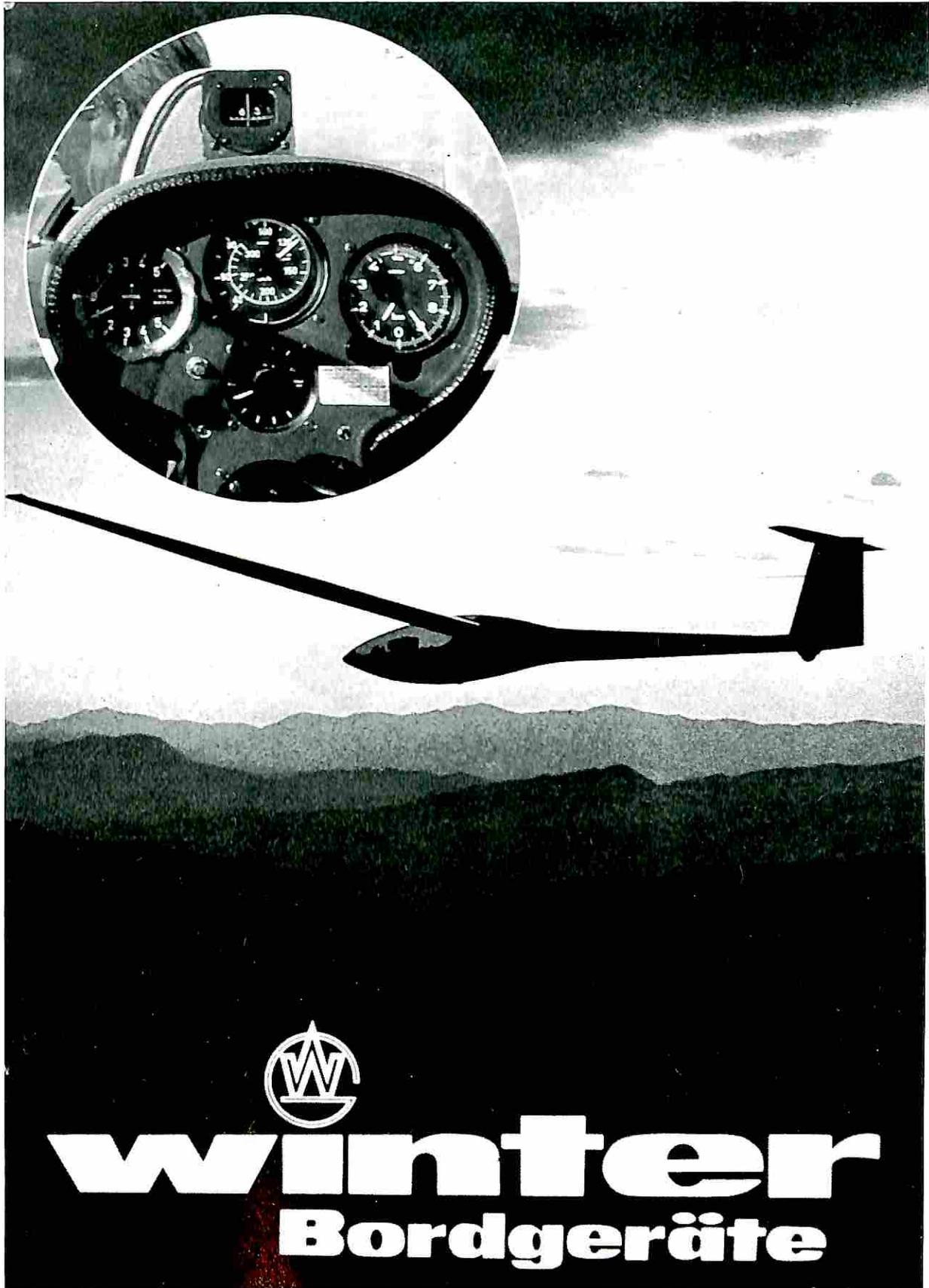
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271

Telefax 1 2217



GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528055

'air classic'



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



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



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



monoposto classe 15 METRI
peso max al decollo 525 Kg
efficienza max 43 (DFVLR)
peso max al decollo 454 Kg
efficienza max 43 a 90 Km/h (DFVLR)
disponibile versione con prolunghe
a 16,6 mt, efficienza max 46 (DFVLR)



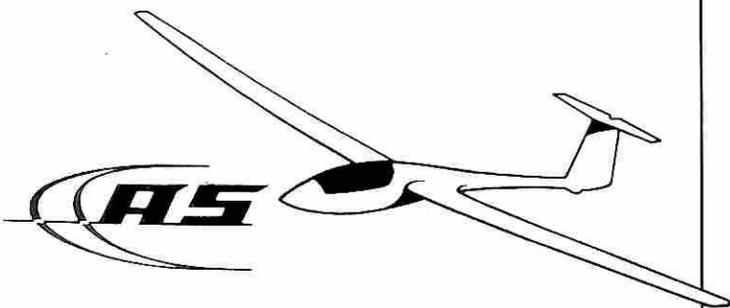
monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

versione motoaliente
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



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

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



Rappresentante esclusivo per l'Italia
di tutta la gamma:

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

Agente per la vendita del velivolo
MAULE 180 e 235 HP
Eccezionale per traino alianti!



Rappresentante esclusivo
per l'Italia
Modifica Mecanair
per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripala
Ottimale per traino alianti
e volo in montagna





XXI Campionati Mondiali

WALZER VIENNESE CON BUCCIA DI BANANA

di SMILIAN CIBIC

Motivi scaramantici e statistici ci avevano lasciato piuttosto perplessi e preoccupati per le due vittorie consecutive di Leonardo Brigliadori e quella di Marco Gavazzi nei pre-pre e nei pre-mondiali di due anni fa dell'anno scorso in Austria: la troppa grazia sarebbe stata inevitabilmente, statisticamente compensata, da una minore fortuna nel momento più importante. E così è stato, campioni del valzer sono scivolati sulla buccia di banana anche se è troppo facile attribuire alla dea bendata approfittando di qualche fondato motivo, fatti di cui onestamente non la si può considerare responsabile.

Non che la spedizione sia andata male, ma certamente siamo tornati con risultati inferiori forse alle attese: un settimo posto nella standard non sarebbe da buttare, se non si trattasse di Leonardo, che ci faceva sperare di meglio come non lo sono le belle prove di Ghorzo e Galetto nella 15 metri...; ma conviene procedere con ordine, piuttosto che saltare subito alle conclusioni.

Per quanto riguarda Wiener Neustadt, risolto felicemente il problema organizzativo con l'accento di un nuovo gruppo dirigente che dava il massimo affidamento, l'unico dubbio importante poteva essere quello delle condizioni meteorologiche, dubbio che si è dimostrato più che fondato, e per il quale la stretta collaborazione con l'Ungheria ha solo parzialmente portato rimedio.

Da un fatto puramente austriaco i campionati sono infatti diventati, per volontà ungherese, austro-ungarici, con tanto di bandiera bianco-rosso-verde affiancata sul luogo ufficiale a quella austriaca. Ma al di là del piano formale, la collaborazione si è estrinsecata in pratica con l'estensione del terreno di gara all'Ungheria occidentale opportuna per i giorni in cui le montagne austriache fossero rese inaccessibili dalla meteorologia. Il campo di Wiener Neustadt, un enorme prato erboso pressoché circolare di un paio di chilometri di diametro, il primo aeroporto dell'Austria imperiale, si trova ad una cinquantina di chilometri a sud di Vienna, all'estremità orientale delle ultime propaggini delle Alpi ed all'inizio della pianura danubiana, a una trentina di chilometri dal confine ungherese.

Il terreno di gara si estendeva in pratica, a partire da est, nel secondo, terzo ed in metà del quarto quadrante. Piano il secondo, collinoso prealpino il quarto e tipicamente alpino il terzo, che avrebbe dovuto secondo le aspettative caratterizzare la gara.

Ma, come è tradizione per i Campionati Mondiali, la meteorologia ha voluto imporre la sua legge, o i suoi capricci, e dopo un paio di giornate decenti all'inizio della settimana destinata agli allenamenti (8-13 maggio), ci ha propinato una serie di giornate non volabili, con piogge e temporali, che si è protratta oltre l'inaugurazione anche nei primi tre giorni previsti per le gare.

L'inaugurazione, nel tardo pomeriggio di sabato 13, si è iniziata bene, con le squadre schierate di fronte alle autorità civili e militari austriache ed ungheresi, ed al pubblico; ma la presentazione dei VIP (interessante come la lettura di un elenco telefonico, straniero per giunta) ed i discorsi non brevi degli inevitabili politici provocavano Giove Pluvio. Né la sua ira sembrava indurre i parlatori ad abbreviare i loro sermoni, neanche a variarli almeno dove si parlava del bel sole (anche se in fatto di discorsi siamo gli ultimi a poterne parlare, dopo Rieti 1985). E sotto l'acqua erano costretti a danzare i complessi folcloristici austriaco e ungherese: chi poteva si riparava sotto un ombrello o se la squagliava, e molti si rimediavano raffreddori e mal di gola, con qualche preoccupazione per i piloti.

Per quanto riguarda i piloti, c'è da dire che tra i 108 presenti (43 nella standard, 40 nella 15 m e 25 nella libera) c'erano praticamente tutti quelli che contano, a cominciare dai campioni in carica, in rappresentanza di 27 paesi: di essi 42 esordienti ai mondiali. Tra i nuovi c'erano i bulgari ed anche un cinese, che si è autoeliminato in una collisione in volo con un inglese, fortunatamente senza danni; e ricomparivano i russi, in omaggio alla glasnost, dopo tredici anni di assenza.

Ovviamente, come si può vedere dalla tabella che segue, da quelli già visti nei precedenti mondiali agli esordienti (tre tipi nella standard ed uno nella 15 metri), che ovviamente attiravano un particolare interesse.

Tabella 1 - ALIANTI IN GARA

| Costruttore | Standard | | 15 m | | Libera | |
|------------------------|--------------------|-----------|-------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| Schempp-Hirth | Discus | 17 | Ventus | 7 | Nimbus 3 Nimbus 3D | 14 1 |
| Schneider | *LS 7 LS 4 | 8 4 | LS 6 | 20 | | |
| Glaser-Disks (ELAN) | DG 300 | 7 | *DG 600 | 6 | | |
| Schleicher | *ASW 24 ASW 19B | 4 1 | ASW 20 ASW 20C | 5 2 | ASW 25 ASW 22B | 8 2 |
| PZL | *SZD 55 | 2 | | | | |
| Totali | | 43 | | 40 | | 25 |

* tipi presenti per la prima volta ai Mondiali

L'argomento tecnico più discusso, a parte le incognite delle nuove macchine, riguarda il dispositivo di pulizia dei moscerini, che è al momento materia di fede. Su questo la squadra italiana per esempio è divisa esattamente a metà, con tre che ci credono e l'hanno montato (i due Brigliadori e Monti-Mantica) e tre scettici.

Tre giorni di riposo forzato seguono l'inaugurazione, e consentono a molti di mettere almeno il naso da turisti oltre la ex cortina di ferro, per constatare che effettivamente qualcosa è cambiato, e che da parte degli ungheresi si fa il possibile per tornare ad essere europei a pieno titolo. E avendo accertato questo dal punto di vista turistico, ecco che viene subito data occasione a molti di provarlo anche dal punto di vista volovelistico.

Col tempo che si trova tra le mani, anche un meteorologo notoriamente bravissimo come Trimmel non ha di che divertirsi, e cerca di fare quello che può. Ci spiega bene ogni giorno come ci troviamo disgraziatamente sul margine del vortice centrato sul Golfo di Genova, tra piogge e temporali da una parte e una notevole stabilità dall'altra. E se da un lato tutti sospirano pensando a Rieti, dall'altro ci fanno quasi sentire in colpa, almeno fino a quando il centro della bassa non si sposta in Jugoslavia.

Il 17 maggio finalmente appare un corridoio utilizzabile verso l'Ungheria, tale da consentire temi tra i 205 ed i 276 verso est, in condizioni peraltro povere, con ascendenze previste di 1-1,5 m/sec.

In effetti anche queste previsioni si rivelano ottimistiche, perchè coperture alte riducono l'attività convettiva e una scarsa visibilità complica la navigazione. Solo 14 Piloti (4, 8 e 2 rispettivamente nelle classi standard, 15 m e libera) riescono a completare la prova, mentre quasi tutti gli altri sono sparsi nelle campagne ungheresi.

L'idea era che in casi del genere i piloti dovessero essere normalmente raggiunti da un trainer che li avrebbe riportati in volo fino al confine mettendoli in grado di planare fino a Wiener Neustadt, ma il terreno bagnato dalle abbondanti piogge non consente se non in pochi casi questa procedura (un norvegese riesce a farsi trainare, ma si perde e riatterra in Ungheria e rientra la mattina dopo).

Così stando le cose, per chi ha potuto dare per radio il punto esatto di atterraggio le squadre possono partire subito e, con il passaggio del confine facilitato come previsto (corsia diplomatica!), il recupero avviene abbastanza rapidamente, magari per i più solleciti con l'intermezzo di un gulasch verace. Per chi si deve affidare al telefono, la procedura attraverso il centro di collegamento ungherese e le successive comunicazioni con Wiener Neustadt si rivela talmente macchinosa che ci sono squadre in grado di partire solo a sera inoltrata, con conseguenti rientri a tarda notte.

Nessuno peraltro si lagna della buona volontà degli ungheresi, sempre premurosi ed amichevoli, anche con il francese Lopitoux. Questi atterra tra i reticolati e, ritenendo di trovarsi in un campo minato, pensa bene di rimanere nell'aliante. Arrivano i militari a toglierlo da quell'impaccio ed a farlo passare senza alcuna difficoltà attraverso vari blocchi.

La giornata è stata dunque interessante per questi aspetti: la cordialità della popolazione ungherese, dei militari, della polizia e dei doganieri al confine che ha facilitato le cose da un lato. La difficoltà di trovare un telefono, la macchinosità del sistema di comunicazioni col campo, il terreno bagnato che impediva i previsti recuperi aerei dall'altro. Chi non aveva dato la posizione esatta di atterraggio per radio, come hanno fatto i nostri, è rientrato a notte fonda o addirittura al mattino.

Ma torniamo alla gara, rinviando il lettore, per una visione complessiva della stessa ed in particolare per seguirne meglio lo sviluppo, alla Tabella 2. In essa, oltre ai dati principali riguardanti le singole prove, si danno, per i cinque primi classificati di ogni classe e per gli italiani, sia le posizioni in classifica dopo ogni prova che i distacchi in punti dal primo, che sono quelli che in realtà contano ai fini del risultato finale.

La prima prova della standard è vinta nettamente da Selen, evidentemente a suo agio in questo tipo di condizioni, a meno di 70 km/h (ma il secondo è sotto i 60). Sfortunati i due Brigliadori, partiti forse un po' troppo decisi e traditi dalla giornata che richiedeva grande cautela: concludono 28' a pari merito perdendo qualche centinaio di punti.

Bravissimi Ghiorzo e Galletto, che rientrano a ridosso dei primissimi nella 15 metri, dove Ganterbrink rende subito chiare le sue intenzioni vincendo con una media appena superiore ai 62 km/h. Secondo lui il segreto era stare alti.

Appena più veloci i due australiani, Rennere Giles, unici all'arrivo nella libera, con una buona difesa di Monti.

In tutte le classi in crisi i francesi, che per valore dei piloti e impegno nella preparazione sono considerati tra i favoritissimi.

Il 18 maggio lo spostamento verso ovest del vortice diabolico consente temi più lunghi (tra i 278 ed i 342 km) verso nord-ovest, ma ancora una metà dei concorrenti è vittima dei fuori campo. E se il giorno precedente questo non costava molto in termini di punti (non più di qualche decina per Davis, che si arrestava a 80 metri dal traguardo), la penalizzazione in questo caso è dell'ordine delle diverse centinaia, ed in pratica mette già fuori combattimento ai fini della vittoria finale alcuni tra i più forti pretendenti, come Selen, Opitz e Wells nella standard, i due francesi



Classe LIBERA

| | |
|-------------|-------|
| 1° Lopitoux | (F) |
| 2° Renner | (AUS) |
| 3° Schramme | (D) |

Gerbaud e Navas, Spreckley e Striedieck nella 15 metri. Nuovamente per campi nella standard Riccardo Briigliadori, già nella fase iniziale, mentre Leonardo rientra molto in ritardo. Vince Davis (GB), a 67 km/h, per rifarsi della sfortuna della giornata precedente.

Ottimi i nostri rappresentanti nelle altre due classi, al punto da rendere questa giornata la migliore di tutti i tempi in un campionato mondiale: Ghiorzo secondo nella 15 metri dietro l'americano Jacobs (71 km/h) e Galetto quinto si portano rispettivamente al primo ed al terzo posto in classifica generale, e ci fanno godere di un troppo fugace momento di gloria. Quarto e quinto Monti e Gavazzi nella libera vinta dal tedesco Schramme (87 km/h), che ha in Holighaus un copilota di lusso.

Ancora una sosta forzata il giorno seguente, sempre per la bassa sull'Adriatico, ma le condizioni migliorano il giorno 20, permettendo temi nel primo e quarto quadrante: standard e 15 metri in andata e ritorno di poco meno di 200 km in Ungheria, libera 208 km sulle montagne verso NW, poi a Nord fino al Danubio.

Niente gulasch in Ungheria questa volta per le ali corte, perchè rientrano quasi tutti, come nella libera, e le medie dei vincitori si portano intorno agli 80 km/h.

Nella standard il danese Thomsen trova probabilmente le condizioni simili a quelle di casa sua e vince davanti a Davis, che consolida il primato in classifica conquistato nella prova precedente. Migliorano i Briigliadori, con Leo 9° e Riccardo 18°.

Gantenbrink, cacciato temporaneamente al secondo posto da Ghiorzo, rimette subito le cose a posto nella 15 metri, vincendo e riportandosi in testa; ma i nostri si difendono molto bene (Ghiorzo 10° e Galetto 7°) e sono ancora ai posti d'onore.

Nella libera nettamente primo Lynskey, su un percorso con molta pioggia e basi basse verso nord, e Schramme passa a condurre. Buona prova di Gavazzi (9°), un po' meno quella di Monti (15°).

Il tempo non dà ancora segni di miglioramento e sembra accanirsi, per le due giornate seguenti, con i nostri piloti, facendoli trovare sempre nel posto peggiore al momento peggiore.

Il 21 maggio, essendo la vera montagna ancora inagibile, si vola, per la quarta prova, nuovamente a NNW, fino al Danubio ed oltre verso il confine cecoslovacco. I percorsi sono ancora ridotti, tra i 187 ed i 242 km, e abbondano i temporali.

Rivince Selen nella standard, a 76 km/h, ed è finalmente una buona giornata per Leo Briigliadori, che con un quarto posto comincia a risalire in classifica generale portandosi al nono posto. E bene si comporta anche Riccardo, 13°.

Nuovamente i tedeschi in luce nella 15 metri, ma questa volta è Kajak (78 km/h) che precede di poco Gantenbrink. Resta fuori Galetto (26°), cui l'ultima termica in condizioni che si stanno deteriorando fa mancare quel centinaio di metri che gli avrebbero consentito di piazzarsi bene, mentre se la cava meglio Ghiorzo, 16°.

Peggio per noi vanno le cose nella libera, dove Gavazzi è 17° e Monti, che, partito troppo tardi, arriva al pilone giusto per trovarvi il temporale, è l'unico della classe a rimanere fuori, pagando di conseguenza duramente in termini di punti e di classifica (scende al 20° posto). La gara è dominata dai francesi Lopitoux (89 km/h) e Lherm, che iniziano qui la loro riscossa e si portano a ridosso dei primi.

Le condizioni stanno migliorando con afflusso di aria fredda da NE e aumento della pressione; l'aria si secca e il campo possibile di gara si allarga verso ovest su zone difficili sia per l'atterrabilità che per la navigabilità.

Il 22 maggio per la quinta prova vengono assegnati triangoli tra i 250 ed i 327 km.

È un'altra giornata nera per i nostri colori, la peggiore finora, mentre si accentua la pressione francese in tutte le classi. Aboulin (81 km/h) e Hauss conquistano i primi due posti nella standard ed il primo, guadagnando oltre trecento punti sui diretti concorrenti, balza al secondo posto della classifica. Leo Briigliadori è 14°, mentre Riccardo ha difficoltà a trovare il secondo pilone ed è uno dei nove fuori campo.

La coppia americana Jacobs (83,5 km/h) e Striedieck precede i francesi Gerbaud e Navas nella 15 metri. Sfortunatissimi Galetto e Ghiorzo, partiti, specialmente il secondo, troppo tardi ed incastrati per un pezzo su un pilone battuto dal vento, sul quale alla fine devono atterrare, perdendo un sacco di punti.

Il migliore dei nostri è Monti, 8° nella combattutissima libera vinta dal francese Lopitoux (96 km/h); questi si porta a meno di cento punti da Schramme, che perde anche su Renner e Lherm, ormai rispettivamente a 9 e 33 punti. Gavazzi è costretto ad atterrare a 20 km dal traguardo e termina 24°.

L'alta pressione si consolida sulle Alpi, con previsioni di buone termiche fino ai 3000 metri sulle montagne più alte. Si possono quindi affrontare i classici percorsi austriaci, quelli verso ovest che tutti si aspettano, e forse la fortuna comincia ad essere più benevola nei confronti dei propri piloti.

Con vento piuttosto forte da est, per la sesta prova (23 maggio) vengono assegnati alla standard ed alla 15 metri temi di 278 e di 346 km lungo la valle dell'Enns, fino a Schladming e Zell am See, mentre la libera è impegnata in una distanza su area prescritta che copre praticamente tutto il territorio alpino fino alla valle dell'Inn, con limite di sei ore di volo.

I francesi, sempre più lanciati, dominano in tutte le classi. Vincono nella standard con Hauss (97 km/h) e Aboulin, che conquista la testa della classifica. L'ottima prova di Leonardo Brigliadori, quinto, gli consente di portarsi ad un dignitoso settimo posto in classifica. Riccardo purtroppo è fuori campo già all'andata.

Nella 15 metri è primo Gerbaud (116,3 km/h), seguito da Navas. Bene Galetto («va come un assatanato» dice di Gerbaud) e Ghiorzo, rispettivamente 9° e 11°. Il russo Silvanovich non trova il pilone, prosegue verso ovest (!) e atterra... quasi a Tarvisio.

Nella prova della libera, chi ha saputo correre avanti e indietro nella zona più favorevole della valle principale ha accumulato un sacco di chilometri nelle sei ore valide di volo. Entrambi i francesi superano i 700 km, con Schramme, terzo, che vede di giorno in giorno ridursi il suo margine di vantaggio, ormai di soli dieci punti. Ma l'inseguitore adesso è Lherm, perchè la grande vittima della giornata è Renner, che ne perde quasi duecento, e con questo, come si vedrà più avanti, anche il titolo. Monti con 623 km è piazzato 12°, Gavazzi 16° con 558 Km.

Il 24 maggio le condizioni sono ancora buone, e si prevedono termiche prevalentemente secche sulle montagne. La libera deve volare un'andata e ritorno di 566 km oltre Zell am See: alla standard viene assegnato un bel triangolo di 509 km con un primo lato nella solita valle principale, il secondo verso SE trasversalmente alla catena dei Tauri per poi rientrare lungo le valli del Mur e del Murz, mentre l'area prescritta tocca alla 15 metri.

I piloti si godono finalmente il meglio del volo alpino, a prescindere dal risultato. Spreckley, campione in carica, ci dirà di avere fatto un volo fantastico, velocissimo, secondo lui senza errori, per trovarsi... 29°!

Riccardino tira fuori le unghie e manca il podio per un'inerzia dietro a Davis (107 km/h), alla sua seconda vittoria di giornata, allo svizzero Obrist e allo svedese Ottosson. La gara della standard si sta riscaldando: Davis, superato nella prova precedente da Aboulin, è ripassato in testa di soli due punti. Leonardo, 15° di giornata, è a questo punto ottavo in classifica generale.

Pessima giornata per i liberisti Monti (21°) e Gavazzi (23°) nella velocissima gara, vinta in fotografia da Gimney (130 km/h) su Renner, che porta i francesi Lherm e Lopitiaux al primo e terzo posto in classifica.

Ben 688 km vola Wills per vincere nell'area prescritta e avvicinarsi a poco più di cento punti da Gantenbrink. Continuano su un ottimo livello Galetto (652 km) e Ghiorzo (634 km) rispettivamente 7° e 13°.

Aria umida sta arrivando da sud-ovest il 25 maggio, e si attenua l'influenza dell'alta pressione: ma le condizioni sono ancora buone, anche se non si raggiungeranno le velocità della giornata precedente. Per l'ottava prova, con la standard di turno sull'area prescritta, alla libera ed alla 15 metri vengono assegnati due triangoli di 497 e 465 km, simili a quello della standard del giorno precedente, che però la libera deve percorrere in senso inverso.

Renner straccia tutti tra le ali lunghe (127 km/h), riportandosi al terzo posto e guadagnando 70 punti su Lherm e di più su Schramme, dai quali dista ora rispettivamente 79 e 33 punti in classifica. Un buon ottavo posto di Monti gli consentev di portarsi esattamente a metà classifica (13°), mentre è sempre in crisi Gavazzi, ventesimo, che quest'anno non riesce a ritrovare il passo dell'anno scorso.

L'inglese Garton vince nella 15 metri (120 km/h) e conquista lui pure il terzo posto in classifica, dietro al compatriota Wills, che approfitta di un mezzo passo falso di Gantenbrink per portarsi a soli 75 punti. Ancora bene Galetto, nono, e un po' sotto tono Ghiorzo, 19°.

Insiste Davis nella standard percorrendo 653 km nelle sei ore dell'area prescritta e portando a 18 Punti il suo vantaggio su Aboulin. Con 575 e 561 km Leonardo e Riccardo Brigliadori si piazzano rispettivamente 14° e 17°.

A questo punto si è gareggiato per sei giorni consecutivi e secondo tutte le consuetudini si dovrebbe dare un giorno di riposo. Peraltro le condizioni sono troppo belle ed i piloti si divertono e non accusano particolare stanchezza (il clima è ben diverso da quello australiano). Nella riunione dei capisquadra appositamente convocata viene pertanto deciso, praticamente all'unanimità, di continuare.

Ragioni politiche portano a dare ancora qualche tema in Ungheria, e, forse per evitare atterraggi oltre frontiera toccherebbe alla libera un tema di circa 440 km in pianura, con un pilone oltre il lago Balaton. Ma all'ultimo momento le condizioni in pianura si deteriorano costringendo tutti ad andare nuovamente nelle direzioni dei giorni precedenti, con temi sui 323 e 345 km per la standard e la libera e di ben 363 km per la 15 m, che pagherà con un 40% di fuori campo. Perchè, contrariamente alle aspettative, la giornata non è facile: si hanno sviluppi eccessivi e zone di termiche deboli che costano carissimi a Lherm, cui un ritardo di un'ora e mezzo all'arrivo fa perdere la testa della classifica conquistata due giorni prima, mentre Schramme perde il secondo posto; il tutto a favore di Lopitiaux e Renner, ai primi due posti nella prova e, divisi da soli 34 punti, in classifica generale. Buona la prova di Monti, 10°.

Gerbaud e Navas nettamente primi nella 15 metri (ma sempre lontani dai primi posti in classifica generale) e brillantissima prestazione dei nostri Ghiorzo e Galetto, rispettivamente 5° e 7°. Gantenbrink, terzo, consolida il suo vantaggio in classifica su Wills.

E per completare la giornata francese (a parte il guaio di Lherm), Aboulin vince nella standard ed è, dopo due giorni, nuovamente in testa alla classifica, per soli 6 punti davanti al tenacissimo Davis, che a differenza del rivale che ha un'ottima spalla in Hauss, deve cavarsela da solo. 15° e 25° rispettivamente Brigliadori padre e figlio, e per Leo un miglioramento di un posto in classifica che non riuscirà a mantenere.

Inferiori al giorno precedente le medie dei vincitori, tra i 114 ed i 109 km/h.

Si arriva così all'ultima giornata, che promette molte emozioni, se si considerano i minimi margini dei leaders della standard e della libera e quello non del tutto tranquillizzante di Gantenbrink nella 15 m. Temi appena superiori ai 300 km per la standard e la 15 metri, nelle solite direzioni, sui 400 per la libera che vola pure verso ovest dopo un primo pilone in Ungheria. Termiche ottime sulle montagne, ma anche temporali che costringono a deviazioni.

Nella standard Aboulin si limita a controllare Davis, partendo un po' dietro a lui e precedendolo sul traguardo. Vince, a coronamento di un ottimo campionato, Haemmerle (116 km/h), per la gioia degli austriaci, e concludono bene Leonardo, 7°, e Riccardo Brigliadori, 15°.

A differenza di Aboulin, Gantenbrink non si preoccupa di controllare Wills, e, partendo un quarto d'ora prima di lui, probabilmente nel momento più favorevole, arriva secondo dietro a Gerbaud (123 km/h) e lascia Wills a quasi 200 punti). Ghiorzo e Galetto pagano con il 20° e 21° posto una partenza prematura, per fortuna senza conseguenze in classifica per il secondo, mentre il primo guadagna addirittura un posto.

Come sua abitudine, Renner non si cura degli altri e parte quasi un'ora prima di Lopitiaux, che evidentemente aspetta il momento più favorevole. Vince il primo (112 km/h: la media risente della parte in pianura), ma recupera solo 9 dei 34 punti di svantaggio e resta al secondo posto. Ancora una buona prova di Monti, 8°, che guadagna un posto in classifica generale, e di un posto risale anche Gavazzi, 19°.

Passando ai bilanci di questa interessantissima edizione dei mondiali vediamo che, nonostante il pessimo inizio, due medaglie d'oro premiano i francesi; ma loro si aspettano un bottino più ricco, visto che tra l'altro hanno collezionato un terzo delle vittorie ed oltre un quinto degli altri posti d'onore di giornata. In effetti sono l'unica squadra organizzata in maniera professionale, ricca di mezzi, con piloti espertissimi (il solo Hauss era esordiente in campo internazionale) che volano molto (Aboulin è capo istruttore a St. Auban, Lopitiaux è controllore del traffico) e che si sono intensamente allenati sul posto.

Il terzo posto è andato ai tedeschi, che non vincevano dal 1978, e premia finalmente il bravissimo Gantenbrink dopo due secondi, due terzi ed un quarto posto nelle ultime cinque edizioni dei mondiali. E tedesco è un bronzo, quello di Schramme, l'altro anziano della squadra, che comprendeva ben quattro matricole.

Bravissimi gli inglesi nella standard e nella 15 metri, con l'argento del giovane Davis e quello di Wills (disturbato da problemi di salute), ed il bronzo dell'esordiente Garton, particolarmente apprezzabili se si pensa ai mezzi ed ai sistemi di preparazione ben diversi da quelli francesi.



Classe 15 METRI

- | | |
|----------------|------|
| 1° Gantenbrink | (D) |
| 2° Wills | (GB) |
| 3° Garton | (GB) |

Le altre due medaglie sono andate a Renner (argento nella libera), il grande nemico dichiarato dei Campionati in montagna che per poco non ha vinto per la quinta volta a dimostrazione della sua classe eccelsa, ed al finlandese Kuittinen, anche lui come Renner campione uscente. L'Austria è alla pari con la Gran Bretagna e dietro soltanto alla Germania ed alla Francia per numero di piazzati nei primi dieci: per tutto lo sforzo organizzativo e per come hanno volato i piloti l'Austria avrebbe meritato una medaglia, se non altro nei riflessi della propaganda e degli sponsors. Se ci basiamo sui piazzamenti nei primi dieci, la nostra squadra non sfigura per niente, avendone due, come l'Australia, la piuttosto sorprendente Svizzera e la Finlandia.

Deludono da questo punto di vista, con un solo piazzato, gli Stati Uniti e la Polonia, che pure sulla carta avevano squadre fortissime, e la seconda, a differenza di altre occasioni, anche macchine ottime. E un piazzato hanno avuto la Svezia, che ha risentito anche moralmente della perdita per malattia di Pettersson durante gli allenamenti, l'Olanda, che dopo la perdita di Musters non è riuscita a mettere in campo una squadra completa (ma in cui Selen si è difeso molto bene, vincendo due prove, con un DG 300), la Cecoslovacchia ed il Sud Africa. La coppa Kronfeld, per onorare il pilota viennese che esattamente sessant'anni fa ha volato per la prima volta i 100 km, è andata a Lherm, per il volo più lungo. La coppa Nannini, a ricordo del generale e delle trasvolate atlantiche, è stata vinta da Lopitoux.

Abbiamo già accennato ai nostri. Per completare il discorso dovremmo dire che l'accoppiata padre e figlio dei Brigliadori non si è rivelata, alla prova dei fatti, molto felice (senno di poi!): troppo preoccupato il padre per il figlio, e forse non sufficientemente autoritario per frenare l'irruenza. Sono andati meglio quando hanno volato meno uniti. Comunque il settimo posto di Leonardo, considerata anche la sfortunata fase iniziale (nelle due prime prove ha accumulato il 60% del ritardo in punti sul vincitore), è di tutto rispetto e dimostra che il campione c'è ancora, come c'è già potenzialmente Riccardo, che deve solo maturare. Sono invece certamente maturati Ghiorzio e Galetto. Il primo, in costante miglioramento, è entrato per la prima volta nei primi dieci alla sua quarta partecipazione ad un mondiale; Galetto, al terzo tentativo, si è inserito per la prima volta nel primo terzo. Entrambi hanno volato molto bene anche a detta dei loro avversari stranieri. Ha volato bene anche Monti, con l'esperto Mantica, e se non fosse stato per la sfortunatissima quarta giornata poteva comodamente entrare nei primi dieci, a conferma del buon periodo che sta attraversando. Piuttosto inspiegabile la prestazione di Gavazzi, che non è mai riuscito ad entrare nel clima della gara; questa ha invece certamente costituito un'ottima esperienza per il suo copilota Balzer.

Per quanto riguarda gli alianti, forse non ne abbiamo mai sentito parlare tanto poco nei campionati più recenti: si dovrebbe concludere che si è arrivati ormai ad un tale livellamento delle prestazioni che ormai, a meno di differenze scarsamente apprezzabili, una macchina vale l'altra. Nella standard troviamo tra i primi dieci, insieme con quattro Discus, tre LS-7 ed un ASW 24, ma anche due DG-300, a dimostrazione di quanto in questo campionato contassero i piloti. Nessun giudizio si può esprimere sui due prototipi polacchi SZD-55, che sulla carta vantano prestazioni eccezionali (efficienza 44), ma che sono finiti in mano ai bulgari in quanto i piloti polacchi non li hanno ritenuti abbastanza affidabili. I soliti Ventus e LS 6 si sono spartite, con prevalenza numerica dei secondi (6 contro 3), le prime dieci piazze della 15 metri, con la sola intrusione di un ASW 20C. Gli attesi DG 600, in mano a piloti polacchi, ungheresi, jugoslavi, non hanno ben figurato. Tutto l'assortimento delle macchine di Schleicher e di Holighaus, monoposto e biposto, equamente diviso tra i due costruttori, tra i dieci della libera, ancora a conferma che non c'è una netta supremazia.

Abbiamo detto all'inizio che per quanto riguarda i mezzi, l'argomento più dibattuto è stato quello dei dispositivi per pulire i moscerini dai bordi di attacco delle ali (è stato anche oggetto dell'unico reclamo di tutto il campionato). A quanto pare questi aggeggi sono certamente utili, quando funzionano. Perché spesso non entrano o, non escono o si piantano a metà dell'ala o, e non è il peggiore dei mali, si perdono. Brigliadori e Monti potrebbero farne oggetto di una conferenza, in bene ed in male. Ma riteniamo che dopo questi campionati questi congegni, con le esperienze ed i perfezionamenti (e forse semplificazioni) necessari, si diffonderanno.

L'organizzazione, a parte qualche problema riguardante la tempestività della pubblicazione delle classifiche, è stata eccezionale. L'anno scorso in una riunione con il presidente dell'AeC austriaco che voleva sentire pareri e suggerimenti, il primo a parlare è stato Wills per chiedere che gli

Tabella 2

| Prova | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | punt. finale |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| Data | 17.05 | 18.05 | 20.05 | 21.05 | 22.05 | 23.05 | 24.05 | 25.05 | 26.05 | 27.05 | |

CLASSE LIBERA

| | | | | | | | | | | |
|--------------|-------|----------|---------|---------|---------|------------|--------|--------|---------|--------|
| Tema km | 276,1 | 342,4 | 208,0 | 242,3 | 327,3 | area pres. | 565,7 | 497,0 | 344,5 | 394,7 |
| Partenti | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Arrivati | 2 | 15 | 24 | 24 | 23 | | 25 | 25 | 18 | 24 |
| Vincitore | Giles | Schramme | Lynskey | Lopitau | Lopitau | Lherm | Ginney | Renner | Lopitau | Renner |
| vel. (dist.) | 63,3 | 87,2 | 84,7 | 88,9 | 95,8 | (713,8) | 130,2 | 127,2 | 114,3 | 112,3 |

Distacchi dal primo e posizioni in classifica generale dopo ogni prova:

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| 1. Lopitau | 314 14 | 383 11 | 405 9 | 112 5 | 86 5 | 49 3 | 56 3 | 98 4 | 0 1 | 0 1 | 9148 |
| 2. Renner | 8 2 | 0 1 | 80 3 | 39 3 | 9 2 | 181 5 | 149 4 | 79 3 | 34 2 | 25 2 | 9123 |
| 3. Schramme | 145 3 | 11 2 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 17 2 | 46 2 | 152 3 | 353 3 | 8795 |
| 4. Lherm | 294 13 | 299 7 | 326 6 | 97 4 | 33 3 | 10 2 | 0 1 | 0 1 | 155 4 | 429 4 | 8719 |
| 5. Lynskey | 375 19 | 399 13 | 282 4 | 246 6 | 334 6 | 344 6 | 421 6 | 468 5 | 542 5 | 649 5 | 8499 |
| 13. Monti | 289 10 | 266 5 | 369 8 | 957 20 | 947 17 | 1044 15 | 1216 17 | 1301 13 | 1410 14 | 1488 13 | 7660 |
| 20. Gavazzi | 346 16 | 310 9 | 334 7 | 397 10 | 940 16 | 1156 18 | 1359 20 | 1561 21 | 2186 21 | 2467 20 | 6681 |

CLASSE 15 METRI

| | | | | | | | | | | |
|--------------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|------------|--------|---------|---------|
| Tema km | 205,9 | 325,3 | 196,9 | 233,0 | 305,5 | 515,5 | area pres. | 464,6 | 563,13 | 323,3 |
| Partenti | 39 | 40 | 40 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Arrivati | 8 | 20 | 38 | 25 | 24 | 37 | | 39 | 24 | 40 |
| Vincitore | Ganten. | Jacobs | Ganten. | Ganten. | Jacobs | Gerbaud | Wills | Garton | Gerbaud | Gerbaud |
| vel. (dist.) | 62,4 | 71,4 | 82,8 | 77,9 | 83,5 | 116,3 | (688,4) | 120,1 | 113,4 | 123,4 |

Distacchi dal primo e posizioni in classifica generale dopo ogni prova:

| | | | | | | | | | | | |
|----------------|--------|--------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| 1. Gantenbrink | 0 1 | 1 2 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 9041 |
| 2. Wills | 16 3 | 64 5 | 156 4 | 164 2 | 202 2 | 188 2 | 128 2 | 75 2 | 106 2 | 280 2 | 8761 |
| 3. Garton | 20 4 | 27 4 | 228 6 | 282 4 | 381 3 | 398 4 | 391 4 | 254 3 | 311 3 | 471 3 | 8570 |
| 4. Haggens | 67 8 | 119 7 | 221 5 | 437 5 | 413 4 | 348 3 | 340 3 | 292 4 | 339 4 | 508 4 | 8533 |
| 5. Hajek | 298 16 | 333 10 | 524 9 | 523 6 | 530 5 | 491 5 | 562 5 | 581 5 | 610 5 | 684 5 | 8357 |
| 10. Ghiorzo | 24 6 | 0 1 | 42 3 | 272 3 | 791 10 | 806 10 | 825 10 | 894 11 | 920 11 | 1126 10 | 7915 |
| 13. Galetto | 34 7 | 27 3 | 25 2 | 570 8 | 1100 14 | 1097 15 | 1090 15 | 1094 13 | 1121 13 | 1333 13 | 7708 |

CLASSE STANDARD

| | | | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------|---------|--------|---------|--------|-------|------------|---------|-----------|
| Tema km | 204,1 | 278,2 | 187,2 | 187,4 | 246,5 | 393,15 | 508,5 | area pres. | 322,5 | 308,0 |
| Partenti | 43 | 42 | 42 | 41 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 |
| Arrivati | 4 | 40 | 34 | 34 | 34 | 34 | 40 | | 38 | 41 |
| Vincitore | Selen. | Davis | Thomsen | Selen. | Aboulin | Hauss | Davis | Davis | Aboulin | Haemmerle |
| vel. (dist.) | 68,5 | 67,1 | 77,8 | 76,3 | 80,6 | 97,0 | 107,3 | (652,3) | 108,91 | 115,8 |

Distacchi dal primo e posizioni in classifica generale dopo ogni prova:

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| 1. Aboulin | 325 13 | 396 10 | 437 8 | 436 7 | 70 2 | 0 1 | 2 2 | 18 2 | 0 1 | 0 1 | 8854 |
| 2. Davis | 56 5 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 62 2 | 0 1 | 0 1 | 6 2 | 35 2 | 8819 |
| 3. Kuittingen | 33 3 | 103 5 | 126 4 | 203 2 | 160 3 | 134 3 | 157 3 | 246 3 | 240 3 | 183 3 | 8671 |
| 4. Felberm. | 27 2 | 15 2 | 36 2 | 359 5 | 326 5 | 389 5 | 379 5 | 473 5 | 625 4 | 664 4 | 8190 |
| 5. Haemmerle | 449 37 | 422 11 | 637 16 | 539 8 | 503 9 | 634 10 | 710 10 | 806 10 | 948 7 | 765 5 | 8089 |
| 7. L. Briigliadori | 380 29 | 565 22 | 633 15 | 552 9 | 506 10 | 482 7 | 523 8 | 642 7 | 789 6 | 928 7 | 7926 |
| 31. R. Briigliadori | 380 28 | 1183 40 | 1317 38 | 1389 34 | 1606 36 | 2297 38 | 2279 36 | 2420 35 | 2778 33 | 2767 31 | 6087 |

organizzatori sorridessero. E così è stato: se una cosa ha contraddistinto questo campionato è stata l'amabilità e la disponibilità generale, dai capi agli ultimi collaboratori, fino ai servizi come gli uffici postali, con abbondanza di telefoni e fax e personale gentilissimo e presente a tutte le ore, e come i bar e ristoranti dei vari club (sul campo ne hanno sede 26!), con volovelisti ed in particolare mogli di volovelisti che sgobbavano dalla mattina alla sera per dare da mangiare e da bere a tutti.

Molto funzionale il villaggio internazionale, con ricche roulottes (peraltro ben pagate con le elevate quote di iscrizione), che favoriva, con gli altri punti d'incontro, la socializzazione. Questa aveva i suoi momenti migliori nelle varie serate, tra le quali non possiamo dimenticare, a dimostrazione di una generale spinta dal basso alla fraternizzazione, quella organizzata congiuntamente da Germania, Stati Uniti e Unione Sovietica, e quella ungherese, con 500 razioni di gulasch, vino bianco e orchestra tzigana portati dall'Ungheria.

In tutto il campionato si sono totalizzate due ore e mezza di briefing, meno della durata del briefing introduttivo serale del precampionato dell'anno scorso. Senza problemi la linea (favorita anche dalla vastità del campo), con venti trainatori, di cui 8 ungheresi e sei cecoslovacchi che consentivano decolli in meno di un'ora.

Eccellenti e ben coordinati la meteorologia ed il task setting, che hanno ben resistito alla tentazione di strafare, come dimostrato dal 75% totale degli arrivati.

Dopo quasi vent'anni si è assegnata l'area prescritta, giustamente in giornate buone e questa volta più ragionevolmente a tempo limitato. Essa ha presentato almeno un inconveniente facilmente eliminabile: l'eccesso dei piloni consentiti nell'area definita di gara, che permetteva ai concorrenti il cosiddetto yo-yo, consistente nel percorrere ripetutamente dei triangoli molto appiattiti, in pratica delle andate e ritorno, su tratte particolarmente favorevoli.

Tocchiamo per ultimo il delicatissimo problema della sicurezza. Il campionato si è fortunatamente risolto con la sola collisione senza danni di cui abbiamo parlato all'inizio e con un ungherese che nell'ultima prova è incocciato in un cavo di una teleferica, peraltro nota, ferendosi non gravemente. Per il resto neanche una scassatura.

Ma dove ci sono stati troppi rischi, nonostante la buona volontà degli organizzatori, è stato alle partenze. La montagna aiuta ad evitare i roccoli, anche quando i concorrenti delle varie classi volano sulle stesse rotte, cosa che inevitabilmente succede piuttosto spesso. Ma quello che si verificava in alcune giornate in attesa del taglio del traguardo sulla Hohe Wand, il rilievo a pochi chilometri del campo dove si sviluppava la prima termica, faceva paura a molti. Bastava stare alla radio per rendersene conto: talvolta un centinaio di alianti si affollavano in un'area ristrettissima, con gente che per guadagnare qualche metro entrava in nube e ne usciva per trovarsi di fronte gente che volava in direzione contraria... È andata bene, ma statisticamente non può succedere sempre così, e bisogna trovare qualche rimedio più efficace del distanziamento dei punti di partenza, che a questi fini si è rivelato del tutto inefficace.

Per quanto riguarda la pericolosità del terreno di gara, è interessante quello che hanno detto gli austriaci, interrogati sul vantaggio di volare in casa. Secondo loro tale vantaggio non c'è e la pericolosità dipende da come si vola. Essi sarebbero stati trascinati a rischi che non avrebbero mai preso, in particolare sulle aree collinari e boschive verso nord-ovest, se non vi fossero stati i volatori di pendio che andavano avanti incuranti dell'inatterribilità. D'altra parte tutto è relativo: lo specialista Striedieck era più preoccupato dei roccoli e preferiva partire per conto suo per poi farsi tutti i costoni possibili; all'estremo opposto Renner cercava di evitare sia i roccoli che i pendii ed i costoni, volando preferibilmente solo e alto.

Tra due anni l'appuntamento è a Minden (Nevada), scelta a nostro parere doppiamente infelice: perchè porta dopo soli quattro anni a un trasferimento onerosissimo (pareva che in seno alla CIVV si fosse d'accordo su un campionato oltremare alternato con due in Europa) e perchè si ritorna in montagna, e con minori possibilità di allenamento preventivo.

Per intanto, un grazie a Wiener Neustadt per un campionato bellissimo e forse irripetibile.



Classe STANDARD

- | | |
|--------------|------|
| 1° Aboulin | (F) |
| 2° Davis | (GB) |
| 3° Kuittinen | (SF) |

| | |
|--|---|
| <p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezzuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p> | <p><i>Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica? Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza? Telefona a: ROBERTO RICCI Tel. 02/2716238 (ore pomeridiane)</i></p> |
| <p>VENDESI ATLAS 16 IN BUONO STATO L. 6.000.000 TRATTABILI o in permuta con strumentazione tel. 050/500424 ore ufficio 055/8244386 ore serali Chiedere di Paolo</p> | <p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i> 22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</p> |
| <p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p> | <p><i>Vuoi il cielo in una stanza? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i> <i>Dipingo murali</i> Telefona a Rita: 02-572878</p> |
| <p>VENDO LS 4 HB 1673 costruzione 1983 - ore di volo 270 MAI INCIDENTATO Strumentazione da competizione Rimorchio COMET - <i>Subito disponibile</i> GOSTELI WALTER - Tel. 04191 - 544078</p> | <p><i>Manuale teorico-pratico sulle infrazioni e norme della navigazione aerea (1980)</i> <i>Elementi di diritto della navigazione, parte aerea, aggiornato (1983)</i> <i>Navigazione aerea, manuale giuridico-amministrativo (1985)</i> Richiederli all'autore: G. DE STEFANI - Via T. Omboni 81 - Roma</p> |
| <p>GIANPAOLO DELL'ORTO & C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p> | <p>Cercasi attendibili informazioni attività e programmi AEROCLUB VOLOVELISTICO FERRARESE contattare: RIVISTA «VOLO A VELA» Telefax 031/277472</p> |
| <p>VENDO RADIO BECKER 760 canali, tipo 3201 contattare BRIVIO EZIO Via Circonvallazione 77 20040 CORNATE D'ADDA (MI) Tel. 039/692180 (ore pasti)</p> | <p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p> |



Borgo S. Lorenzo - Ritorno all'Eden

Il Presidente Testa, scendendo dal Cessna, si guardò in giro e ci disse: «Ecco la soluzione ai problemi del volo a vela». Già, Presidente, ora che ne sei più convinto, continua a darci una mano per proseguire così e tanti ringraziamenti per la graditissima visita.

Avevamo iniziato con un giorno di ritardo, perdendo una buona giornata di gara, per le imperscrutabili volontà degli estensori di un NOTAM, che, fino a poche ore innanzi, sembrava di impossibile emissione. Un solitario vespertino aereo di linea si inoltrava, infatti, giornalmente lungo la Wiskey 85 tra Amtel e PRU e andava adeguatamente protetto dal nugolo di alianti che, intorno alle 20, si aggirasse minaccioso lungo la valle del Tevere.

Umili suppliche telefoniche, promesse da marinaio, colossali bugie sulla conclamata serietà dei piloti volovelisti, visto che la controparte non intendeva la scarsa propensione degli alianti a stare per aria a quell'ora, propiziarono poi la emissione di un foglio zeppo di numeri e di sigle incomprensibili che, riportando scritto, in chiaro, «Borgo San Lorenzo», venne interpretato come un «nulla osta».

Esclusivamente dai responsabili della gara, credo, visto che continuarono, poi, passaggi militari di ogni tipo, al pelo dell'erba medica, manifestazioni di ogni genere, voli di palloni, delta, ultra, piper e parà, alla faccia di chi cerca di frigger l'aria dello spazio aereo.

Ma ci torna benissimo, anche perchè una trentina di alianti sparsi nel cielo meno affollato d'Europa non dovrebbero neppure essere oggetto di attenzione da parte di una mezza dozzina di enti che, tra dissidi al limite della rissa, si contendono un potere inesistente tra la generale indifferenza.

Iniziammo l'11, come dicevo, a Borgo S. Lorenzo, il giorno del 700° anniversario della battaglia di Campaldino (in quel di Poppi, luogo abbastanza frequentato dai fuoriclasse del campionato) ove i toscani di Firenze, aiutati dai bolognesi, in nome del papa, e quelli di Arezzo, in nome dell'imperatore, si scannarono allegramente per consentire ai banchieri di Firenze di tenere il pallino nei secoli a venire. E forse, se la battaglia avesse avuto esito diverso, tra gli sponsor della manifestazione avremmo annoverato un banchiere aretino, invece di una banca fiorentina.

Ma, bando al passato, veniamo al campionato del Mugello. Gli ineguagliabili ospiti locali ci dicono subito che il tempo non è quello di stagione. Volevo ben dire che Borgo smentisse la tradizione! E si comincia stando sul sicuro, con un tema di gara sul classico terreno reatino. La presenza, fuori gara, della coppia Montica con temi CID faraonici, non induce lo staff a deflettere da quel po' di salutare diffidenza che c'è in ogni inizio. Così un «Costacciaro-Spoleto-Borgo» risulta passabile.

Un trombone sopra il carcere di massima sicurezza di Spoleto scaraventa tutti a tremila QNH ed il ritorno è assicurato. Solo il Vittorio Pasin sta alla larga dalle carceri e dinisce al Monini. Gritti e Paris vanno a saggiare l'atterrabilità del Mugello, appena dopo il decollo, mentre Sergio Servillo inaugura Poppi e Maurizio Secomandi va in visita al castello di Romena. Il grosso rientra, con Luigi Bertoncini vincitore a quasi novanta di media sui 370 km., seguito da Ghiorzo-Galetto-Corbellini.

Sono i quattro nomi che vedremo primi al termine, con poche varianti



d'ordine.

Tra i tentativi CID fuori-gara, scattati in contemporanea, da segnalare quello di Sandro Villa, che si conclude fuori campo, poco a sud di Rieti, con un organizzatissimo rientro alla base in meno di una settimana. A proposito, Bob e Mike, i Montica, non concludono per poco il loro raid ed atterrano ad Arezzo.

La storia del secondo giorno è da catalogare tra le colossali cantonate meteorologiche, negli annali del volo a vela nazionale.

A posteriori, infatti, si scoprì che le carte meteo si riferivano al giorno DOPO!

Una ineccepibile inversione a 2300 metri fa predire all'ottimo maggiore Giorgi l'assoluta assenza di temporali. Oro colato anche per le vecchie volpi!

Un po' di NE consiglia un Bettona e poi giù a scoprire il SW ad Abbadia S. Salvatore.

Un gruppo di forsennati parte a razzo, mentre la situazione sembra destare qualche perplessità. Gli altri cincischiano; Attilio atterra per fare altra acqua (nel ballast); Andrea Taverna mi sussurra: «Forse abbiamo sottovalutato la giornata». La frase è sibillina ma la perplessità dura poco: il gruppo in holding sul pilone di partenza si sgrana verso l'atterraggio in campo. Angelo Gritti ed Attilio tentano una coraggiosa sortita. Marco si parcheggia a mille metri e fa da ponte con i fuorusciti.

Il gruppo che vola verso l'Amiata, dopo aver seminato Giorgio Paris a Pieve di Romena, trova l'impossibile temporale sul pilone ed è costretto a girare al largo, mentre la situazione degenera dappertutto e chi ha lasciato il campo non ritorna.

Purtroppo, il regolamento vigente è più restrittivo delle regole generali e la prova non risulta valida. Luigi B., Stefano G., Vittorio C., Luciano A. scendono a Tuscania, Riccardino e Stefano C a Grosseto, Luca M. a Fabro. Attilio e Angelo non riascono ad allontanarsi granché. Invece di meritate punteggi, c'è qualche cioccolatino per tutti, a premiare la fatica di lunghi ricuperi notturni.

Ed il giorno 13 si vola la seconda prova, quella valida, con un inizio a Città di Castello per andar poi a scoprire i colli senesi. Monteriggioni è il secondo pilone ed ingenera qualche difficoltà (non troppa) per l'individuazione.

Nel timore di qualche altro scherzo (le carte non sono promettenti) si sta guardinghi; invece tutto fila liscio, anche se i fuoricampo sono otto e Dino Giacobbe non parte, dopo aver appeso l'aliante, senza danni, al costone d'ingresso del campo.

Vince Stefano Ghiorzo a 88 km/h sui 242 del percorso, appena davanti a Riccardino e ad un Vittorio Colombo in ottima forma. Giorgio Galetto perde una sessantina di punti.

Mercoledì 14 si continua a battere l'ovest, verso Chiusi e l'affezionato Monteriggioni. I chilometri sono 260 e Giorgio Galetto vince a quasi 95 di media. Restano fuori solo Nino Perotti, per litigi fotografici con un pilone ed Alberto Righini, affascinato dall'aeroporto di Siena. Sergio Servillo, in attesa di pargolo, deve allontanarsi dalla gara.

Giovedì si riprova con l'Amiata e tutto va bene con un Abbadia S.S. e ritorno di 252 km. Stefano vince ancora a 97 di media. Subito dietro c'è un pimpante Vittorio Fontana con Riccardino alle costole. Luca e Attilio si fanno onore; Giorgio Galetto perde qui il campionato.

Così, le prove valide sono quattro e se il tempo di Dio seguitasse, volando venerdì e sabato si potrebbe far festa, domenica.

Invece, venerdì la va male e si va tutti a fare i turisti, tra fulmini ed acquazzoni.

Il sabato merita una bella prova di 415 km, con sfarfallamento tra Gubbio-Incisa-San Galgano-Borgo. E si consumò il dramma di San Galgano (gran santo eremita del nono secolo), nel senso che il pilone risultò un po' ostico ai più.

Ci fu chi lo trovò: Thomas consumò le batterie nel fornire indicazioni; chi invece fotografò mezza Toscana, consumando tutti i fotogrammi e lasciando alla verifica-foto il compito di individuarlo. Vince ancora Luigi Bertoncini a quasi 92 km/h, seguito da Giorgio Galetto, che rosicchia 8 punti a Stefano Ghiorzo. Quest'ultimo, checcchè accada nell'ultima giornata, grazie allo scarto della prova peggiore, ha già il campionato in saccoccia.

sarà comunque secondo nella sesta ed ultima prova, domenica 18, vinta da un Nino Perotti (la classe non è polenta!), che vola i 265 km a quasi 102 di media, non trovando problemi a reperire tutti e tre i piloni (Cortona-Monteriggioni-Bibbiena).

L'AVAL si riscatta un po' con Luciano e Luca dietro Stefano, mentre Thomas comincia a trovare il passo del corridore.

Sempre bene Eugenio Corbellini che trova soddisfazione nel quarto posto in classifica finale, dietro a Luigi Bertocini, che ha sempre navigato nelle zone alte. Riccardino, tra alti e bassi, si piazza meritatamente al quinto posto, seguito, ad un soffio dal Luciano. Soddisfacenti la regolarità di Luca Monti, penalizzato da uno scarto alto, e le prove di Stefano Calà, in crescendo.

Padre e figlio Pronzati, separati da una manciata di punti, hanno offerto prove eccellenti, con un fuori-campo di troppo. Vittorio Colombo ha avuto un paio di ottimi risultati e un fuori-campo inutile: ne ripareremo a Rieti, con il Discus nuovo. Del Nino ho già detto, ma anche per lui, un fuori-campo in più.

Thomas Gostner, con la regolarità del passista, è stato fortemente penalizzato dallo scarto della prova: guadagnerebbe, teoricamente, almeno cinque posti, nella classifica finale; speriamo di vederlo presto in altre gare.

Corrado ha, come al solito, il braccio lungo anche quando non ci vuole mentre il Vittorio Fontana ha oscillato tra le stelle e le stalle con il consueto fair-play.

Maurizio Secomandi non era in perfetta forma, ma ha stretto ... i denti e non ha sfigurato, ed Angelo Gritti ha sbagliato troppo presto, precipitando poi le cose, secondo le regole sue.

Goliardo Di Vecchio, l'ultimo giorno, ha buttato a Pontevecchio qualche posizione: si è battuto sempre con grinta. Alberto Righini ha iniziato ed ha terminato bene, trascurando le prove intermedie: malgrado la statura, sta dimostrando buona intelligenza di gara.

Giuseppe Cosimi ha simpaticamente volato con la solita non-challenge, mentre un coraggioso Paris comincia ad ottenere qualche risultato: forza Giorgio!



Vittorio Pasin è stato una via di mezzo tra il concorrente ed il turista, tornando a coltivare le amicizie acquisite nei fuori-campo. Dino Giacobbe ha giustamente interrotto: arrivederci a Rieti! Sergio Servilio ha saggiamente preposto il compito di padre a quello di concorrente. Ora dovrei dire degli amici di Borgo e ringraziarli per il gran lavoro svolto. Prima, un grazie alle signore: Flavia, perfetta in direzione ed inattaccabile alla cassa; Stefania e Roberta, ineccepibili in segreteria e poi tutti i volovelisti, a cominciare dal Presidente Sandro Cinelli, dal simpatico fare di baronetto inglese; Andrea Taverna, Richelieu di Borgo e poi Luca Santini, Guido Noferini e tanti altri, meno ingombranti ma altrettanto meritevoli e con i quali mi scuso della non citazione. Un grazie anche ai Club che hanno prestato traini e trainatori: l'AVAL con Ercole Addario, l'AVM con Carlo Zorzoli, Thiene con Giorgio Ellero. l'AeCCVV con Marcello Grillo e Bruno Ferrari, Borgo con Oscar Brunetti, Ferrara con Michele Ferhnani. Un ricordo anche al formidabile Aldo Modi.

Sono riconoscente a Luigi Villa ed Edoardo Prosperini per il valido aiuto e per le simpatiche risse di cui ci hanno fatto spettatori. A Smilian per la presenza sempre rassicurante. Un grazie anche all'A.M., al Maggiore Giorgi ed ai suoi sottufficiali, nonché al Maresciallo Panatucci ed ai suoi aiutanti per la signorile discrezione.

Borgo continua l'era dei campionati «fuori zona» e credo se ne debba trarre confronto per continuare, anche se sarà difficile ritrovare un tale paradiso, ponte ideale tra nord e sud.

Da ultimo per il vincitore Stefano Ghiozzo e per Giorgio Galetto un complimento meritato: abbiamo la conferma di due veri campioni. Anche la televisione si è fatta viva un paio di volte, con riprese, interviste, voli in diretta, sulla terza rete regionale. Ci manca sempre il Santo che propizi l'entrata alle altre due reti (che si provi con San Galgano?).

La troupe non ha potuto presenziare alla cerimonia di chiusura, chiamata dalla Sede centrale ad avvenimenti ben più importanti: la ripresa degli incidenti, con molotov, alla stazione di Rifredi.

I fiorentini, immemori di Campaldino, si stavano azzuffando con i bolognesi, non per il papa né per l'imperatore, ma per un volgarissimo pallone.

PIERO P.



Dall'AeCCVV

È passato un po' di tempo, dall'ultimo notiziario e qualche altro passo è stato mosso, a seguito delle riunioni di Consiglio di marzo (non affollatissima l'assemblea conseguente), aprile e giugno.

L'officina ha ricevuto tutti i crismi da RAI e, con il rinnovo dei CN di diversi alianti, anche privati, si è proceduto alla revisione generale anche del terzo Robin, che già vola con il nuovo motore.

La stagione degli stages è iniziata a mezzo aprile ed è normalmente affollata, con la presenza di Wielgus da metà maggio.

Non si ci nasconde che, con gli stages, le cose non vanno ancora come vorremmo. Sull'organizzazione, soprattutto in funzione dei risultati da produrre, c'è ancora molto da dire e da fare. Si sta procedendo a rendere più ospitali le strutture: maggior ricettività, più ordine, più pulizia; snellimento delle procedure e servizi computerizzati. L'arrivo dei primi DG 300 prefigura, per l'anno prossimo, una disponibilità di macchine omogenee ed efficienti.

Resta pur sempre il problema della organizzazione strutturale, con adeguati supporti teorici e pratici ed una più organica didattica di volo ai diversi livelli. Non è cosa da poco, anche per le implicazioni finanziarie e va affrontata con gli Organi istituzionali del Volo a Vela nazionale: Commissione di Specialità e Consigliere federale. C'è un buon accordo per giungere, al più presto, a proporre soluzioni idonee. Non va taciuto che qualche stage è ben riuscito per la presenza di piloti addestratori volontari. I risultati sono stati lusinghieri, quando il club di origine ha inviato, al seguito, gli addestratori in numero adeguato.

Il Campionato di Borgo S. Lorenzo si è svolto e si è concluso bene, con grande impegno degli amici di là e con la nostra completa disponibilità.

Mentre scrivo, si sta svolgendo il Campionato Club con la Coppa del Velino, con una meteorologia non proprio... reatina. Stanno avvicinandosi le grosse scadenze della CIM e della Promozione: la partecipazione sarà folta e siamo quasi pronti all'impatto. Abbiamo ripreso la gestione diretta del campeggio, che stiamo riassetando e ordinando, anche con equi tariffari. Un grosso intervento risolutivo viene fatto sulla piscina, malridotta, questa primavera, da ignori vandali. Nello stesso tempo, con tutti i condomini dell'aeroporto, si cerca di arrivare ad una corretta disciplina del traffico e degli ingressi. Si sta mettendo ordine, con Urbe, anche alle concessioni demaniali.

Resta una grossa incognita sulle tasse di approdo pregresse (una quarantina di milioni dall'85 in avanti), che ci toglie il sonno.

Sul ricorso all'ordine di pagamento, nutriamo speranze molto tenui.

Spes, ultima deal!

PIERO

Caro Piero,
mi rendo conto — e confido se ne rendano conto anche i lettori della rivista — che gli impegni non sono pochi e non sono facili, specialmente quelli provenienti dall'alto, dove la destra continua a non sapere quello che fa la sinistra, e viceversa, ovviamente.

In attesa di critiche e suggerimenti, a futura memoria richiamo un altro argomento: era in programma una specie di «ufficio assistenza» per le pratiche che la periferia deve intrattenere con Roma. C'è qualcosa di nuovo in proposito?

A presto e con i migliori auguri per una formidabile CIM.
Ciao,

RENZO

Borgo San Lorenzo conferma le aspettative

di ATTILIO PRONZATI

La trasferta per i campionati italiani di classe 15 m a Borgo San Lorenzo, nel cuore del Mugello, è iniziata domenica 12 giugno.

La notte del sabato aveva visto passare una linea d'instabilità che aveva dato luogo a temporali nella fascia Ovest della pianura Padana. Il mattino della domenica aveva i colori vivi e l'aria trasparente che si gode nelle situazioni post-frontali. A Calcinante alle 10 del mattino il cielo è già costellato di cumuli, un po' bassi per la verità, ma sodi. All'ingresso del campo incrociamo Sergio Baldisserrì e Luigi Tamburini, vanno in trasferta ad Alzate per visitare i gareggianti dei Colli Briantei. Alzate è ancora sotto l'ala scura del fronte che si sposta solo lentamente verso Est. Chiedo a Sergio se eventualmente mi dirigessi verso San Lorenzo se vuole fare compagnia ad Eugenia ed è un sì!

In pochi minuti il Ventus è montato, una mela e mezza bottiglia d'acqua minerale a bordo, dichiarazione per il CID, barografo, poi sono 3 minuti di rimorchio con sgancio a 500 m sopra il campo.

Durante la salita posso verificare un terreno regolarmente insolato, una corretta distribuzione di ombre, un plafond leggermente calante verso Sud e ancora la grande ombra che ancora copre il NE della Brianza. Tutto considerato, vento da nord compreso, l'ora, la disponibilità di moglie ed amici, l'aria così frizzante ed il buon umore, perchè non provarci? Un breve scambio di notizie via radio ed Eugenia dà il via alle operazioni di recupero.

Non c'è storia per i primi 60 Km. L'aria pura, post-frontale, mi accompagna fin poco avanti di Cantù poi il plafond scende dai 1100 progressivamente fino ad 850 poi a 750. L'aria si fa via via meno trasparente, ma nel frattempo sento gli amici volovelisti di Cremona che volano attorno ai 700-800 m e questo è un buon segno. Quando raggiungo Cremona le condizioni sembra si riprendano, c'è più azzurro, incontro il Kestrel cremonese ed assieme facciamo un po' di strada in direzione di Parma. Parma è illuminata dal sole sotto un grande buco di cielo perfettamente azzurro senza un solo cumulo.

A SW un temporale sotto il quale la mia squadra è letteralmente lavata e spazzolata da acqua e grandine. L'aria bolle sulla città ma il variometro rimane in discesa, sento che mi gioco il volo se dirigo sul campo, la torre Parma conferma 3 nodi da Nord e così decido per un campo arato a Sud della città. In questo modo posso tentare l'ultima possibilità che mi resta: una piccola condensazione in verticale del cimitero apparsa all'improvviso. Ed è lì che a 160 m di altimetro, mentre dieci minuti prima avevo invano incrociato la zona a 600 m, acchiappo un zero positivo che poco alla volta si trasforma in mezzo e poi in un metro. Rifatti gli 800 m posso comunicare alla squadra che per questa volta non si tratterà di prosciutto ma molto

probabilmente di una bella «fiorentina»!

A Sud di Parma, all'inizio della fascia collinare, il vento è Sud e la convergenza che si manifesta crea delle condensazioni verticali molto simili a quelle delle brezze di mare. Devo lavorare un poco prima di riuscire a leggere sul variometro dei forti valori. Mi rimetto in rotta verso Borgo mentre da Marco sento che loro, in verticale allo stesso campo, entrano in onda con vento S-W.

Conquisto finalmente una base nube a 1600 m — dopo tanto strisciare in terra mi sembra d'essere stratosferico — e, una volta alla base, sopra vento alla nube entro in uno splendido, ampio, irrealmente 5 m/s laminare che mi porta in pochi istanti ai 3000. Sono sopra le nubi, in rotta per Borgo sul crinale degli Appennini, aspetto di riconoscere un punto di riferimento noto e, dopo poco, è il Mugello.

L'accoglienza è quella delle più simpatiche e cordiali.

Eugenia, Sergio e Luigi entrano in campo mezz'ora dopo. Qualcuno ci accompagna dove la «fiorentina» è squisita, ma sarà solo quindici giorni dopo che ci verrà offerta una occasione eccezionale per apprezzarne una davvero DOC e da ricordare!

IL CAMPIONATO DI BORGIO Pochi commenti ancora a caldo

Simpatico e rilassato in una cornice naturale di rara bellezza. Un ambiente umano fatto di genuino entusiasmo, simpatia e di amicizia. Funzionamento logistico ed organizzativo sul campo perfetto, molto buona l'assistenza meteo. Perchè non insistere con la stessa équipe anche per il CIM? Finalmente il volo a vela italiano ha scoperto il Chianti ed il Senese trascurato da sempre durante le competizioni reatine. Speriamo che ora, dopo questa positiva sperimentazione, i punti di virata individuati dagli amici di Borgo divengano bagaglio corrente durante le competizioni.

Magnifica la velocità nel distribuire i risultati provvisori delle gare grazie al genio di Luigi Villa generoso ideatore e distributore di software volovelistico. Il «task setting» dovrebbe avere un po' più di anima e di fede, meno casuale. Gli «scanner» se ci sono devono venire adeguatamente impiegati altrimenti la sola minaccia fa gioco negativo. Ma considererei questi aspetti non sostanziali e passibili di facile recupero. Dopo tutto Piero ci ha messo buona volontà, anima, corpo e molto tempo, cosa vogliamo di più se non ringraziarlo? Tutti — credo — siamo ripartiti con il grande desiderio di ritornare su questa piccola quanto efficiente base volovelistica degna di divenire molto rapidamente una delle più belle basi volovelistiche italiane.

«I testoni torinesi»

Eccoci arrivati! Abbiamo inaugurato la 17ª edizione Trofeo Città di Torino, indetto dall'Aeroclub Torino.

I testardi vincono infine! Vincono, perchè per la prima volta (non l'ultima però) il clima, le condizioni atmosferiche, hanno permesso un buon Trofeo, visto che sono state svolte sei prove, di cui cinque valide, nei sette di gara indetti.

Per la 17ª edizione novità organizzative. Si è inserito, con risvolti positivi, il fototime di un pilone iniziale che funge da traguardo di partenza; evitando così favoritismi e no causati dalla variabilità delle condizioni meteo e preoccupazioni per una eventuale partenza simultanea. Si è anche inserito un tema di distanza libera con modalità particolari, che non è stato premiante visto le non validità della prova (inserita però nell'ultimo giorno, con le posizioni in classifica ormai quasi confermate) ma si è dimostrata ugualmente interessante. Lo scopo era favorire le capacità di scelta del singolo, in relazione alle condizioni meteorologiche, senza costringere né al fuori campo, né a voli all'ultima ascendenza.

Le modalità, da inserire eventualmente in una prossima competizione erano:

- apertura del traguardo con fototime
- tempo limite di tre ore dal taglio traguardo
- penalità di 1,25 km per ogni minuto impiegato in più
- possibilità di fotografare un qualunque numero di piloni, con limite a tre da indicare all'atterraggio
- ultimo lato del percorso obbligatoriamente compreso tra un pilone e l'aeroporto d'arrivo, anche in caso di fuori campo.

Nelle cinque prove valide sono stati assegnati percorsi da 106,2 a 305,5 km, eccovene una sintesi.

1ª PROVA

Caratterizzata da condizioni incerte con coperture e temporali, il tema di 106,2 km, viene percorso da soli cinque concorrenti. Altri costretti ad aggirare la zona di maltempo atterrano per lo più fuori campo. Arriva prima Marchisio con una media di 64,548 km/h, secondo Perotti, terzo Beozzi.

2ª PROVA

Insolazioni discrete con salite a 1400/1500 m, che migliorando nell'arco del giorno, permettono nel pomeriggio rientri sicuri. Il percorso assegnato è di 233,8 km, completato da quasi tutti i piloti. Il nostro Toni Beozzi sbaglia una fotografia (non le sbaglia mai, proprio oggi dovevi farlo?) compromettendo una sua possibile vittoria, anche se nelle prove successive farà furore arrivando poi quarto nella classifica generale.

Perotti arriva primo con una media di 78,522 km/h, secondo Marchisio, terzo Dall'Amico che disputerà una gara rimanendo sempre tra i primi tre nelle varie prove, arrivando primo nella quarta prova.

3ª PROVA

Una copertura da Nord impedisce un'ampia insolazione, anche se in pianura le condizioni sono buone. Perotti svolge tutto il tema di 105 km con un'ottima media di 94,540 km/h arrivando primo, lo seguiranno Beozzi e Dall'Amico.

4ª PROVA

Tema di 200 km, forse fin troppo facile, visto che tutti i piloti completano la prova. Condizioni buone con formazioni cumuliformi in montagna. Plafond di 1200 m in pianura.

Si piazza primo Dall'Amico con un'ottima media di 95,192 km/h, secondo Marchisio e terzo Perotti che mantenendosi sempre in testa vincerà meritatamente il Trofeo.



5ª PROVA

Oggi di 305,5 km il tema assegnato. Un fronte freddo, proveniente da Nord, sospinge una massa d'aria instabile che porta una copertura di stratocumoli in montagna. A Nord/Est del campo le condizioni migliorano, consentendo un plafond di 2/3000 mt in Valsesia. Da sottolineare leggere condizioni ondulatorie, che piloti come Dall'Amico, Lucco, ecc., riescono a sfruttare al meglio fino a 3000 m. Completano il percorso quattro piloti, mentre altri tre quasi ce la faranno atterrando nei pressi del campo.

Primo arrivato con una media di 74,659 km/h, secondo Dall'Amico, terzo Marchisio che si piazierà secondo nella classifica generale.

Visto a posteriori, quest'anno possiamo dichiarare fortunato il Trofeo, soprattutto per aver rotto la tradizione che lo voleva piovoso ed uggioso; mentre oltre che da bel tempo le prove sono state un giusto e splendido equilibrio tra agonismo e lealtà sportiva. Una nota di merito va dedicata al nostro istruttore Carlo Grinza che quest'anno è passato in categoria nazionale.

Problemi organizzativi ci hanno impedito di pubblicizzare l'avvenimento quanto avremmo voluto, ma cogliamo l'occasione per invitarvi alla prossima edizione (ci sono coppe, coppette, medaglie e medagliette per tutti). Vi aspettiamo visto che il clima torinese ha ormai ceduto alle esigenze volovelistiche.

Un ringraziamento particolare lo rivolgono tutti in concorrenti a Danilo Spelta per il suo impegno, che ci ha permesso di effettuare un bel Trofeo Città di Torino, organizzato in modo coerente, sicuro e divertente.

Un nostro grazie va anche ai trainer che ci hanno «tirati» per il muso per sei lunghe prove.

Un pensiero lo dedichiamo a Egidio Galli che con professionalità ha diretto le gare e con simpatia le serate goliardiche.

Saluti, ciao, ciao.

ELISABETTA

P.S., o appunti malevoli e pungenti...

AeCI ci ha giocato un bello scherzo. Il NOTAM è stato trattenuto per oltre un mese (ma come ente non dovrebbe favorire ed incrementare le attività aeronautiche?). Solo l'intervento del cortese ing. Guagnellini, sblocca la situazione. Come unico contributo l'AeCI ha mandato un Consigliere Federale (?) che con il dovuto rispetto al suddetto, non abbiamo potuto neanche metterlo come premio poiché nessuno lo avrebbe voluto!

Ultima chicca: pare (sussurri di corridoio), che la DCA torinese abbia ricevuto comunicazioni di NOTAM il 22 mattina, trasmettendolo solo domenica 23 all'aeroporto Torino Aeritalia, a causa di uno sciopero del personale; ma un NOTAM che riguarda, almeno teoricamente, la sicurezza del volo può essere fermato da uno sciopero?



Ed ecco la classifica finale:

| | | | | | |
|------------------|-------------|---------|-----------------------|--------------|------|
| 1° Perotti N. | Discus | p. 4165 | 9° Bonzi A. | Libelle Club | 2283 |
| 2° Marchisio G. | LS 6 | 4017 | 10° Mion P. | LS 4 | 2218 |
| 3° Dall'Amico P. | ASW 20C | 3762 | 11° Castagno G. | ASW 19 | 2014 |
| 4° Beozzi A. | DG 300 | 3040 | 12° Borelli + Coppola | Janus B | 1825 |
| 5° Grinza C. | Libelle St. | 2988 | 13° Nuccio P. | Astir Club | 1748 |
| 6° Giacobbe D. | ASW 20 | 2739 | 14° Danieli L. | LS 3 | 1461 |
| 7° Passarelli G. | ASW 20 | 2682 | 15° Actis F. | ASW 24 | 1176 |
| 8° Lucco G. | LS 3 | 2370 | 16° Amalberti R. | ASW 20 | 1059 |

RAS

CATTANEO ASSICURAZIONI

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073

21100 VARESE, Calcinatè del Pesce

XIV Trofeo Colli Briantei 1989

L'annuale edizione del Trofeo Colli Briantei, che si è svolta nei giorni 26-27-28/5 e 4-5/6 ha riservato ben 4 prove valide, sfatando la tradizione che vuole brutto tempo nel periodo della gara.

Le discrete condizioni meteo hanno permesso temi in media di circa 200 Km lungo la fascia pedemontana.

La direzione di gara, svolta sempre egregiamente dal Luigi Villa, con il supporto meteo di Edo «barbagrigia» ha assegnato, per ogni giorno di gara, due temi (nel vano tentativo di spingere i concorrenti più a nord) l'uno lungo la pedemontana, l'altro, per l'appunto, con un pilone a nord. I concorrenti erano liberi di interpretare la condizione meteo e di scegliere in conseguenza il tema.

Tranne Ugo Pavesi, autore nella seconda giornata di un rientro da brivido, i concorrenti si sono ben guardati dallo scegliere il tema a nord, optando sempre tutti per la più «paciarotta» pedemontana.

Nella classe Nazionale ha vinto Sandro Villa che ha chiuso al primo posto ben tre prove su quattro.

Da notare l'ottima prestazione del Dudù che ha vinto brillantemente l'ultima gara nonostante volasse sul biposto.

Nella classe Promozione il successo è stato di Andrea Strata, con il quale hanno ben lottato Giorgio Maestri e Guido Lucco che, grazie alla posizione finale in classifica, passano in graduatoria Nazionale.

Sperando che i protagonisti vogliano per una volta concederci un loro scritto, rimandiamo il lettore al prossimo numero per un più ampio resoconto della gara.

Per il momento in calce le classifiche.

T 33

CLASSE NAZIONALI

CLASSIFICA GENERALE

| P.N. gara | Concorrente | Club/Nazione | Tipo aliante | Punti |
|-----------|----------------------|-----------------|---------------|-------|
| 1 AS | Villa Alessandro | A.V.M. Milano | ASW 20 | 3928 |
| 2 PR | Pozzi Giovanni | A.V.M. Milano | Discus | 3720 |
| 3 EE | Davini Giorgio | A.V.M. Milano | ASW 20 | 3705 |
| 4 13 | Esposito Vincenzo | A.V.M. Milano | Libelle Club | 3302 |
| 5 EN | Albertazzi Alberto | A.V.M. Milano | Libelle H 301 | 2795 |
| 6 BA | Pavesi Ugo | A.V.A.L. Varese | Cirrus Std. | 2790 |
| 7 61 | Righini Alberto | A.V.A.L. Varese | LS 6 | 2434 |
| 8 B3 | Cairolì Gianni | A.V.M. Milano | Janus A | 2416 |
| 9 Y | Lanzi Alessandro | A.V.M. Milano | Twin Astir | 2122 |
| 10 OK | Cappi Clemente | A.V.M. Milano | ASW 20 | 2038 |
| 11 RI | Poletti Franco | A.V.M. Milano | Libelle Std. | 2011 |
| 12 DG | Pasin Vittorio | Ae.C. Thiene | DG 400 17m. | 1700 |
| 13 FH | Brigliadori Riccardo | A.V.M. Milano | | 1334 |
| 14 SO | Stefanutti Sergio | A.V.A.L. Varese | DG 400 17m. | 879 |
| 15 VE | Borellini Giuseppe | A.V.A.L. Varese | DG 200 | 675 |
| 16 X3 | Mantica Umberto | C.P.V. Milano | ASH 25 | 0 |

CLASSE PROMOZIONE

CLASSIFICA GENERALE

| P.N. gara | Concorrente | Club/Nazione | Tipo aliante | Punti |
|-----------|---------------------|------------------|--------------|-------|
| 1 B17 | Strata Andrea | A.V.M. Milano | ASW 19 B | 3761 |
| 2 HY | Maestri Giorgio | A.V.M. Milano | Cirrus Std. | 3651 |
| 3 EG | Lucco Guido | Ae.C. Torino | LS 3 A | 3430 |
| 4 CC | Ceriani Damino | A.V.M. Milano | ASW 15 | 3271 |
| 5 SL | Lang Federico | A.V.A.L. Varese | ASW 20 | 2936 |
| 6 TS | Stagi Folco | A.V.M. Milano | LS 4 | 2924 |
| 7 25 | Spreafico Gianni | A.V.A. Valbrembo | Kestrel 17m. | 1877 |
| 8 SI | Guglielmi Maurizio | A.V.M. Milano | Cirrus Std. | 1850 |
| 9 EO | Dell'Acqua Fernando | A.V.M. Milano | DG 200 | 1643 |
| 10 88 | Prosperini Marco | A.V.M. Milano | DG 200 | 1546 |
| 11 300 | Bianchi Luciano | A.V.M. Milano | DG 300 | 1482 |
| | Crivelli Carlo | | | |
| 12 PO | Banfi Massimo | A.V.M. Milano | Cirrus Std. | 739 |
| 13 IL | Prosperini Edoardo | A.V.M. Milano | Cirrus Std. | 0 |

L'esperienza diretta è la più importante forma di conoscenza.

Ma non è la sola.

Anche la lettura è indispensabile per "sapere".

Leggete l'Aquilone... perchè non si impara mai abbastanza

L'Aquilone, il piacere delle lettura

Un anno di informazioni costa solo 60.000 lire

L'Aquilone - Piazza Bruni 10 - 41100 Modena



Aero Club di Rieti: resoconti tardivi, ma densi

Malgrado la nostra lunga latitanza dalla carta stampata, l'Aero Club di Rieti è ben vivo e vegeto e anzi, in questi giorni ha rinnovato le cariche sociali, che vedranno fino al 1992 (salvo eventuale golpe!) i nomi che seguono: Consiglieri: Alberto Bianchetti (Vicepresidente), il sottoscritto, Franco Maggiulli, Giovanni Mainieri e Gian Piero Zanzotti; Rappresentanti di specialità: Enrico Filipponi, Gianfranco Ales, Alessandro Papiri e Silvano Pierucci; Revisori: Sergio Geppetti, Livio Marcucci e Alvise Pitoni.

Ehm... no, non ho dimenticato il Presidente, l'ho lasciato per ultimo solo per creare un po' di pathos, anche se tutti ormai già sapranno che — al terzo mandato consecutivo — è ancora lui il simpatico, il rissoso, l'ineffabile prof. Pace, colui che presiederà per altri 4 anni il nostro Aero Club.

Tutto questo malgrado la natura talvolta un po' scomoda del suo carattere, che aveva generato l'organizzazione di qualche frangia di opposizione, poi dissipatasi come certe termiche immature.

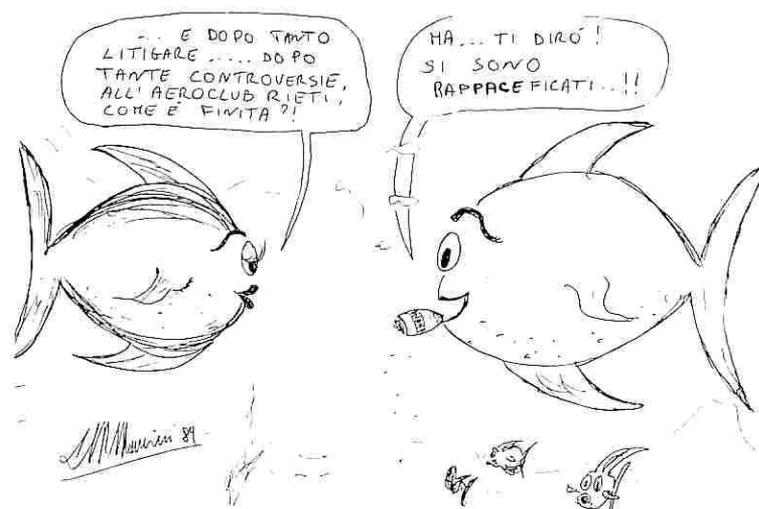
Auguri al «Prof.», allora (e — perchè no? — a noi)! Nel frattempo l'attività continua intensa, anche se non posso ancora comunicare nomi di brevettati (o forse bisognerebbe definirli «licenziati?») dal momento la prossima sessione è fissata alla fine del mese.

Visto che non riusciamo a star fermi stiamo lavorando il più possibile intorno all'aureo intento della rivista che ci ospita: il famoso «allargamento della base».

Per allargare la base occorre fare brevetti, per fare brevetti occorre coinvolgere gente estranea al «giro», per far questo occorre pubblicizzare, ovvero promuovere; un cenno alle due principali iniziative da noi messe in piedi: la manifestazione, di

cui si riferisce abbondantemente più avanti, e la partecipazione di un biposto ad una mostra nautica, opportunità quest'ultima per noi tutt'altro che nuova per offrire ad un pubblico orientativamente «fertile» un approccio tangibile al mondo del volo silenzioso.

Per farla breve abbiamo portato il Twin Astir I-IVAG nello splendido parco delle cascate del laghetto dell'Eur durante il «Salone del Mare», lo abbiamo corredato di ombrellone e di un gruppo di standisti/e volontari/e; il successo è stato enorme, l'interesse del pubblico vivace e costruttivo: abbiamo distribuito più di 2000 fogli informativi e raccolto iscrizioni ai corsi.



A tal proposito, se a qualcuno può interessare, terremo il solito corso intensivo di volo a vela dal 26 agosto al 10 settembre.

Da quest'anno esiste anche la possibilità di soggiornare negli eleganti, confortevoli e lignei bungalow «Air Village», in fase di assemblaggio nell'area fra il camping ed i prefabbricati dell'Ae.C.V.V.

Per ogni informazione contattate sempre l'Aero Club allo 0746/43637; a proposito, se chiamerete in questi giorni vi risponderà una voce nuova in segreteria: l'operosa Maria Grazia, infatti, sostituisce ed integra l'assente Antonella, la quale in un periodo di lavoro così intenso non ha trovato niente di meglio da fare che — udite udite — convolare a nozze con un biondino di nome Quinto che già da tempo le ronzava intorno.

A parte ogni scherzo, ai due sposini vanno i nostri più affettuosi auguri, anche alla luce di quanto promessoci da Antonella, che ha dichiarato che non seguirà il cammino routinario di tante ragazze viste transitare in altri uffici prima che il matrimonio e quindi una lunga serie di parti generallri non ne sbidiscano il ricordo anche ai colleghi più affezionati: ve lo vogliamo credere, e attendiamo il loro ritorno dalla Grecia.

* * *

Si legge di tutto sui quotidiani, ma dal punto di vista aeronautico credo che quest'inverno abbiamo passato ogni sogno: passi difatti che dopo poche ore siano solo i giornalisti a sapere perchè un aeromobile non è atterrato — diciamo così — sulle ruote; passino i deltaplani, i deltaplani a motore e gli ultraleggeri accomunati in un divertente carosello di definizioni; mi va bene tutto, ma quella degli «alianti-killer» contro gli storni di Castel S. Angelo non l'avevo ancora udita. Questi simpatici uccelletti, dunque, vuoi per le condizioni meteo, vuoi per l'accattivante panorama, in certi periodi dell'anno sembra che convergano da tutta la provincia su Roma, più precisamente nel triangolo delimitato dal Lungotevere di Castel S. Angelo, Viale Angelico e Viale delle Milizie.

Ricordo bene, non troppi anni fa quel cielo senza nubi, eppure grigio e brulicante, testimone di una lunga infilata di semafori passati con il rosso e nella corsia preferenziale, in spregio di ogni norma del codice della strada.

Perchè corrovo così, appena fuori dal mio austero Liceo? Beh, io mi trovavo in motorino, la ragione è intuibile.

Tornando al presente, gli abitanti della decorosa zona di Prati, quasi una «up-town», hanno cercato di correre ai ripari con vari mezzi fra cui la diffusione ad alto wattaggio dei versi dello «storno ferito e del falco all'attacco», acquisita — pare a peso d'oro — da una ditta specializzata. Purtroppo il risultato della onerosa e acusticamente angosciante operazione è valso solamente a far salire di livello il volo degli storni... di storni, senza assolutamente intaccare la frequenza e l'intensità dei «bombardamenti» di questi stukas in miniatura.

Arriverà l'aliente killer per combattere gli storni?

La brillante trovata degli «alianti-killer» non ha colto impreparati noi piloti dell'Aero Club di Rieti, ansiosi di coprirci di gloria agli occhi di Roma.

In fondo, dopo 2000 anni, il ratto delle Sabine si può considerare acqua passata.

Il campo di volo sembrava uno degli airfields a sud di Londra intorno al '43: ovunque tute da combattimento, vernici mimetiche, bollettini meteo, radar anti-foe, bombolette «spray and forget».

Mentre un camion della Zucchet passava a rabboccare i ballast degli alianti, il Direttore di Linea ricordava, fra qualche sguardo dubbioso, le regole dell'aria: 1000 piedi QNH, dico 1000 a Passo Corese, poi livellare, e mantenere la formazione a cuneo fino al Castello.

Malgrado qualche piccolo problema di conversione da metri QFE a piedi QNH uno stuolo di volovelisti era pronto al decollo, mentre l'M 100 era stato «graffito» con la dannunziana sigla «M.A.S.».

Tutto pronto quindi, quando... una telefonata.

No.

Non ci autorizzavano. «Loro» esigevano il transponder. I sogni di gloria crollavano come castelli di carte mentre, masticando amaro, meditavo: maledetta burocrazia! Per causa tua neanche si può morire da eroe.

* * *

Nissan e Banca Popolare di Rieti: sono gli sponsor di «...4 passi fra le nuvole», la nostra festa aerea che, annuale o biennale che sia, è giunta quest'anno alla terza edizione.

Quest'anno abbiamo cercato di fare le cose meglio possibile, e crediamo (da quello che gli «altri» hanno detto, poi) di esserci accostati ad un buono standard organizzativo, senza ovviamente perdere di vista il nostro motto: «la prima manifestazione aerea attiva».

Attiva perchè il pubblico ha potuto effettuare un gran numero di voli a vela o motore in appositi spazi predisposti fra le esibizioni.

Mentre il costo dei voli era realmente all'osso, cinquanta tagliandi gratuiti sono stati assegnati nelle settimane precedenti la festa tramite quiz radiofonici aeronautici posti via via in diretta dalle radio private che entusiasticamente si sono occupate della promozione: Radio Radio di Roma e Radio Onda Verde di Rieti.

La manifestazione, voli dimostrativi a parte, ha visto degli ospiti degni di ogni interesse: mongolfiere, aeroplani storici, l'immane Blanik di Corrado Mutignani e gli splendidi Pitts di Mike e Nina Tyrrell; su questa coppia dell'aria vorrei aprire una parentesi: è raro trovare alta professionalità coniugata a tanta simpatia ed affabilità in due persone sposate (insieme): ammettiamolo francamente: avete mai incontrato una coppia in cui uno dei due non stoni un po'? Eppure eccoli qua, Mike e Nina: lui pilota acrobatico mozzafiato, lei pilota e sua

91 - M.A.S. - Banca Popolare di Rieti

E i Verdi contestano l'assessore capitolino

Alianti contro gli storni

Proposti per combattere l'invasione



manager, due graziose bimbe a casa ad aspettarli mentre sono in giro per l'Europa a far capriole. Dove vivono? A Montecarlo, neanche a dirlo!

Di donne-pilota ce ne erano numerose a Rieti: nel Comitato d'Onore abbiamo notato Fiorenza de Bernardi, la vera prima donna pilota di linea in Italia, mentre in volo da Levaldigi è giunta, con un'altra coppia di simpatici piloti, Ileana Spriano. Per chi non lo sapesse, Ileana ha portato a Rieti, in esibizione, il trainer americano «Maule», di cui cura l'importazione tramite la società «Aermarket».

Il mezzo mi sembra ottimo, e mi chiedo: perchè qualche volta non cerchiamo di vedere al di là delle consuetudini e dei piani leasing? A chi venisse toccato dalla domanda il telefono di Ileana, ragazza estremamente cortese e cordiale: 015/671743. Il momento più toccante della manifestazione? Forse voi non ci crederete, ma a parte la sfolgorante esibizione del Pitts e l'ormai consuetudinario programma degli Alpi Eagles, personalmente ho potuto apprezzare il momento in cui, in perfetto orario, e dopo un difficile volo veleggiato i deltaplani di Sergio Pettini e Roberto Fabbri si posavano di fronte alla tribuna, sancendo così realmente l'apertura di Civilavia e degli Enti tutori al dilagante fenomeno del volo libero. A tal proposito giungano i nostri ringraziamenti al Direttore dell'aeroporto, dott. Palmerini per la comprensione dimostrataci, mentre non troviamo gli aggettivi adatti a definire il grado di pazienza del personale dell'AFIS di Rieti, cui ci sentiamo sempre più legati.



Ancora, mi sono emozionato quando ho visto l'amico Minichiello decollare con un cosiddetto «autogiro», estremamente apprezzato dal socio Marcello Grillo («lassù non ci metterei neanche la mia maglietta»); in ogni caso complimenti a Raffaele per il coraggio dimostrato, mentre scorrazzava insieme agli altri U.L.M. convenzionali. Sempre ottimi i paracadutisti dell'A.N.P.d'I. di Rieti, che hanno fra l'altro consentito a Giorgio Giuliano, speaker di Radio Radio e Telemontecarlo, di tuffarsi con un paratandem commentandone in diretta le sensazioni: speriamo che questi amici tornino preso a «saltare» con l'Aero Club.

A questo punto vorrei ringraziare tutti i soci ed istruttori del Club che, come Roberto Rinaldi e Gilberto Volpi ci hanno consentito perlomeno di non fare brutte figure dal punto di vista organizzativo.

Non possiamo infine non essere grati a tutti gli uomini dell'Aero Club Centrale, per l'assistenza sotto più forme fornitaci.

Estendiamo inoltre la riconoscenza al Col. Chiappini, sempre molto sensibile alla problematica aeroportuale, al Sindaco di Rieti, alla Provincia, l'E.P.T., ed all'Associazione Arma Aeronautica per la soluzione di alcuni problemi logistici... e, se mi sono dimenticato di qualcuno, allora... crucifige!

Arrivederci a tutti!

Rieti, giugno 1989

RICCARDO FILIPPI





società italiana tecnospazzole s.p.a.

40033 casalecchio di reno (bologna) italy - via porrettana, 453 - tel. (051) 571201 - TLX 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C10 ha molto da dire a chi non si accontenta di una moto qualsiasi: è veramente unica al mondo nella sua classe. Ha un motore eccezionale, curato dal reparto corse Cagiva, incredibilmente potente ed affidabile. Mi ha colpito anche per l'aerodinamicità perfetta e il design d'avanguardia col cupolino che incorpora doppio faro, spoiler, frecce e specchi retrovisori. Ma è impossibile dirvi tutto su questa moto, anche per me che l'ho provata e riprovata in pista. Posso darvi solo un consiglio: provatela anche voi.

Randy Mamola



CAGIVA
FRECCIA C10.
UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.



Il design elegante, il materiale robusto ed infrangibile, la praticità nello smontaggio per una facile pulizia sono le caratteristiche che rendono il sedile VEGA un progetto evoluto, valido per ogni tipo di ceramica.

Le design élégant, la matière résistante et incassable, le démontage facile pour un nettoyage efficace, ces sont les caractéristiques de l'abattant VEGA qui font une réalisation moderne qui s'adapte à toute céramique.

VEGA®

Das elegante Design, das robuste und schlagfeste Material und nicht zuletzt das einfache Abmontieren, das ein schnelles und gründliches Reinigung ermöglicht, sind die wichtigsten Merkmale des neuen WC-Deckels VEGA, der fuer jede Keramik geeignet ist.

Elegant design, strong and unbreakable material, practical disassembly, easy to be cleaned: all these are the features that make VEGA a progressive project, fit for every kind of sanitary ceramic models.

PLASTICA
ilma



Ali silenziose sulla pampa e sulla sierra di Córdoba

di OTTAVIO PAOLINI

L'amico Paolini, reduce da un breve soggiorno in Argentina, ha inviato al nostro direttore l'articolo che «VOLO A VELA» è lieta di pubblicare. Si tratta di una visita al Club de Planeadores «Córdoba» ubicato al nord del paese, a circa 750 chilometri da Buenos Aires, dove pianure e montagne si alternano su una vastissima zona di meravigliosa bellezza.

Il Club de Planeadores Córdoba è stato fondato il 30 giugno 1942. Tra i suoi piloti fondatori ve ne sono alcuni che svolgono ancora attività di volo, come i nostri vecchi amici Luis Barrera e Roberto Tacchi, quest'ultimo, italiano di origine toscana. Dopo alcuni anni di attività nei pressi della città, il Club si è trasferito nella località di Juarez Celman, dove dispone di un proprio aeroporto con una pista di volo di 1500 metri di lunghezza e 150 di larghezza, nonché di ben cinque aviorimesse di 400 m² cadauna, ed una flotta di otto moderni alianti veleggiatori: (1 ASW 20 - 3 Cirrus - 1 Phoebus - 1 Standard Austria S - 1 Standard Austria SH - 1 IS28b - 1 biposto Blanik ed 1 Ka 6 Cr. Come apparecchi trainatori il Club possiede due Aero Boero con motori della potenza di 180 HP. Il Club de Planeadores «Córdoba» svolge sia attività didattica per il conseguimento del brevetto «C», sia attività d'alta performance per il conseguimento delle insegne F.A.I. d'argento, d'oro e di diamante; partecipando inoltre a tutte le

manifestazioni agonistiche organizzate dalla Federazione Argentina di Volo a Vela (FAVAV) nella varie regioni del paese. L'attuale Commissione direttiva del Club è presieduta dal pilota Osvaldo Livi, con Juan Vastik vice-presidente e Martin Vastik segretario.

Non possiamo concludere questa breve nota di redazione senza far cenno alla meravigliosa nube d'onda che si forma in provincia di Córdoba durante la stagione fredda; vogliamo dire la «Reina de los Comechingones», che lo scrivente ha illustrato ai congressisti dell'OSTIV in occasione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, svoltisi a Rieti nell'agosto del 1985. Questa eccezionale nube lenticolare ondulatoria si estende per oltre 120 km dalla città di Córdoba a quella di Rio Cuarto, assumendo il caratteristico aspetto della semiala di una enorme colomba.

La nostra rivista ha pubblicato questo studio (illustrato da 10 fotografie della nube, dall'inizio della sua formazione alla sua dissoluzione).

Sia concesso allo scrivente di cogliere questa occasione per far pervenire dalle colonne della rivista dei volovelisti italiani, un affettuoso saluto... y un fuerte abrazo a lo viejos amigos del Club de Planeadores «Córdoba».

• PLINIO ROVESTI



La prima settimana di febbrile attività lavorativa era finita, l'unico giorno che ci rimaneva a disposizione, prima di cominciarne un'altra, ci pareva un miraggio e, di conseguenza una bestemmia sprecare in un ozio poco proficuo. Prima di intraprendere il lungo volo che ci avrebbe portato dal Vecchio Continente a Cordoba, località posta in una delle più suggestive ed interessanti località della Pampa argentina, avevamo raccolto precise informazioni sulle potenziali disponibilità di luoghi ove un appassionato *volovelista* (ed un manipolo di neofiti entusiasti) potesse garantirsi «quell'ebbrezza dell'aria» che solo l'aliante sa dare. Sapevamo anche che l'Argentina è un luogo nel quale, nonostante (o grazie) le travagliate vicende sociali, il calore umano, la solidarietà e l'amicizia trovano sempre il modo di

essere esternate, profuse, senza curarsi della direzione nella quale vengono emanate.

Non per niente il 60% e forse più della popolazione risente dell'influenza diretta della vecchia piccola Italia.

Il viaggio/avventura comincia una domenica mattina presto. Il cielo terso, una leggera brezza ed una temperatura ideale preannunciano quella che per noi rimarrà una delle nostre più gratificanti esperienze di vita e di volo.

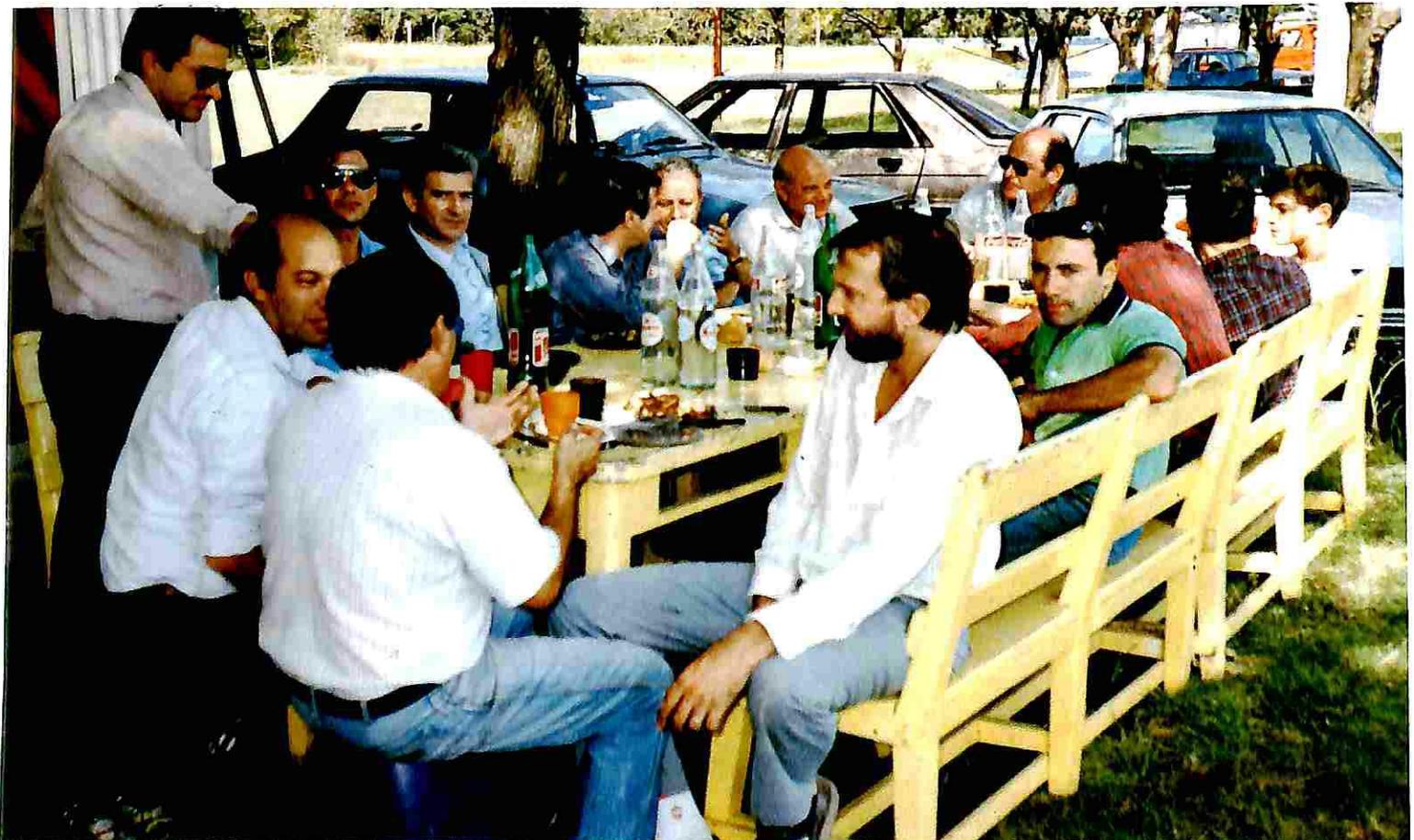
Il viaggio è breve e piacevole; dieci minuti nella città e trenta minuti nella Pampa. La strada che ci porta a destinazione è sufficientemente larga e confortevole, sui lati, a perdita d'occhio enormi distese di prati verdi che ci preannunciano un panorama aereo che non può deluderci.

L'aeroporto «Juarez Celman» ci appare gradatamente, prima piccoli hangars poi, piano piano, l'entrata più che dignitosa ed invitante. Nel piccolo hangar di cemento armato un piccolo gruppo di persone sono indaffarate nelle attività di manutenzione di routine ad un aliante.

La presentazione avviene quasi di getto, come se si trattasse di una visita annunciata. La passione comune per il volo, che cementa le amicizie dei volovelisti di tutto il mondo fa il resto. L'ingegner Enrique Altamira, dopo essersi accertato del nostro «background» ed aver constatato la nostra passione per il «volo ovattato» capisce le nostre intenzioni e decide di portarci in linea di volo. Alla vista ci appaiono subito un traino (Aereo Boero), un motoaliante, e per scuola un Blanik ed uno Skylark.

Il tempo intercorso tra la nostra presentazione e la visita alla linea di volo è stato di circa un'ora ed ecco che, finalmente, arriva la domanda tanto agognata: volete volare? La risposta è scontata.

Il decollo è avvenuto su di una pista erbosa le cui dimensioni, in lunghezza, sono dieci volte quelle a cui sono abituato. Lo



sgancio è avvenuto seguendo una procedura da manuale, l'impressione è che ci sia energia per l'ascensione ovunque e ovunque ti è concesso di fare un «fuori campo» senza doverti preoccupare di «rompere». Ad un certo punto del volo sulla «Serra» con Edoardo Toselli, che nonostante nel '63 fosse un ragazzino, ricorda perfettamente la sua partecipazione mondiale di Germania con Adele Orsi, ci sono arrivate delle restrizioni di plafond a non oltre i 900 metri. Questo inconveniente non ha comunque minimamente intaccato le indescrivibili sensazioni di ebbrezza che al volovelista procura la vista di tali impareggiabili paesaggi.

I nostri amici argentini a questo punto non potevano che concretizzare la loro splendida, eccezionale accoglienza che con un invito a pranzo che, ad essere sinceri, non poteva giungere più gradito. Il barbecue che avevamo intravisto vicino all'hangar in cemento armato mantiene la promessa che ci aveva tacitamente fatto.

Come d'incanto ecco apparire «el asado», pezzi di carne che ci sono sembrati una manna, in un luogo nel quale il rispetto materiale delle cose assume connotazioni ed aspetti di secondo piano. I nostri nuovi amici hanno subito dimostrato di possedere quel raro dono che è l'ospitalità che solo le popolazioni «neo-latine» sanno compiutamente esprimere. Il pranzo è stato fantastico; nella sua frugalità tutto si è rivelato eccezionalmente prelibato.

Verso le sedici è la volta del mio collaboratore, per lui è la prima volta, quella vera, ma la sicurezza e la professionalità dei nostri anfitrioni ha il sopravvento.

Lo Skylark rulla leggero sulla pista in erba, le ali prendono lentamente portanza fino a dominare il peso dell'aliante. Lo sgancio avviene in maniera pressochè perfetta senza alcuno scossone né tentennamenti.

Più tardi commenterà: «È stata una sensazione meravigliosa, l'aliante si muoveva leggero sui campi che si estendevano a perdita d'occhio; solo un lieve fruscio mi faceva avvertire che tra me e l'ambiente circostante esisteva il mezzo; è stata una esperienza unica».



Al termine, dopo esserci scambiati un parere sulla giornata di volo, è avvenuta l'investitura ufficiale del mio collaboratore al quale è stato consegnato un diploma attestante l'avvenuto «Battesimo del Volo», al sottoscritto quello di «Veterano» a ricordo. Nei giorni seguenti sono avvenuti frequenti contatti tra noi ed i nuovi amici argentini; li abbiamo invitati a cena e così hanno fatto loro, ci hanno invitati nuovamente a volare e noi (chiaramente) abbiamo accettato.

Devo dire che il nostro commiato è stato per taluni aspetti doloroso, ma la promessa di rincontrarci qui da noi per vivere insieme nuove esperienze nell'aria sarà mantenuta.

N.d.R. - Com'è noto, Plinio Rovesti ha trascorso 9 anni in Argentina (5 a Buenos Ayres e 4 nella Valle de La Cruz, in provincia di Córdoba). In quest'ultima località Rovesti era Capo della Divisione Meteorologica e Aerofisica dell'Istituto Argentino di Volo a Vela (1953-1956).

ELAN

**E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI**

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

ALZATE - Aeroclub Volovelistico Milanese

Caro Scavino, ti scrivo queste poche righe per far conoscere un'iniziativa che ho lanciato al nostro campo. Si tratta di mantenere nella nostra memoria, per mezzo di una semplice competizione, il ricordo di un uomo, che guarda caso era anche mio padre, che molto ha fatto per l'Aeroclub Volovelistico Milanese.

Si tratta di una gara a carattere sociale che tende a premiare i piloti che svolgono attività agonistica.

So benissimo di non aver inventato l'acqua calda o l'ombrello ma mi è sembrata una cosa semplice e facilmente attuabile, per non far dimenticare una persona a cui devo se non altro l'inestimabile regalo di avermi portato a questo sport.

Ti ringrazio per l'attenzione che vorrai prestarmi e ti allego qui di seguito il regolamento della competizione e la classifica provvisoria.

P.S. - Le competizioni internazionali sono state lasciate fuori da quelle considerate per due motivi che qui ti spiego:

1. È inutile avvantaggiare quei pochi piloti (3 per l'esattezza) che hanno la possibilità di disputare i campionati del mondo, sappiamo già quanto essi siano bravi e non hanno ulteriore bisogno di riconoscimenti.
2. Escludendo le gare fuori d'Italia si è data una possibilità di figurare decentemente a tutti coloro che all'estero non possono andare per vari motivi.

So che questa decisione potrà dare vita a qualche critica, le ha già avute in seno al nostro aeroclub, ma a me sembrava giusto così.

BRUNI PIETRO

4. Punteggi

I punteggi saranno estratti dalle classifiche delle singole competizioni secondo la seguente formula:
 $P = \text{Coeff.} (1000 * \text{Punti otten.} / \text{Punti otten. dal 1° class. AVM})$.
Per quanto riguarda le competizioni riservate ai soli piloti AVM i punteggi saranno estratti senza alcuna modifica dalle classifiche di dette competizioni.

5. Consegna documentazioni

Sarà sufficiente consegnare, per quanto riguarda le competizioni esterne al nostro Aeroclub, una copia della classifica ufficiale della competizione in oggetto entro 30 gg dal termine della gara in oggetto.

Sarà accettata anche una sola classifica per più piloti. Ciò non sarà invece necessario per quanto riguarda le competizioni interne, in quanto la classifica ufficiale sarà già in possesso del C.O.

Le documentazioni andranno consegnate in cassetta.

6. Iscrizioni

Tutti i piloti associati all'Aeroclub Volovelistico Milanese ed in possesso almeno dell'insegna FAI d'argento possono partecipare al Trofeo, con la consegna della prima documentazione risulteranno automaticamente iscritti.

7. Premiazioni

Verrà assegnato un trofeo, in memoria del pilota Bruno Bruni ed offerta dalla famiglia, al primo classificato che lo deterrà per un anno sino alla premiazione dell'anno successivo, dove il trofeo verrà consegnato al nuovo detentore del titolo, il termine del Trofeo «Bruno Bruni» verrà decretato dal pilota che avrà vinto per tre volte il titolo annuale ed a cui verrà assegnato definitivamente il trofeo, al vincitore annuale verrà inoltre consegnata una medaglia ricordo.

Le premiazioni avranno luogo annualmente durante la cena sociale.

8. Comitato organizzatore

Bruni Pietro
Bruni Virginia.

Si ringrazia sin da ora chi con la propria partecipazione vorrà onorare la memoria di Bruni Bruno.

SGANCIO O FOTOTIME?

Ho deciso di scrivere queste poche righe dopo averne parlato sia con gli altri concorrenti della promozione di quest'anno sia con piloti di ben diversa levatura (si legga Leonardo per esempio).

Una questione spesso trattata tra i piloti che gareggiavano in promozione quest'anno è stata quella riguardante l'ormai, a nostro giudizio, non più valido sistema della partenza allo sgancio nella promozione.

1° TROFEO «BRUNO BRUNI»

Anno 1989

1. Periodo di svolgimento

Sono validi agli effetti della classifica tutti i punteggi realizzati tra il 1° gennaio 1989 ed il 30 settembre 1989.

2. Classifiche

Le classifiche saranno redatte a cura del Comitato organizzatore e saranno insindacabili.

3. Prove valide

I punteggi saranno estratti, come meglio specificato più avanti, dalle seguenti competizioni:

| COMPETIZIONE | COEFF. |
|---|--------|
| COPPA CITTÀ DI TORINO (cat. naz.) | 1.00 |
| COPPA CITTÀ DI TORINO (cat. prom.) | 0.95 |
| TROFEO COLLI BRIANTEI (cat. naz.) | 1.00 |
| TROFEO COLLI BRIANTEI (cat. prom.) | 0.95 |
| CAMPIONATI ITALIANI (per tutte le classi) | 1.05 |
| CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA | 1.05 |
| COPPA AMATI (Cat. B) | 0.97 |
| COPPA AMATI (Cat. C) | 1.00 |
| TROFEO SANT'AMBROGIO (se effettuato) | 0.95 |

L'anno scorso, alla mia prima esperienza di gara a Rieti, al primo Briefing Pronzati ci spiegò che tale misura era stata adottata in promozione per diminuire, se non per eliminare, il roccolo in partenza e quindi per aumentare la nostra sicurezza, che per questo ben importante motivo si poteva benissimo rischiare la piccola eventuale differenza di condizioni meteorologiche che si poteva verificare tra la partenza del primo e dell'ultimo concorrente, in considerazione anche, probabilmente, che le nostre capacità non fossero tali da precludere il risultato sportivo. Quest'anno si sono invece verificate situazioni tali da farmi nascere qualche dubbio:

1. Il roccolo in partenza si è verificato tutti i giorni di gara, anche se il numero di aliante presenti non era elevato, 20 aliante alla partenza, inoltre la necessità di non perdere tempo utile in partenza ha costretto molti, se non tutti i piloti, ad accettare il primo valore di salita trovato nella zona di sgancio, determinando comunque la formazione di un roccolo sia pure di un numero di aliante limitato.
2. Le capacità medie del pilota che affronta una gara di promozione a Rieti si sono elevate, ne sono testimonianza le medie che sono state effettuate sia quest'anno che l'anno passato, quindi ritengo che tutti i concorrenti siano

in grado di termicare civilmente e in sicurezza in un roccolo di 8/12 aliante, quali sono stati quelli che si sono verificati in partenza nella gara di promozione di quest'anno.

Inoltre il pilota che avesse la capacità di essere promosso alla fine della competizione si troverebbe l'anno successivo ad affrontare roccoli ben più impegnativi.

Si è verificato in più di una occasione che il pilota partito in coda sia stato avvantaggiato dalla strada fatta dagli altri, falsando così il risultato sportivo, o che comunque il pilota partito in testa abbia trovato sulla sua strada condizioni immature con il risultato di perdere del tempo a parcheggiarsi in attesa dello sviluppo delle situazioni. Ritengo a questo punto e so di parlare anche a nome di altri amici volovelisti che si sia pronti per introdurre anche in promozione il sistema di partenza con il foto-time. Anche perchè è così bello poter sbagliare da soli.

PIETRO BRUNI

N.d.R. - L'articolo di Bruni riguardante il foto-time si riferisce al Campionato di Promozione dello scorso anno. Ci scusiamo per il ritardo, ma la prima copia l'avevamo smarrita.



GRANDE CONCORSO

VOLA
E VINCI

IL VOLO

RIVISTA MENSILE SOLO SU ABBONAMENTO

DELTAPLANO

ULM

INSERTO PILOTI

INSERTO PARACADUTISMO

AFFRETTATI AD ABBONARTI

Per una copia: L. 6.000 in francobolli - Abbonamento annuo 1989 L. 70.000 - abbonamento biennale 1989-90 L. 120.000 - versamento sul C.C.P. n. 15799307 intestato a IL VOLO - via Camuffo, 57 - 30174 MESTRE (Venezia) - Tel. 041/940900.

POLITICA:

La Federazione promuove interrogazioni al Ministro dei trasporti

Questo è il testo della seconda interrogazione parlamentare presentata a nome della FIVL da alcuni deputati:

Al Ministro dei trasporti - Per sapere - premesso che: la legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente disciplina del volo da diporto o sportivo, disciplina congiuntamente gli apparecchi per il volo sportivo rispettivamente provvisti e sprovvisti di motore, definiti nell'allegato alla legge medesima; l'articolo 1, comma 3, della predetta legge consente al Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di modificare e integrare le caratteristiche degli apparecchi definite nell'allegato alla legge, in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo;

attualmente, in forza del decreto del Ministro dei trasporti 27 settembre 1985, sono definiti apparecchi per il volo sportivo le strutture, prive di motore, di peso proprio non superiore a chilogrammi 70, e le strutture provviste di motore aventi peso proprio non superiore a 115 chilogrammi se monoposto e a 150 chilogrammi se biposto, velocità massima non superiore a 102 chilometri orari, velocità di stallo non superiore a 45 chilometri orari se monoposto, a 50 chilometri orari se biposto, e capacità di serbatoio carburante non superiore a 20 litri; il recente decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, recante il regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, ha dettato a sua volta una disciplina unitaria, prevedendo fra l'altro che gli apparecchi debbano essere muniti di certificato di identificazione e di targa metallica di identificazione (articolo 5); che i medesimi apparecchi debbano essere in quanto tali coperti da assicurazione sulla responsabilità civile (articolo 21); che l'attività sia consentita solo fino ad un'altezza massima di 150 metri dal terreno, o di 300 metri nei giorni di sabato e festivi (articolo 6); la disciplina uniforme stabilita dalla legge e dal regolamento mal si adatta ad essere applicata senza distinzioni sia agli apparecchi provvisti di motore (cosidetti ultraleggeri) che sono strutture del tutto simili per modalità di funzionamento a quelle degli aeromobili, salve le piccole dimensioni, sia agli apparecchi privi di motore (deltaplani e cosidetti parapendio) caratterizzati invece, oltre che dalle strutture estremamente semplificate, dalla circostanza che essi utilizzano per il decollo esclusivamente la forza muscolare, e per il volo esclusivamente l'azione delle correnti d'aria: come dimostra fra l'altro il fatto che negli altri paesi europei i deltaplani sono soggetti ad una disciplina apposita e semplificata, informata ad esigenze di sicurezza degli apparecchi e del volo;

in particolare, le caratteristiche strutturali degli apparecchi senza motore e la loro frequente intercambiabilità rendono troppo pesante la disciplina regolamentare in tema di certificato e di targa di identificazione, mentre l'assicurazione obbligatoria dovrebbe meglio concernere l'utilizzazione, anziché l'apparecchio in sé; e che l'imposizione delle quote massime dal terreno non è facilmente compatibile con le caratteristiche dei deltaplani, che utilizzano per il volo ripidi

pendii e correnti ascensionali; inoltre il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 404, del 1988 contiene alcune altre norme incongrue o tecnicamente inadeguate: in particolare là dove prescrive l'uso di caschi omologati di tipo motociclistico (articolo 2), non idonei per il volo con il deltaplano; là dove regola le precedenze in modo contrastante con le norme internazionali (articolo 8, comma 3); e là dove sembra escludere i titolari di brevetto di pilota d'aeromobile non solo dall'obbligo della visita medica per la certificazione di idoneità al volo sportivo, ma anche dall'obbligo di possedere l'attestato di idoneità al volo sportivo, mentre è palese che le tecniche di impiego degli apparecchi in questione (deltaplani) sono del tutto diverse da quelle impiegate per la guida di aeromobili; l'affidamento in esclusiva all'Aero Club d'Italia organismo in cui predominano i piloti di aeromobili - non solo dei compiti in tema di attività preparatoria per l'uso degli apparecchi per il volo sportivo, come previsto dall'articolo 3 della legge, ma anche di tutte le altre funzioni in tema di attestato di idoneità e di identificazione degli apparecchi (articoli 5, 12 e 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 404 del 1988), comporta un indebito disconoscimento delle funzioni rappresentative e delle competenze tecniche della Federazione Italiana Volo Libero, organismo che raggruppa quasi 8000 soci piloti, di cui oltre 4000 in attività nel 1988, e che dal 1975 organizza il settore anche in collegamento con analoghi organismi di altri paesi; se sia al corrente dell'insoddisfazione diffusa e delle difficoltà pratiche cui dà luogo l'applicazione della disciplina uniforme recata dal decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, agli apparecchi per volo sportivo privi di motore e che si servono per il decollo della sola forza muscolare (deltaplani e parapendio); se non ritenga di proporre modifiche alle vigenti norme regolamentari che dettino una disciplina più adeguata alle esigenze del volo libero mediante deltaplani e parapendio, particolarmente sui punti sopra segnalati ai caschi omologati, all'identificazione e all'assicurazione degli apparecchi, alle quote massime di volo, alle regole di precedenza, all'esenzione dei piloti di aeromobili dall'obbligo del certificato di idoneità per l'uso degli apparecchi per il volo sportivo; se non ritenga di porre allo studio una nuova, specifica disciplina legislativa degli apparecchi per il volo libero (deltaplani e parapendio), che fra l'altro consideri l'esigenza di pervenire a verifiche e omologazioni dei tipi di apparecchi per meglio garantirne la sicurezza; se non ritenga di assumere tutte le iniziative necessarie per avvalersi delle competenze e della rappresentatività dalla *Federazione Italiana Volo Libero* ai fini di una più soddisfacente regolamentazione delle attività di volo libero e dei relativi apparecchi (deltaplani e parapendio).



Trofeo «Adriano Guarnieri» - 1989

Considerate le premesse meteorologiche, il 6° Trofeo «Adriano Guarnieri» è stato archiviato con un lusinghiero bilancio. Dopo una settimana di maltempo si sono potute disputare due prove (erano quattro le giornate di gara in programma) di notevole risalto tecnico: presenti i migliori piloti sulla piazza nazionale, nel primo giorno di gara i deltaplanisti (75 in gara) hanno completato in 30 la prova di 53 km, mentre nella classe parapendio il percorso si articolava su quattro boe intorno al monte Avena.

Ma è stato il secondo giorno il più proficuo: i delta dovevano percorrere in tutta la sua lunghezza la val Belluna fino al monte Dolada per poi ritornare all'atterraggio di Arten (91 km); i piloti di parapendio invece, dovevano affrontare per la prima volta in una gara di campionato italiano, una prova di distanza in direzione Belluno: quindi sullo stesso percorso dei delta.

La giornata, pur buona, non era certo eccezionale da giustificare un tema di gara così arduo, e tra i piloti era manifesta una certa perplessità.

Se il risultato dei delta non ha meravigliato nessuno (27 piloti col percorso completo), la prestazione del parapendio ha a dir poco del sensazionale: letteralmente demolito il primato precedente, con l'atterraggio del pilota di casa Maurizio Bottegal a ben 43 km dal decollo.

Il ritorno del minaccioso maltempo nell'ultimo giorno di gara, costringeva a chiudere in anticipo la manifestazione con le premiazioni e l'arrivederci all'edizione successiva.

DELTAPLANO

| | |
|------------------------|----------|
| 1° Reichegger Karl | p. 9.776 |
| 2° Bricoli Stefano | 9.743 |
| 3° Pransterhler Stefan | 9.699 |
| 4° Cirila Marco | 9.651 |
| 5° Bricoli Erminio | 9.638 |
| 6° Ritzmann Jorg | 9.626 |
| 7° Tiraboschi Dario | 9.571 |
| 8° Pinni Vittorio | 9.532 |
| 9° Patrucco Pierandrea | 9.432 |
| 10° Garcia Franco | 9.428 |

PARAPENDIO

| | |
|-----------------------|----------|
| 1° Bottegal Maurizio | p. 5.310 |
| 2° Rossi Vinicio | 5.231 |
| 3° Moroder Filip | 3.983 |
| 4° Bertoni Silvio | 3.756 |
| 5° Tovanelli Claudio | 3.432 |
| 6° Moroder Taddeo | 3.422 |
| 7° Dalla Rosa Carlo | 3.232 |
| 8° Zagonel Sebastiano | 3.148 |
| 9° Corti Giorgio | 3.136 |
| 10° Rifesser Werner | 2.981 |

Federazione Italiana Volo Libero

Concluso il 14° Campionato italiano di volo libero (Deltaplani privi di motore)

La competizione si è svolta dal 17 al 25 giugno all'Alpe di Siusi (Bolzano), perfettamente organizzata dal Delta Club «Alpe di Siusi», dalla Federazione italiana volo libero e dall'Aero Club d'Italia.

Quarantasette piloti hanno disputato 7 prove in 9 giorni.

Vincitore e Campione italiano 1989 Il piemontese Angelo Crepanzano (Delta Club Cuneo - AeC Provincia Granda), al secondo posto il lombardo Marco Cirila (Delta Club Laveno) ed al terzo posto Erminio Bricoli di Parma (Delta Club Parma).

A seguito dei risultati di questo campionato è stata nominata la squadra che rappresenterà l'Italia ai Mondiali in programma a Fiesch (Svizzera) dal 3 al 23 luglio, ed è formata dai seguenti atleti: Angelo Crapanzano, Marco Cirila, Erminio Bricoli, Stefano Bricoli, Marco Borri e Karl Reichegger.

Accompagnatori: Daniele Rovera, Anna Bonomini.

(Uff. Stampa FIVL)

CLASSIFICA FINALE

| N. | Naz. | Pilota | Punti | Pos. | N. | Naz. | Pilota | Punti | Pos. |
|----|------|---------------------|--------|------|----|------|---------------------|--------|------|
| 19 | Ita | CRAPANZANO ANGELO | 21.834 | 1 | 35 | Ita | PANDOLFO PIETRO | 16.488 | 24 |
| 17 | Ita | CIRLA MARCO | 21.457 | 2 | 6 | Ita | BERTACCHI CARLO | 16.053 | 25 |
| 12 | Ita | BRICOLI ERMINIO | 20.810 | 3 | 24 | Ita | GARZIA FRANCO | 16.025 | 26 |
| 41 | Ita | PRAMSTRAHLER STEFAN | 20.589 | 4 | 42 | Ita | REICHEGGER KARL | 15.792 | 27 |
| 10 | Ita | BORRI MARCO | 20.461 | 5 | 44 | Ita | RINALDI FRANCESCO | 15.312 | 28 |
| 15 | Ita | CAVATTONI TANO | 17.622 | 6 | 45 | Ita | STUFFER ALBINO | 14.741 | 29 |
| 18 | Bra | COX JOE | 19.375 | 7 | 22 | Ita | FEICHTER MARTIN | 14.415 | 30 |
| 3 | Ita | BAUMGARTNER THOMS | 19.174 | 8 | 33 | Ita | NOTARI FABIO | 14.413 | 31 |
| 37 | Ita | PATRUCCO PIERANDREA | 19.003 | 9 | 11 | Ita | BOSCHI STEFANO | 14.147 | 32 |
| 31 | Ita | MORODER ANTON | 18.621 | 10 | 20 | Ita | DALL'OLIO ADRIANO | 14.071 | 33 |
| 13 | Ita | BRICOLI STEFANO | 18.613 | 11 | 14 | Ita | CAVALLI MAURIZIO | 13.900 | 34 |
| 23 | Ita | GALLEANO PIERO | 18.598 | 12 | 16 | Ita | CECCHI FABRIZIO | 13.698 | 35 |
| 39 | Ita | PINNI VITTORIO | 18.069 | 13 | 29 | Ita | MANNA DAVIDE | 13.214 | 36 |
| 36 | Ita | PASCAL LUIGI | 17.976 | 14 | 21 | Ita | DI MARTINO GIUSEPPE | 13.040 | 37 |
| 47 | Ita | WANKER ALFRED | 17.927 | 15 | 30 | Ita | MISCIOSCIA WALTER | 12.907 | 38 |
| 1 | Ita | BARDELLI VITTORIO | 17.827 | 16 | 8 | Ita | BOLZONI STEFANO | 12.882 | 39 |
| 7 | Bel | BODARI MICHEL | 17.690 | 17 | 40 | Ita | PLANOETSCHER ROMAN | 12.780 | 40 |
| 5 | Ita | BERGAMIN MICHELE | 17.539 | 18 | 2 | Ita | BAUMGARTNER KONRAD | 12.769 | 41 |
| 26 | Ita | LAVERDINO FRANCO | 17.060 | 19 | 34 | Ita | OTTAVIANI CLAUDIO | 11.216 | 42 |
| 46 | Ita | TIRABOSCHI DARIO | 16.787 | 20 | 9 | Ita | BORMIOLI FRANCESCO | 11.189 | 43 |
| 25 | Ita | SOSTNER ERNST | 16.780 | 21 | 4 | Ita | BENCIOLINI PAOLO | 10.391 | 44 |
| 27 | Ita | MAFFI GRAZIANO | 16.741 | 22 | 28 | Ita | MALFERTHEINER PAUL | 9.302 | 45 |
| 32 | Ita | NIEDERBRUNNER ANTON | 16.622 | 23 | 38 | Ita | PFANZELTER GÜNTHER | 8.790 | 46 |
| | | | | | 43 | Ita | RIER HELMUTH | 5.333 | 47 |

Il X Triangolo Lariano

Già da qualche anno molti deltaplanisti delle provincie di Como, Milano e Varese, fanno parte della compagine sociale dell'A.V.M.

Il loro piacere di volare, la volontà di regolarizzare la loro posizione aeronautica, la sete di sapere e d'imparare, ha sempre fatto presa sul sottoscritto e sui vari Presidenti che si sono succeduti alla guida del nostro Sodalizio: Briigliadori R., Gabrielli e da ultimo Frailich.

Con il buon Prosperini, ho avuto il piacere d'insegnar loro, in due stages per creare nuovi Istruttori tenutosi a Costacciaro ed a Belluno, elementi di meteorologia, di tecnica del volo, di diritto aeronautico, ecc. La serietà con cui hanno affrontato queste lezioni, mi ha indotto a continuare in corsi successivi per i tre Clubs che operano al Cornizzolo, includendo anche coloro che praticano il parapendio. Ho ritrovato in loro lo stesso entusiasmo e la stessa caparbia nel raggiungere gli obbiettivi fissati che animava il Volo a Vela nostrano e che adesso sembra irrimediabilmente ammosciato.

Come Direttore sportivo dell'A.V.M., già l'anno passato ero stato invitato a far parte dell'organizzazione del Triangolo Lariano. Oltre che rappresentare il nostro Club, avevo il compito di fare il meteorologo ed avendo, per puro caso, ottenuto un certo successo imbroggiando le previsioni,

quest'anno mi hanno affidato la Direzione di Gara.

Tutto è filato perfettamente, grazie alla fittiva collaborazione dei soliti volenterosi masochisti, ed ora, a bocce ferme, posso dire che la cosa che più mi ha colpito è la disciplina riscontrata in loro durante i briefing, durante le gare e soprattutto durante le piccole inevitabili contestazioni che accompagnano tutte le competizioni di questo mondo. Coltiviamo tutti queste nuove amicizie, adoperiamoci affinché la nostra annosa esperienza diventi la loro, facciamo sì che chi lo desidera provi a volare in aliante con noi, cerchiamo infine che si parli con loro la stessa lingua e magari forse potremo... allargare la base. Adesso lascio lo spazio a Tiberio Roda che vi parlerà del X Triangolo Lariano.

CHRALYE MASTERS

Quando dieci anni fa abbiamo cominciato, non avremmo mai pensato di arrivare alla decima edizione, invece eccoci qui a parlare di un decimo anno appena concluso.

Una gara tipicamente pedemontana, il Triangolo di quest'anno, soprattutto per via delle condizioni meteorologiche che in questo periodo dell'anno sono generalmente difficili.

Trascorsi i primi due giorni sotto l'acqua, martedì 6 siamo riusciti a concludere la prima prova dando un tema corto con una apertura della finestra alle 11.45 a causa della

segnalazione di sviluppo di temporali nel pomeriggio.

La scelta si è rivelata azzeccata, sia dal punto di vista della gara in quanto 22 piloti su 37 sono arrivati a meta dopo un percorso di 57 km con una boa sopra Como (Brunate) ed una poco dopo Lecco (Pertus) da farsi in condizioni meteo relativamente facili.

Subito lo squadrone inglese ha messo in mostra le proprie potenzialità con Tipple, Pendry, Whittal e Nelson nei primi quattro posti seguiti da un Crapanzano in splendida forma. Mercoledì 7 dopo una mattinata di cielo coperto, una breve schiarita ha consentito il via alla gara alle 14.10 per un percorso di 70 km da svilupparsi lungo il Pertus, Brunate, il Barro, con meta al Brughetto, ma un sostenuto vento da Nord entrato sul ramo del lago di Lecco ha messo a terra tutti dopo poco più di dieci km. Una prova corta che ha consentito a Monique Amman, la ragazza di John Pendry di ritrovarsi al primo posto della classifica di giornata con l'austriaco Mittelberger, il brasiliano Hagler, i nostri Garzia, Patrucco e Borri.

Giovedì 8 è stata la classica giornata maledetta, già dal mattino le linee telefoniche intasate hanno richiesto più di un'ora e mezza per ricevere i fax riportanti le cartine per la meteo e il diagramma termodinamico, ciò ha costretto ad un lavoro di fretta e furia, con il direttore di gara Giancarlo Maestri che raggiungeva in moto il decollo solo pochi minuti prima dell'apertura della finestra, aperta alle 11.50.

La fretta ed un poco di ottimismo ci fanno optare per un percorso di 86 km all'interno dei vertici di Brunate, il Pertus, l'Alpe del Vicerè, il Barro e meta al Brughetto. Tutto procede bene sino alle quattordici, quando quasi tutti i piloti sono sul Pertus o stanno dirigendosi alla terza boa, poi un temporale comincia ad avanzare lentamente da Como verso Lecco, il fenomeno era previsto, forse un poco più tardi, tutti i piloti erano stati avvertiti prima del decollo, che nel caso di potenziale pericolo si sarebbe stesa una croce bianca sul Brughetto (punto di transito per raggiungere qualsiasi boa) onde avvertire del pericolo imminente.

La cosa viene puntualmente fatta e vengono contattati tutti i team tramite i canali radio che hanno denunciato prima di decollare.

Tutti i piloti di testa si spostano in pianura, chi per atterrare chi in parcheggio, visto che le dimensioni del fenomeno sono relativamente circoscritte ad un'area ristretta ed in movimento. Unica a farne le spese Monique Amman che atterrando in un prato enorme con un vento, a suo dire, simile a quelli delle coste inglesi, si trova in un rotore a pochi metri da terra, si rompe un polso e si procura escoriazioni al viso. Un montante è tutto ciò che danneggia del suo Kiss.

Franco Rinaldi aggira per primo il temporale e ci comunica che a Como è sereno, l'aria turbolenta, ma è possibile stare lì in parcheggio in attesa che il piccolo fronte avanzi verso Lecco, tutti quindi seguono questa via, mentre i recuperi partono per raccogliere tutti coloro che si sono ritrovati sotto abbondante acqua dopo o durante l'atterraggio.

A vincere questa prova è Crapanzano seguito da Whittal, e dal bravo Rinaldi.

Venerdì 9 le condizioni meteo sono migliori, una lingua di alta pressione si è incuneata proprio sul nord delle Alpi e diamo un tema di 78 km con le solite boe, ma invertite tra di loro, questa volta lo spettacolo è grande, gli inglesi volano in formazione velocissimi e dopo 2 ore e mezza arriva con il sibilo di un aliante John Pendry, seguito a pochi secondi da Whittal e Goldsmith, qualche minuto ancora e arriva Crapanzano, poi via via 31 piloti chiudono il percorso riempiendo il Brughetto con le loro ali.

Bormioli spunta bassissimo sopra gli alberi con i piedi sulla linea del traguardo volante, chiude Nosedo un giovane pilota del Delta Club Como che ha poco più di 30 voli.

Per sabato 10, stanchi di stare davanti alle solite montagne decidiamo per una meta in Valtellina, a Valgella, poco prima di Tirano. La formula di gara è la «corsa»: si considerano decollati tutti i piloti alla stessa ora, chi arriva per primo a meta vince.

Le cose si fanno subito dure, Patrucco «buca» a Mandello del Lario con un nutrito gruppo di sfortunati, Crapanzano spunta 38 km, Whittal 46 km, Baumgartner 50 km, Rinaldi 51.

In meta si vede spuntare il Colibri di Karl Reichegger, che in tre ore e 21 copre una distanza in linea retta di 69 km, ma che in realtà ne richiedono almeno 100 di veleggiamento in cresta.

Dopo sei minuti arriva Goldsmith raggiante e convinto di aver posto una seria ipoteca sulla vittoria del Triangolo Lariano. Più di un'ora dopo arriva l'austriaco Martin Jursa che risale così qualche posizione della classifica generale.

La sera, durante i calcoli al computer, ho Bruce Goldsmith alle spalle, lancio la stampa della classifica generale e leggo nei suoi occhi la trepidazione di chi vuole leggere il suo nome per primo, parte la carta e compare quasi inaspettatamente il nome di Robbie Whittal, in vantaggio di soli 7 punti su 18.979!

Un sorriso a metà sul viso di Bruce, ed è il primo a complimentarsi con il giovane compagno di squadra.

Pendry è terzo a conferma dello strapotere dei piloti inglesi.

Il meritato quarto posto di Jursa precede il terzetto Reichegger, Crapanzano, Rinaldi, migliori italiani per tutta la durata della competizione.

Quindi via ai brindisi in attesa della premiazione domenicale, con Monique al ritorno dall'ospedale con un vistoso gesso ed il rituale scambio frenetico di t-shirt, bagno di spumante e voli in compagnia.

Bene, al 10° anno ci siamo arrivati, andiamo avanti?

TIBERIO RODA

CLASSIFICA

| N. | Naz. | Pilota | Punti | Pos. |
|----|------|---------------------|--------|------|
| 6 | Gb | WHITTAL ROBBIE | 18.979 | 1 |
| 7 | Gb | GOLDSMITH BRUCE | 18.972 | 2 |
| 21 | Gb | PENDRY JOHN | 18.471 | 3 |
| 19 | A | JURSA MARTIN | 18.210 | 4 |
| 32 | Ita | REICHEGGER KARL | 18.140 | 5 |
| 33 | Ita | CRAPANZANO ANGELO | 18.125 | 6 |
| 16 | Ita | RINALDI FRANCESCO | 17.374 | 7 |
| 9 | Gb | NELSON ANDY | 17.223 | 8 |
| 8 | Gb | TIPPLE KIM | 17.136 | 9 |
| 1 | Fra | CHAUVET ALAIN | 16.728 | 10 |
| 31 | D | RITZMANN JORG | 16.121 | 11 |
| 14 | Ita | VENTURI MARCO | 15.585 | 12 |
| 30 | Ita | BORRI MARCO | 15.480 | 13 |
| 20 | A | MITTELBERGER MARKUS | 15.367 | 14 |
| 38 | Ita | BAUMGARTNER KONRAD | 15.348 | 15 |
| 36 | Ita | NOSEDA ANDREA | 15.297 | 16 |
| 24 | Ita | PATRUCCO PIERANDREA | 14.996 | 17 |
| 3 | Fra | REPELIN REGIS | 14.729 | 18 |
| 11 | Bra | HAGLER PHIL | 14.634 | 19 |
| 2 | Fra | WALBEC RICHARD | 14.443 | 20 |
| 4 | Fra | POUGET AMBROISE | 13.379 | 21 |
| 5 | Fra | DIEUZEIDE FRANÇOISE | 13.045 | 22 |
| 17 | Ita | MAFFI GRAZIANO | 12.741 | 23 |
| 26 | Ita | GARZIA FRANCO | 12.733 | 24 |
| 37 | A | HEINRICHS GEROLF | 12.418 | 25 |
| 34 | Ita | BORMIOLI FRANCESCO | 12.295 | 26 |
| 15 | Ita | CASTELLI AURELIO | 11.531 | 27 |
| 23 | Gb | POSTLETHWAITE DAVE | 11.074 | 28 |
| 27 | Ita | OTTAVIANI CLAUDIO | 10.841 | 29 |
| 18 | Ita | CERIANI ERCOLE | 10.545 | 30 |
| 25 | Ita | NICOLI ENRICO | 10.309 | 31 |
| 13 | Bra | COX JOE | 10.255 | 32 |
| 29 | Ita | CAVATTONI TANO | 10.216 | 33 |
| 12 | Bel | BODART MICHEL | 9.261 | 34 |
| 10 | Gb | LARK COLIN | 9.179 | 35 |
| 35 | Ita | BOSCHI STEFANO | 8.238 | 36 |
| 22 | Ch | AMMAN MONIQUE | 5.475 | 37 |
| 28 | Ita | BERETTA MARCO | 0.000 | 38 |

STAGE: è una parola molto in uso di questi tempi, che può far ricordare lunghe ed impegnative ore di lavoro, ma quello di cui parlerò è stato uno stage intensivo e quindi un po' stancante, ma al tempo stesso un'esperienza positiva e veramente entusiasmante.

12 baldi volovelisti/e di Calcinate, spinti dal desiderio di migrare oltre le solite zone, hanno avuto l'opportunità di volare per una settimana, l'ultima di giugno, in quella che è considerata la «Mecca» del Volo a Vela italiano, la Valle di Rieti.

Avuta la conferma lo scorso autunno della reale possibilità dell'evento, l'AVAL di Calcinate ed in particolare modo una volonterosa (leggesi Paola) hanno fatto scattare il meccanismo organizzativo.

Ci siamo così ritrovati domenica 25 giugno pronti per iniziare ad esplorare i cieli delle valli reatine.

La giornata volovelistica era organizzata in modo puntuale e preciso: ore 8.30 briefing con una persona esperta (Vergani -Wielgus). Successivamente messa in linea e lavaggio con amorevole cura di tutti gli aliati (dopo aver visionato la lista) e finalmente verso le 12.30 il decollo. Atterraggio fra le 17 e le 18.

Una delle prime impressioni positive è stata quella di constatare la grandezza dell'aeroporto e della valle, la situazione orografica diversa ed inusuale per un volovelista «cresciuto» a Calcinate. Vi è infatti la possibilità di spaziare per decine e decine di chilometri senza perdere di vista il campo, situazione sicuramente favorevole se non altro dal punto di vista psicologico per chi, come me, sta iniziando ora ad «uscire dal pollaio».

Le condizioni meteo non eccezionali, a detta dei locali, ma comunque buone, ci hanno consentito di volare tutti i giorni per parecchie ore ed hanno permesso a molti di noi di effettuare il primo gradino del C d'argento: le faticose 5 ore. I più esperti si sono mossi nell'aria fuori dalla valle, effettuando percorsi di circa 200 chilometri.

Tutti questi risultati possono apparire agli occhi dei più esperti ben poca cosa, ma la situazione soprattutto umana che li ha generati è stata veramente splendida. Sempre sostenuti ed incoraggiati, anche dopo prove non brillanti, da persone che amano sul serio il Volo a Vela e verso le quali sicuramente noi non possiamo non essere riconoscenti, abbiamo visto crescere ogni giorno la fiducia in noi stessi e con essa la capacità volovelistica che ha soddisfatto noi tutti senza eccezione alcuna. In parole povere abbiamo imparato molto, mettendo a frutto con umiltà i preziosissimi consigli dei pazientissimi ed altrettanto capaci C.te Muzi, Walter Vergani, Corrado Costa, Luca Urbani, Vittorio Colombo (instancabile e simpaticissimo) ed in ultimo, ma non sicuramente per capacità, C.te Wielgus (sempre giovane ed eccezionale).

Oltre all'aspetto volovelistico la settimana è stata allietata da una cucina appetitosa e da una vita goliardica, per cui non sono mancati scherzi di buon gusto ed abbondanti gavettoni. E per finire le serate a chiar di l'una c'era la chitarra, suonata in modo splendido da Enzo.

Un grazie particolare va a chi svolge nel nostro sport un ruolo quasi sempre dimenticato: i trainer (quello di Rieti, il nostro Massimo e Giancarlo di Alzate).

Un riconoscimento di merito va fatto ai nostri accompagnatori Walter, Vittorio e Corrado per la loro grande disponibilità, generosità e carica umana, a Piero Pignetti e al C.te Muzi, persona dall'animo sensibile e preziosissimo per il Volo a Vela italiano.

BARBARA

The logo for RAS consists of the letters 'RAS' in a large, bold, stylized font. The 'R' and 'A' are connected, and the 'S' is also connected to the 'A'. The letters have a thick, black outline and a white fill.The logo for CATTANEO ASSICURAZIONI features the word 'CATTANEO' in a large, bold, serif font, with 'ASSICURAZIONI' in a smaller, bold, serif font below it. The text is enclosed in a double-line border.

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073

21100 VARESE, Calcinate del Pesce

È finita l'era dei Batman? *(considerazioni sui XXI Campionati Mondiali di Volo a Vela)*

di LEONARDO BRIGLIADORI

Pochi giorni dopo aver vinto il Campionato Europeo, mi ritrovai a tavola con un conoscente che era solito unirsi ai funzionari della nostra azienda per il pranzo di mezzogiorno al ristorante di Viganò. Venuto a conoscenza della mia vittoria, e superata la quasi incredulità del primo momento non sapendo fino allora della mia attività sportiva, rilevò e sottolineò il contrasto tra la personalità dell'uomo-manager in giacca e cravatta e l'uomo con la tuta di volo, con la azzecata battuta: «ma allora Lei è come Batman!».

E in effetti noi volovelisti italiani siamo quasi tutti dei Batman. Tutta la settimana in giacca e cravatta, valigetta nella mano, spesso un paio d'occhiali da vista, e poi la domenica: una tuta di volo, un paracadute sulle spalle e... via sulle ali del vento! Queste repentine emersioni dalle grane del lavoro quotidiano e le successive altrettanto rapide immersioni ci hanno per anni dato stimolo e ricaricato per fare con entusiasmo la nostra professione remunerata e nello stesso tempo ci hanno fatto gustare l'evasione del volo a vela. Ma il quesito che ora ci poniamo è questo: c'è ancora spazio per aspirare a delle affermazioni a livello agonistico mondiale per dei «BATMAN»? O forse anche questo ultimo caso di dilettantismo sportivo è arrivato alla fine dei suoi giorni e la vincente immagine di BATMAN è destinata ad essere relegata al mondo della fantasia e dei sogni ormai irrealizzabili?

Il dubbio è consistente e suffragato dalla osservazione dei primi 3 classificati di ogni classe nel XXI mondiale. Per tutti i 3 casi (quindi 9 piloti) si può parlare quanto meno di uomini che se fanno qualche attività lavorativa diversa dal volo a vela, la fanno «a tempo perso»; si tratta di piloti professionisti o di «professionisti» dell'hobby vale a dire gente con risorse finanziarie e di tempo tale da dedicarsi, anche se senza lucro, a tempo pieno o quasi all'hobby del volo a vela. Un'altra indicazione venuta da questo mondiale è quella dello strapotere della squadra francese. Forse avrebbero potuto vincere tutte e tre le classi, dimostrando che il semi-professionismo organizzato e supportato da un caparbio addestramento alla gara, con profusione di mezzi senza limiti offre a piloti con talento e che si rendono disponibili al sistema, condizioni ideali per giungere al successo. La stessa squadra americana scaturisce da una selezione che impone ai concorrenti in lizza per la squadra nazionale di correre praticamente tutto l'anno (tra regionali e nazionali) il che praticamente esclude la possibilità di una normale attività lavorativa. A questo punto viene legittimo chiedersi: «ma allora tutti gli altri saranno relegati al ruolo di outsiders?». Dobbiamo accontentarci di partecipare? È una conclusione amara alla quale non vogliamo ancora rassegnarci, solo perchè ci ribelliamo all'accettazione della supremazia del metodo sulla creatività, dell'esperienza sul talento, della consapevolezza sull'entusiasmo, ma sappiamo che ciò non è razionale.

Is Batman's era over? **(a Few Considerations on the XXI World Gliding Championships)**

by LEONARDO BRIGLIADORI

A few after winning the European Gliding Championships, I had lunch with an acquaintance of mine who used to join the executives of my company for the noon break at the Viganò restaurant. When he learned about my success, after a while spent to overcome a hint of disbelief, as he had known nothing about my soaring activity until that very same moment, he gave a very smart definition of the contrast between the manager in suit and tie he was familiar with, and the man in his flying gear he could then imagine, by saying: «Oh, then you are just like Batman!».

Actually, most Italian glider pilots are like Batman. We spend all week in our pin-stripe, executive case in the hand, sometimes glasses across the nose... then, when Sunday comes: a flying overall, a parachute strapped to our back and off we go, enjoying the freedom of the sky.

These fast emersions from the daily troubles at work and the immediate plunges back into them on Mondays have been for years the means through which we could renovate our drive do our job and at the same time best appreciate the pleasure offered by soaring.

The question that I want, we want, to ask now is this: may a Batman still aspire to a victory in a World's top competition? Or is the time of amateur sport over in this very last case too, and must Batman's winning image be confined to the realm of phantasy and dreams that can no longer be true?

This is a well founded doubt. A glimpse at the names of the pilots who got the first three placings at the XXI World Gliding Championships indicate that is it all but unsubstantial. In all the cases (this means nine pilots), they are persons who have a business activity they may carry on at leisure, when it is not soaring itself. Thus, they are either professional pilots or professional hobbyists, the latter being men who have enough money to spend most of their time for soaring without needing a remuneration.

Quite apparent during this year's World was also the superpower of the French team. They might have even won in all the three classes, and demonstrated that a well organized semi-professionalism supported by a tough competition training and generous funds put good pilots willing to take their chance, in the ideal conditions to achieve success.

Also the pilots who seek selection for the US team are compelled to race nearly all year (in Regionals and Nationals); this practically bars the possibility of having normal working commitments.

At this point the legitimate question becomes: «will anybody else be relegated to the role of outsider?». Must we content ourselves with a participation? This is a bitter conclusion we refuse to draw, even if it is not rational to do so, because we are not ready to accept that method has supremacy over creativity, experience over talent, awareness over enthusiasm.

Due cose ci consolano di questo campionato: abbiamo visto dei professionisti con buon prestigio finire ingloriosamente in posizioni basse di classifica, e non abbiamo visto piloti brillare particolarmente nelle loro scelte in volo.

Potendo esprimere un giudizio solo sulla classe standard mi sento di dire che:

- *Il grande amico Aboulin ha dimostrato molto mestiere e determinazione ed è certamente l'espressione migliore di quanto dicevo prima; ha quindi vinto con pieno merito ma non ha stravinto.*
- *Davis, giunto secondo, è la vera rivelazione del Campionato e ha dimostrato molta aggressività che non sono in grado di dire se sia accompagnata da un vero straordinario talento.*
- *Kuittinen ha ribadito un fortissimo senso tattico ma anche un esagerato opportunismo e la mancanza quasi totale di iniziativa.*

Sinceramente il pilota più brillante della standard mi è parso essere ancora lo sfortunato Selen giunto ottavo.

Se consideriamo che il volo a vela è uno sport di scelte e non di muscoli, si può forse concludere che è ancora aperta la partita.

Dobbiamo però assiduamente lavorare perchè ogni pilota della squadra possa operare le scelte migliori.

Ora noi sappiamo che una buona scelta è quasi sempre frutto di 3 elementi:

1. *L'informazione*
2. *La previsione*
3. *La valutazione.*

L'informazione dev'essere precisa e completa e in massima parte deriva da:

- *L'osservazione del pilota*
- *I messaggi della squadra a terra.*

La previsione, che ha come presupposto l'informazione, è in gran parte frutto di assistenza ricevibile da terra: assistenza meteo pre-volo e durante il volo sulle variazioni della temperatura nel dopodecollo e sulla evoluzione meteo prevedibile lungo il percorso. Particolarmente importante è prevedere la temperatura massima della giornata e l'ora, lo sviluppo e lo spostamento dei temporali, la durata di un piovasco ecc.

La valutazione è più strettamente compito del pilota ed è il momento immediatamente precedente la decisione. Per compiere buone valutazioni il pilota oltre a disporre di buone informazioni, di accurate previsioni, deve essere nelle condizioni psico-fisiche per non introdurre perturbative nocive alle sue valutazioni. Non deve per esempio essere insofferente al volo in roccolo quando è necessario, deve avere autonomia di giudizio pur non sottovalutando mai le idee degli altri, deve allenarsi continuamente e fare rapidissimi confronti tra più soluzioni. Deve cercare di introdurre il giusto parametro di sicurezza e anche quello di ignoranza, senza soffocare le intuizioni vincenti. Vediamo quindi che ci sono ancora aree nelle quali si può lavorare senza necessariamente fare moltissime ore all'anno, ma facendo molto bene quelle 150 ore all'anno che un pilota da competizione dilettante normalmente riesce a fare.

Uno dei punti chiave è quello di effettuare una continua verifica e critica dei propri voli di allenamento, sia attraverso il confronto con altri allianti in volo sullo stesso percorso, sia con l'ausilio di mezzi di valutazione elettronici (ottimo sotto questo aspetto l'uso di uno Zander 820 D con collegamento a PC e stampante), sia soprattutto svolgendo questa attività sotto la guida di un allenatore preparato che continuerà poi la sua mansione come Direttore Tecnico durante il Campionato.

Sembra infatti incredibile che l'unico sport oramai che è rimasto senza la figura dell'allenatore sia il Volo a Vela. L'impiego serio e sistematico di questa figura apre secondo me la porta ad un avanzamento consistente del rendimento del pilota e della sua formazione.

Two facts in these championships support our hopeful viewpoint: prestigious professionals finished rather ingloriously well down in the list, and no pilot seemed to make extremely bright choices in flight.

I can talk of the standard class only; I think that:

- my good friend Aboulin demonstrated to know the «trade» very well and to be much determined. He certainly is the epitome of what I said above. He deserved the victory, but did not crush the field.
- Davis, who got the second place, was the true revelation of the Championships. He flew very aggressively but I am unable to say whether this attitude is accompanied by true and extraordinary talent.
- Kuittinen demonstrated again that he possesses a very keen sense of tactics, but also exaggerated opportunism and a nearly total want of push.

It is my sincerest opinion that the best pilot in the standard class was B. Selen, who had no luck and ended the eighth.

If we consider that soaring is a sport of choices, and not a muscular one, we may even hope that the chapter is not closed yet.

However, hard work is needed to ensure that every pilot in a team is placed in the position to make the best possible choices. It is known that a choice is always the result of the mix of three components: information, forecast and evaluation.

Information must be complete and accurate; it is mostly derived from pilot's observations, and messages from the team on the ground.

Forecast is based on information and is mostly the result of assistance received from the ground. This includes pre-flight weather forecast, and, after the glider is airborne, the transmission of the data about temperature changes and weather along the track. Particularly important are the forecasts regarding the maximum temperature, the time of the day at which thunderstorms will develop, and thunderstorm displacement. Data about, for instance, the duration of a shower, etc. are also very important.

Evaluation is more strictly a pilot's task. It is the instant that comes immediately before decision. To perform sound evaluations the pilot must not only have available good information and accurate forecasts, but also be in the correct psycho-physical shape to avoid introducing disturbances that negatively affect them. For instance, the pilot should not feel uneasy when flying gaggles, if necessary, and should be able to judge any situation independently, though without underestimating the others' opinion.

He should also constantly train himself to compare different solutions very rapidly. The pilot should try to include correct safety and ignorance parameters, without putting off the winning intuitions.

There are thus still areas in which improvements can be achieved without flying many and many hours a year, but taking the best advantage of the approximately 150 hours an amateur pilot can spend aloft in that period.

One of the key points is the performance of a continuous verification and critical analysis of the accomplished flights, both by comparing one's own results to those of other gliders on the same course, and by evaluating them with the aid of electronic means (an excellent solution is a Zander 820 connected to a PC and printer). In addition, this activity should be carried out under the guidance of an expert coach who should be with the team also during the championships. It seems in fact incredible that the only sport where no coach exists is soaring. The systematic resort to such a person would in my opinion ensure significant enhancements of pilots' efficiency and ability level.

Se vogliamo pertanto guardare ai prossimi confronti mondiali con rinnovate prospettive di affermazione dobbiamo quindi secondo me considerare quanto segue:

- 1. Il successo può scaturire soltanto da alta professionalità il che non vuole dire necessariamente professionismo.*
- 2. La professionalità è richiesta a tutti i livelli e in tutti i ruoli del volo a vela: dalla scelta illuminata dei dirigenti, alle prestazioni di tutti i componenti della squadra che devono tutti avere maggiori e più qualificati compiti. Non occorrono più semplici autisti, ma autentici volovelisti da competizione anche a terra. È inoltre indispensabile, in sovrapposizione alla figura del capoéquipe, anche quella del Direttore tecnico - Allenatore.*
- 3. Non si possono mettere troppi limiti finanziari ad una spedizione facendo economia sugli uomini che sono indispensabili.*
- 4. L'allenatore pre-mondiali va attentamente preparato, e realizzato usando tutte le risorse tecniche a disposizione anche senza richiedere necessariamente ai piloti più tempo di quello che essi già dedicano al Volo a Vela.*

Con l'augurio di trovare riscontro ai bei propositi e con l'impegno di contribuire a queste idee auguro a tutti i Batman italiani luminosi futuri successi.

NOTA: Avrei dovuto scrivere Superman per suggerire esattamente il personaggio che si trasforma, ma ho preferito assecondare l'errore dell'amico incontrato al ristorante perché Batman dà più l'idea dell'uomo che vola.

Therefore, if we wish to look forward to the next World Championships with renewed prospects of victory, we should, I think, consider that:

- success is yielded only from high professional skill; this, however, does not mean professionalism;
 - professional skills are required from everybody, at all levels: from the enlightened choice of the managing people, to all team components, who should be assigned a greater number of more qualified tasks.
- We do no longer need simple drivers for car and trailer, but competition pilots on the ground too. Besides, it is essential that a coach is present together with the team manager;
- too tight financial constraints should not be set, and savings should not be sought after leaving at home essential team members;
 - pre-championship training must be carefully prepared and developed using all technical resources available; while it should be so arranged as not to require the pilots to dedicate more time to soaring than they already do.

I hope that these ideas will be given some consideration. I commit myself to contribute to their realization and wish all Italian Batmen a most successful future.

NOTE: J should have written Superman, to best convey the idea of a changing personality, but j liked sticking to the error of the friend net at the restaurant because Batman is a flying character.

In occasione dei XXI Campionati Mondiali di Volo a Vela tenutisi a Wiener Neustadt è stato distribuito il WORLD SOARING DIRECTORY. Si tratta di una pubblicazione molto chiara ed interessante che descrive i vari centri volovelistici sparsi per il mondo. È un compagno di viaggio utilissimo per i piloti che desiderano andare a volare all'estero.

Viene pubblicato in Svezia ed Aake Petterson ha avuto una parte importantissima nella sua preparazione. Cogliamo questa occasione per augurargli una prontissima completa guarigione.

* * *

L'inchiesta sulle riviste mediche necessarie per l'ottenimento del brevetto di pilota di volo a vela è terminata. Grazie per la vostra collaborazione. I risultati saranno pubblicati nel prossimo numero della rivista.

The WORLD SOARING DIRECTORY was distributed on occasion of the XXI World Gliding Championships of Wiener Neustadt.

It is a very clear and informative compendium of the soaring sites worldwide, and the essential travel companion for the glider pilots who wish to fly abroad.

It is published in Sweden and Aake Petterson had a big share in its preparation. We take this opportunity to wish him a prompt full recovery.

* * *

The research on the types of medical examinations required to obtain a Glider Pilot License has been completed. Thank you for your cooperation. The results will be published in the next number of the magazine.

Una carrellata sui mondiali con Bob Monti

Bob, mi racconti i mondiali?

Come ti è sembrata Wiener Neustadt, come è stato volare la libera?

Non ero mai stato a Wiener Neustadt, ma conoscevo abbastanza bene il terreno alpino.

La gara si può dividere in due momenti: i primi giorni in cui ci hanno fatto volare in pianura perchè le condizioni meteo non erano delle migliori ed il periodo successivo, con tempo decisamente buono, in cui si è fatto volo prettamente alpino. Direi che sono state comunque due belle esperienze. Un po' anomala se vogliamo, ma interessante, quella sulla pianura ungherese, anche perchè il fatto di volare oltre cortina dà un certo «non so che». Come già accennato, durante i primi due giorni di gara le condizioni non erano buone, il plafond era molto basso; personalmente, peraltro, mi ero trovato bene ed ero ben piazzato anche in classifica. Leo, al contrario, è stato penalizzato moltissimo in quella parte della gara, in quanto si è trattato, soprattutto nella sua classe, di voli un po' «lotteria». Ricordo bene i primi quattro voli: sino al terzo avevo fatto delle buone prove, poi, durante la quarta, ho fatto un buco incredibile, uno di quelli che si ricordano: sono stato l'unico ad atterrare fuori nella mia classe, questo tra l'altro, mi pare, senza neppure aver compiuto grossi errori; ho avuto soltanto il torto di partire un po' tardi e perciò sono stato tagliato fuori da un piovasco che mi ha fatto perdere parecchio tempo. Sono così scivolato giù dalle prime posizioni. Dunque, in particolare sino alla quarta prova si è trattato di temi non proprio alpini e di giornate non molto brillanti dal punto di vista meteorologico. Dalla quinta prova in avanti invece il tempo è migliorato moltissimo e se non si è trattato di una vera orgia, si è trattato di clima alpino davvero molto bello. In un paio di occasioni ho visto buttar via la possibilità di effettuare percorsi da 1000 km. Alle nove del mattino i cumuletti già nascevano sui primi rilievi verso Vienna, che sono simili alle nostre Prealpi e l'attività termica terminava alle otto di sera, con ancora valori di 3, 4 metri in montagna, con plafond a 3000 m. A Vienna, la farfalla dei mille è molto facile da fare, almeno in giornate del genere. La mia esperienza personale è dunque stata ottima e sono certo che mi servirà moltissimo anche in prospettiva, perchè ho visto molti posti che possono essere sfruttati per i nostri 1000 km e posti che non conoscevo affatto o che conoscevo molto «di passaggio», come Mautendorf e Lienz, dei quali ho avuto modo, in gara e con parecchio tempo a disposizione, di scoprire caratteristiche particolari, punti critici e per i quali ho potuto imparare qualche truccetto, ad esempio quali sono le zone termiche.

Un'altra cosa da tener presente in quella zona sono i fili: ce ne sono moltissimi. Ho alcune carte molto interessanti che indicano tutti gli ostacoli, che purtroppo fanno vittime tutti gli anni, bisogna stare davvero attenti.

Per quanto riguarda l'aliante, la classe Libera era per me nuova solo a livello internazionale, l'anno scorso ad esempio ho fatto il campionato italiano alla CIM di Rieti. Tanti anni fa, poi, dovevo partecipare ad un mondiale in Australia, con il Nimbus 2

A Chat about the 21st World Gliding Championships with Bob Monti

Bob, will you tell us something about these championships, how did you like Wiener Neustadt, how was it to fly in the Open class?

I had never been in Wiener Neustadt, but obviously knew the Alpine environment fairly well.

The competition can be split in two parts: the first days in which we were sent over the plains because the meteorological conditions were not good, and the following days, when the weather was excellent, and we flew in the mountains.

I would say that both experiences were fine. A little anomalous, but interesting, the one made over the Hungarian plains, also because flying beyond the Iron Curtain gives some sort of a «feeling».

As already said, during the first contest days the meteo was not good, ceiling was very low; however, I found myself at ease, and scored a good placing in the overall list. Leo, on the contrary, had been strongly penalized, as, especially in his class, the tasks were something like «lottery» tasks.

I do remember the first four flights well: I had flown OK during the first three of them, on the fourth day, conversely, I was the only one to outland, and that cost me my good position.

Actually, I do not think I made big mistakes on that day, my only error was that I went across the starting line too late, thus a shower obliged me to a detour which took a lot of time. So, summarizing, up to the fourth day, soaring was not alpine soaring and the weather was not smiling on us.

From the fifth day onward on the contrary, the weather improved, and even if they were probably not champagne days, the conditions were excellent and tasks set in the mountains. On a couple of days I think the possibility of flying a 1000 km flight was wasted. At 9 in the morning the cumulus were already forming on the first hills close to Vienna, and thermals died at 8 at night, with still 3, 4 meters to climb over the mountains, up to 3000 m. In this area, flying a 1000 km polygonal task is very easy, at least on such good days.

My personal experience was very good, also in view of future flights off Calcinate, because I saw places that can be exploited to gain the 1000 km certificate departing from my home field, and areas which I did not know, or knew very little from having overflown them hastily in the past. These are places like Mautendorf and Lienz, of which I was able to detect some peculiarities, such as the lifting spots, during a contest which repeatedly brought me in the area.

Another characteristic of the area are the cables: there are hundreds of cables. I have maps indicating all obstacles here, it tells that you must be really careful and watching for these cables when you fly here as, sadly, they exact their toll in lives every year.

As far as the gliders are concerned, the Open class was new to me only in International competitions, as I had flown the Italian nationals last year at the CIM in Rieti. Many years ago I was due to fly the Worlds in Walter Vergani's Nimbus 2, but business commitments prevented me from doing it at the very last moment.

del Walter Vergani; dovetti però rinunciare all'ultimo momento per motivi di lavoro. A livello di macchine ormai in Libera siamo al monotipo. Non ci sono differenze apprezzabili tra monoposto e biposto, neppure in condizioni deboli. Tra i vari Nimbus 3, Nimbus 3D, ASW-22, ASH-25 non c'è differenza, o, almeno, il pilota del biposto non si sente svantaggiato.

Quello che ho notato, invece, è la riscoperta (si fa per dire, perchè si allenano da molti anni) del volo in coppia strettissimo, attuato dai francesi, con risultati brillantissimi. È una tecnica che in Italia è sempre stata molto osteggiata, ma che ha dato sia in passato, quando erano i polacchi a praticarla seriamente, sia adesso, con la squadra francese, grossi risultati. L'unica classe, infatti, in cui i transalpini non sono riusciti a salire sul podio è stata la 15 m, nella quale non avevano gli uomini del volo in coppia perchè uno dei due piloti non lo gradiva.

La nostra squadra non ha ottenuto i risultati che ci aspettavamo soprattutto dopo le prime prove: alla terza giornata Ghiorzo era primo e Galetto terzo nella Corsa, mentre io ero quinto in Libera, a pochi punti dai primi. Poi tutti abbiamo avuto una giornata negativa; sfortunatamente quelli della 15 m, ben piazzati com'erano, l'hanno avuta insieme. Soltanto i nostri concorrenti nella Standard avevano avuto risultati non buoni nei primi giorni, ma poi si sono ripresi benissimo.

Trascurando le aspettative, direi che dal punto di vista dell'esperienza, della conduzione del volo, hanno, abbiamo, volato tutti bene, soprattutto Ghiorzo e Galetto, che hanno fatto la gara scambiandosi bene le informazioni, pur senza attuare un volo in coppia vero e proprio, ma volando comunque in modo molto redditizio ed onesto tra di loro. Per quanto riguarda la Standard, conosciamo Leo; Riccardo ha dimostrato il suo valore perchè in alcune prove si è piazzato ai primissimi posti. Una volta è giunto terzo ed una volta quarto, con grinta, in una classe affollata, con più di quaranta alianti e con i piloti di nome che vi competevano. Era difficile emergere così. Chiaramente ha bisogno di fare ancora esperienza internazionale, deve imparare a frenare un po' l'ardore giovanile che lo fa attaccare sempre. In qualche gara bisogna infatti anche sapersi difendere, guardare in giro, anche perchè quando le condizioni diventano difficili tanti alianti significano tanti variometri per aria; se uno corre via da solo, ha solo il suo.

Concludendo, direi che spero che questa esperienza porti soprattutto al compimento di qualche lungo volo alpino in Austria durante la prossima primavera. Purtroppo non abbiamo mai il tempo per queste cose, ma l'ideale sarebbe fare uno stage in qualche centro austriaco, magari Lanzen (Turnau), che è molto ben collocato, a circa 70 km da WN, quindi già abbastanza ad est se si proviene dalle nostre parti volando lungo la valle dell'Inn e passando Zell am See ed Innsbruck. Abbiamo spesso percorso questa valle in gara, è fantastica, però, ed è per questo che è servito il campionato, ci sono alcuni punti in cui saresti pronto a scommettere che il costone porta, invece non è così. Questo succede anche perchè la barriera nord non è influenzata come quella nostra, a sud, che, quando comincia l'attività termica sulla catena alpina, attrae tutta l'aria sporca della pianura padana. A nord, ci sono sì riflessi sulla situazione termica, che viene in qualche modo tagliata, ma non come da noi.

Un'altra cosa che mi ha impressionato è il numero incredibile di carrelli che si vede nei moltissimi aeroporti che costellano le vallate. Viene da piangere pensando alla nostra Italia. Gli aeroporti sono tappezzati di carrelli ed il cielo è pieno di alianti in volo: ci sono i vecchi Ka6, altre macchine ancora più vecchie che non so neppure riconoscere, ci sono alianti moderni, i biposto della nuova generazione. Insomma il cielo è pieno.

As far as these ships are concerned, I think we have reached the point in which the Open class gliders are a single design.

There are not significant differences between the single-seaters and the two-seaters, not even when conditions are poor. There are no differences among the Nimbus 3, Nimbus 3D, ASW22 and ASH25, or, at least, the two-seater pilot does not feel at disadvantage.

Something I noticed was the new discovery of team flying (if one may say so, as they have been training in it for many years), which was practiced by the French «Equipe» with excellent results.

This technique has been constantly and strongly opposed in Italy, but it has always given very good results: just think of the achievements of the Polish pilots in the past.

The only class in which the French pilots did not end in the first three places was, in fact, the 15 meter class, in which they did not have a team flying together, as one of the pilots did not like the technique.

The Italians did not achieve the expected results, in particular those hoped for after the first days: on day 3, Ghiorzo was leading and Galetto was third in the Racing class, and I was fifth in the Open class, not far behind the firsts. Then we all had a bad day, and unluckily, Stefano and Giorgio had it together. Only our pilots in the Standard class were not happy in the first days, but they did recover well in the following contest period.

Apart from the expectancies, I would say that they all flew well and gained experience; the pilots in the 15 meter class did particularly well, and even if they did not practice a true team flying, they exchanged information and flew effectively. As far as the standard class is concerned, we all know Leo. Riccardo proved that he is a valiant pilot, and was able to finish among the firsts on some days. He was third once and fourth once. This was all but easy in a crowded class, with the world's top pilots in the field. Clearly, he must get experienced and cooler. He should not always set out and attack. Sometimes it is necessary to wait and see: when conditions are poor and things get difficult many gliders together mean many various beeping, if you go alone, you just have yours.

To conclude, I hope that this experience will permit us to do some long alpine flights over Austria from Italy in the next spring. Too bad we never have time for this, but I think that a stage, let us say in Lanzen (Turnau) would be very useful. Lanzen is very well placed, enough to the East when you come from Italy soaring the Inn Valley, Zell am See and Innsbruck. We often flew in this valley during the contest; it is wonderful, but there are a few spots (and this is why flying here was so important for the future) where you feel sure you are to contact lift, but you are wrong. This happens also because the northern side of the Alps is less affected by the situation which creates on the southern side, where the dirty air of the Po valley is sucked up towards the mountains when thermals develop there. There still is an influence of flat land air in the mountains up north, but less marked than on the Italian side.

Another thing which struck me was the incredible number of trailers I could see on the many airfields that you spot in the valleys. I could cry if I think about the situation in Italy. The airports are packed with trailers and the sky is filled with gliders: there are the old Ka6s, other, even older machines I was unable to recognize, modern sailplanes and the new generation two-seaters. The sky is crowded. During the competition I saw gaggles, I was ready to swear they were pilots flying the Worlds, well, I was wrong, they were other happy glider pilots taking advantage of the weather. Austria, a country of 5 million

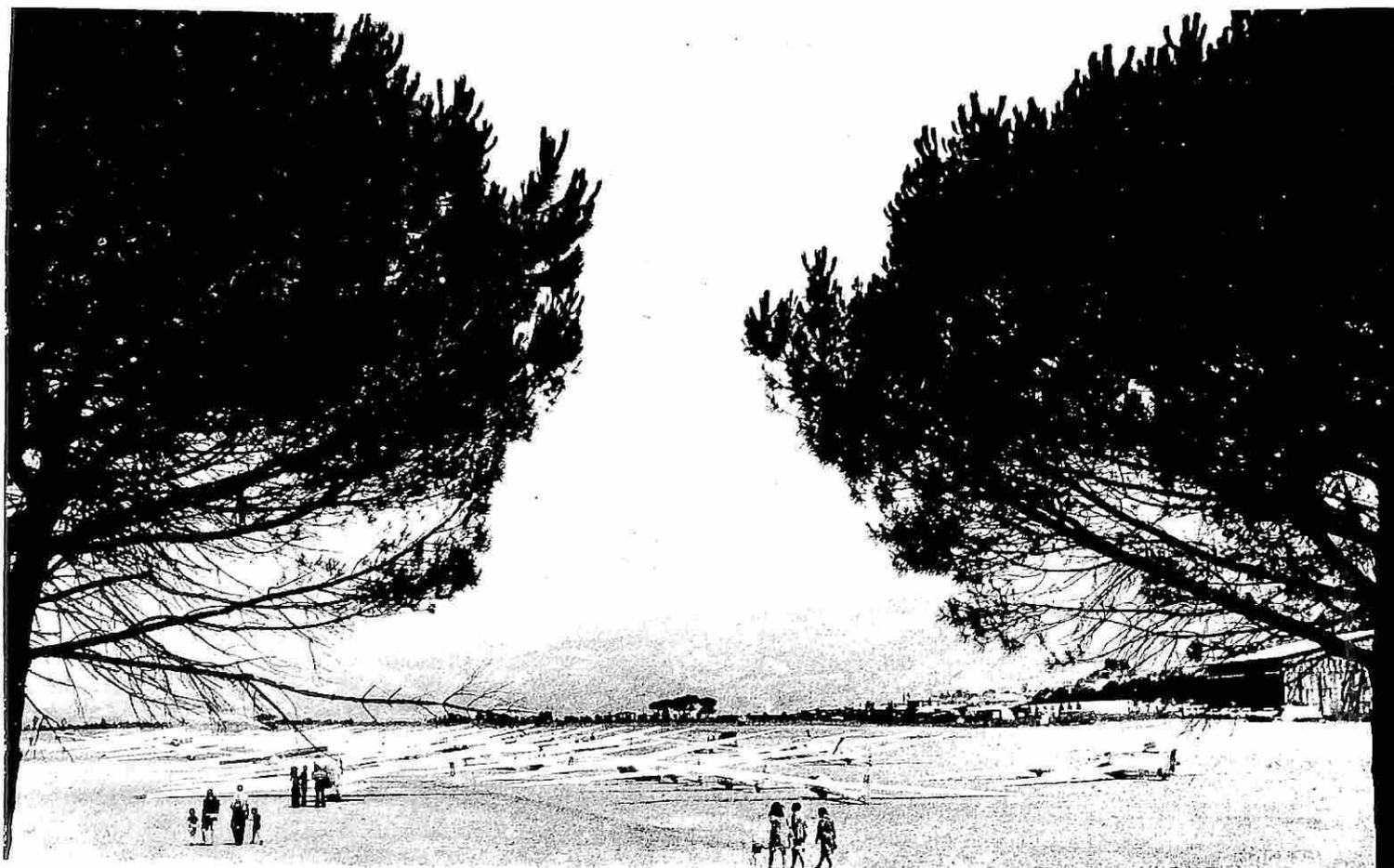
Durante i mondiali spesso si vedevano notevoli roccoli, saranno in gara, si pensava, invece non c'entravano con il campionato, erano «normali» volovelisti a zonzo. D'altronde in un paese di circa 5 milioni di abitanti ci sono più piloti che in Italia, che ne conta 55 milioni. Impressionante è anche l'aeroporto di Wiener Neustadt, sul quale convivono una ventina di club con 160 alianti; facendo una stima ragionevole del rapporto macchine-piloti, volano a WN circa 500 piloti. Non parliamo poi del deltaplani e dei parapendio, che si vedevano veleggiare a 3000 metri e salutare... erano più dei moscerini!

Concludendo, una bella esperienza, senza nessun problema, tra l'altro siamo stati tutti sempre bene di salute. Bellissimo anche il paese, che noi milanesi, per ragioni storiche, tendiamo a ricordare come quello di Radetzsky, mentre vi regnano una gentilezza ed un senso dell'ospitalità favolosi, nonché un gran numero di volovelisti che godono di un cielo stupendo. La cucina poi è ottima, non solo per la famosissima Sacher Torte, ma anche per certe fantastiche Zwiebelsuppe.

inhabitants has more glider pilots than Italy, with its 55 million. Even the airport of Wiener Neustadt is impressive: some twenty clubs live there together, counting 160 planes. A possible ratio indicates that the pilots flying at WN should be more or less 500. And let us not talk about the hang-gliders, of the para-gliders we could see soaring at 3000 m, waving «bye-bye»... mosquitos were less numerous!

A fine experience thence, with no problems, we were even all in good health. The country itself is beautiful. We, people from Milan, for historical reasons, tend to think of Austria as the country of Radetzsky, conversely I found a fabulous hospitality and kindness, and many fellow glider pilots in a wonderful sky. On top of that food is scrumptuous, not only for the famous Sacher Torte, but also for the Zwiebelsuppe... I ate so many of them.

Translated into English of RF



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

VOLO A VELA
AL SERVIZIO
DEI VOLOVELISTI
CHE, SEMPRE
PIÙ NUMEROSI,
SVOLGONO
ATTIVITÀ 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 - 2^a 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

**RISTORANTE «LA FORESTA»
Pizzeria - Gelateria**

Via Foresta 47-A
Tel. 0746/220455 - RIETI

RISTORANTE «LA PANNOCCHIA»

Via Andrea Costa 123
Tel. 0746/653246 (lunedì chiuso)
Cantalice - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

Via Pescheria 5 - Tel. 41368
RIETI

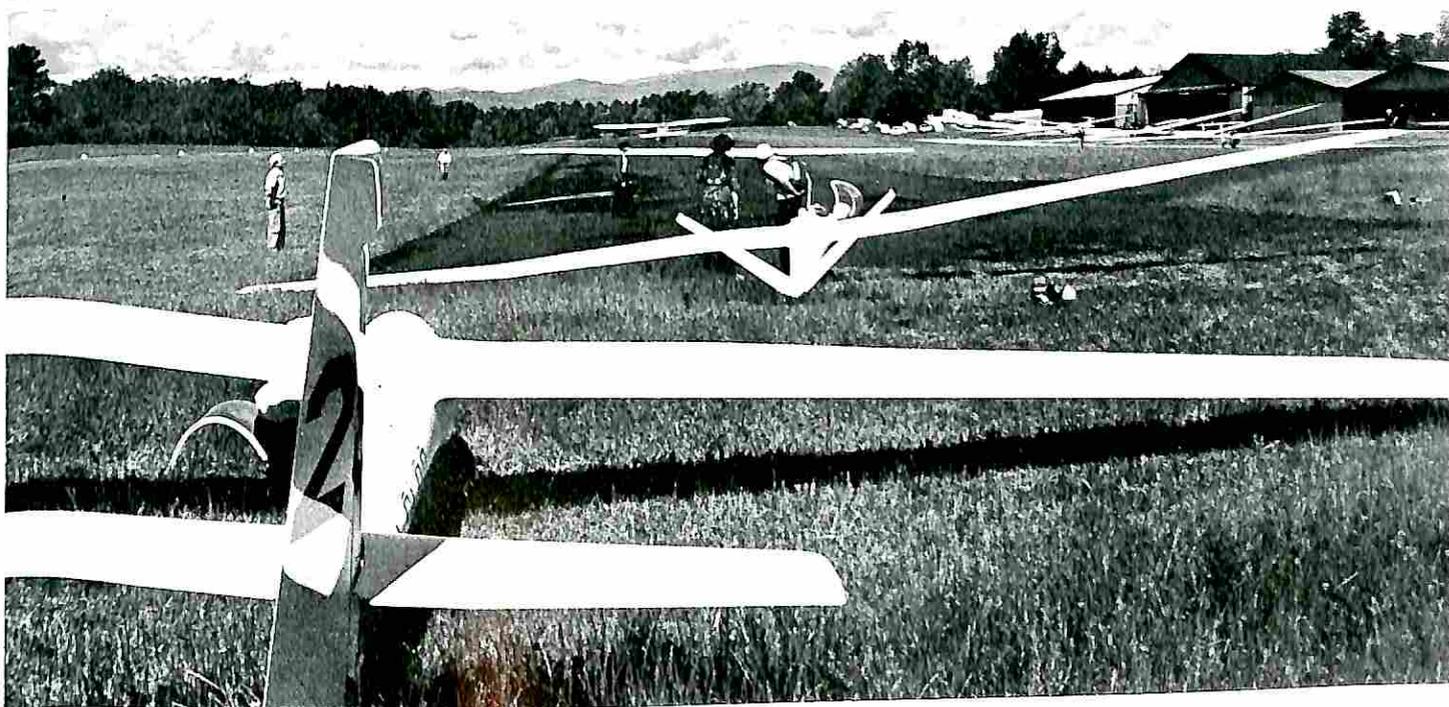
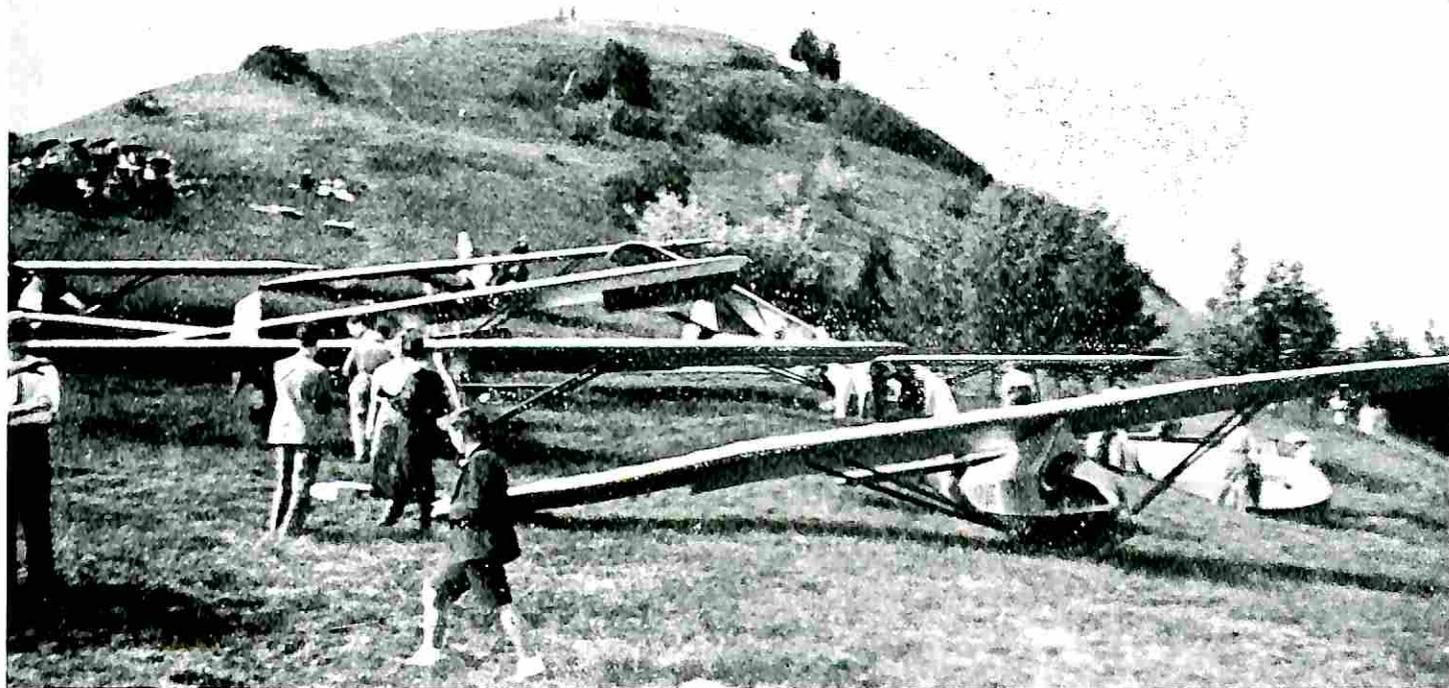
**STAZIONE DI SERVIZIO
E LAVAGGIO AUTO
Angelucci Giancarlo**

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

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

Via Paolessi 50-52 - RIETI

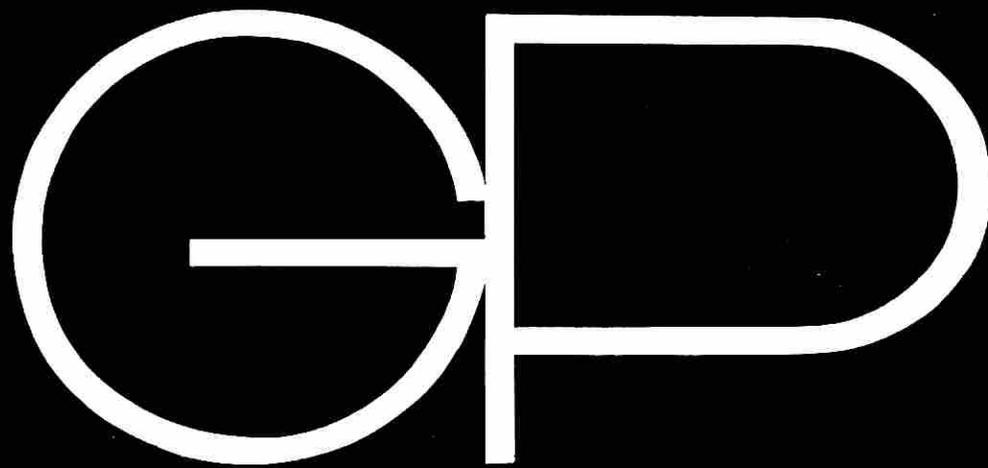
Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia

VARESE - Calcinate del Pesce

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a bold, white, sans-serif font. The 'E' is on the left and the 'P' is on the right, with a vertical line connecting them at the top and bottom. The logo is set against a solid black rectangular background.

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

FRIUL-VELA

*manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti*

OFFICINA AUTORIZZATA
R.A.I. & L.B.A. 11.B17
Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)

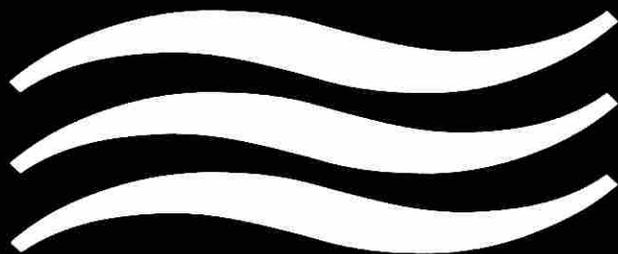


La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D».

Inoltre esegue consulenze e la vendita di strumenti ed accessori per il volo.

POLANO ROBERTO • Via Aquileia 32 • S. DANIELE DEL FRIULI (UD) • Tel. 0432/954101

inda



industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

21032 CARAVATE (Varese) Italia
telefono 0332/601151 - telefax 0332/603117
telex 380481 Indacc I - 340597 Indacc I

filiali:

20151 MILANO - Viale Certosa 205
telefono 02/305544 - telefax 02/33400582
00146 ROMA - Via della Magliana 144
telefono 06/5260693 - telefax 06/5271698

IL BELLO DEL BAGNO

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

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.



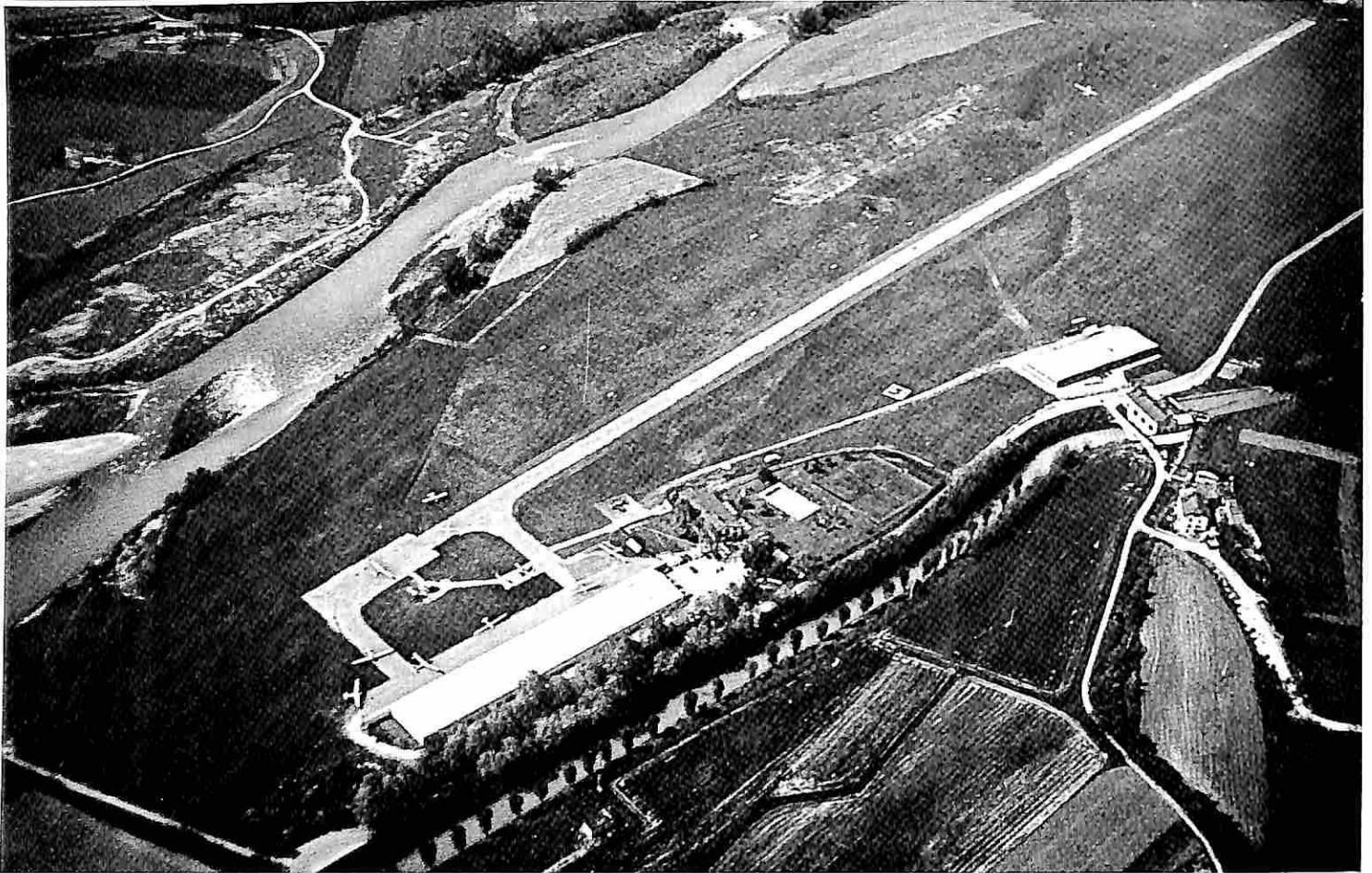
S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)



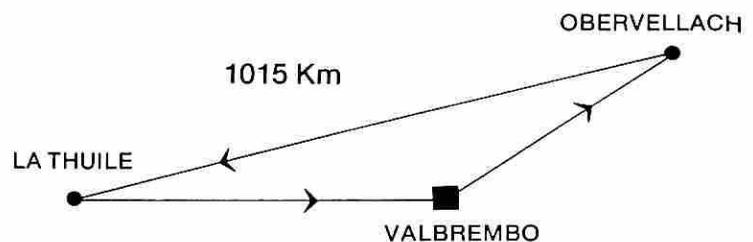
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

Aeroporto di Valbrembo (BG)
Telefono 035/528093 - 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.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard
4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300
Motoaliante Grob G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

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.

Luca Urbani vola per oltre 900 Km! Ecco un'anticipazione ed altre notizie dagli USA

Luca Urbani, nel corso di una permanenza in USA per motivi professionali, ha avuto occasione di volare a Minden tra la fine di maggio e i primi di giugno. Ha fatto solo quattro voli, durante due fine settimana consecutivi, ma tutti piuttosto interessanti. L'ultimo di questi voli, il 10 giugno, è stato un tentativo di 1000 Km su percorso a tre piloni (una farfalla, ammessa dalla FAI per il conseguimento dell'insegna dei 1000 Km). Il volo, su Nimbus 3, si è concluso sfortunatamente con un atterraggio fuori campo dopo 917 Km, a circa 93 Km dall'aeroporto di Minden, dopo circa 8 ore e mezza di volo. Un dettagliato resoconto di questo volo e della breve esperienza acquisita a Minden sarà oggetto di un articolo sul prossimo numero di VOLO A VELA.

Da segnalare per il momento, per la pianificazione della partecipazione italiana ai Premondiali di Minden del prossimo anno, che detta competizione, denominata AMERIGLIDE, si svolgerà al Douglas County Airport di Minden dal 30 giugno al 9 luglio 1990, con allenamenti ufficiali il 28 e 29 giugno.

La tassa di iscrizione è prevista in \$ 600 per ogni pilota ed i traini in \$ 30 ciascuno.

Potranno partecipare alla gara fino ad 80 concorrenti e la tassa di iscrizione potrebbe essere ridotta a seconda del numero finale di partecipanti. Sono ammessi tre piloti per nazione e gli Aeroclub nazionali dovranno procedere all'iscrizione dei rispettivi piloti entro il 31 ottobre 1989.

L'indirizzo per eventuali informazioni su questa gara è: AMERIGLIDE - Box 41212, Reno, Nevada 89504, U.S.A. Telex 988222 - Fax (415) 7910271 - Tel. (702) 7868505.

Una pista di volo a Terni?

L'importante problema trattato nel corso di una riunione conviviale organizzata dal Vecchio Gruppo Aliantisti Ternani.

Lo scorso 2 giugno si è svolto a Terni, in un noto ristorante alla periferia della città, un raduno conviviale organizzato dal vecchio «Gruppo Aliantisti Ternani». Con i piloti che nell'ultimo conflitto mondiale han fatto parte del «Nucleo Aliantisti da sbarco ed assalto», hanno partecipato al raduno numerosi aviatori appartenenti all'Associazione Arma Aeronautica della provincia di Terni, capeggiati dal loro entusiasta presidente, nonché i vecchi piloti che nel lontano 1955 hanno collaborato con l'allora Colonnello Umberto Nannini alla creazione del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti (oggi Aero Club Centrale di Volo a Vela).

Per il numeroso gruppo di partecipanti e l'importanza dei temi trattati, la locale televisione «Canale 58» ha inviato una propria équipe al raduno, nel corso del quale sono stati intervistati e ripresi i piloti rappresentanti le varie specialità aviatorie presenti. Particolarmente interessanti gli interventi dei piloti Manlio Pelini, Willy Marchetti ed Umberto Centofanti, i quali hanno efficacemente sostenuto il problema della creazione di una pista di volo nella zona di Terni, da tempo auspicata da volovelisti, aeromodellisti, paracadutisti e piloti aerospotivi di volo a motore della provincia ternana.

Alla riunione è stato invitato anche il nostro collaboratore Plinio Rovesti, vecchio compagno di avventure volovelistiche dei piloti ternani, i quali gli hanno fatto dono di una artistica targa ricordo. La riunione si è conclusa nel tardo pomeriggio al grido del tradizionale «Ghereghez... Ghez»!

Le riprese della manifestazione sono state mandate in onda il 6 giugno 1989, intervallate dalla suggestiva visione di alianti in volo nella zona di Terni, alianti provenienti dal campo di Rieti nel corso dei campionati di volo a vela di alcuni anni or sono.

Premio Rotondi 1989/90

L'Associazione Italiana di Aeronautica ed Astronautica ha bandito il concorso per il premio intitolato alla memoria del Prof. G. Rotondi. Ecco qui di seguito il comunicato:

Il Comitato di gestione del Premio Rotondi bandisce un concorso per il progetto di un aliante, ispirato alla categoria World Class, secondo le specifiche tecniche allegate, prodotto da studenti nel periodo che va dal 1 gennaio 1988 al 31 dicembre 1989.

I premi, il 1° del valore di lire 2 milioni, il 2° del valore di lire 1 milione, verranno assegnati da un'apposita commissione di esperti e saranno consegnati durante la cerimonia commemorativa annuale che si terrà nella primavera del 1990.

Le domande di partecipazione con l'annessa documentazione dovranno pervenire entro il 31 gennaio 1990.

Le specifiche tecniche possono essere richieste al Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano, Via Camillo Golgi 40, 20133 Milano.

Gare di luglio a Rieti

Si sono appena concluse le gare di luglio a Rieti e siamo già in grado di pubblicare i risultati!

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB Classifica generale finale

| N. | N.G. | Pilota | Tot. |
|----|------|-------------|------|
| 01 | C5 | URBANI L. | 4625 |
| 02 | M1 | REICH A. | 4479 |
| 03 | C7 | PAOLILLO U. | 4469 |
| 04 | 8A | GUAZZONI R. | 4094 |
| 05 | I | COLOMBO A. | 4068 |
| 06 | F | PILUDU F. | 4052 |
| 07 | ZM | GRITTI A. | 4045 |
| 08 | O1 | SEISCHAB M. | 3975 |
| 09 | HY | MAESTRI G. | 3859 |
| 10 | 1Z | REICH D. | 3233 |
| 11 | NO | GRAF A. | 3133 |
| 12 | 13 | ESPOSTO V. | 2864 |
| 13 | IL | RIVA A. | 2758 |
| 14 | 28 | MONTI LOR. | 1803 |
| 15 | 511 | DANESY E. | 1564 |

COPPA DEL VELINO Classifica generale finale

| N. | N.G. | Pilota | Tot. |
|----|------|--------------|------|
| 01 | GM | COSIMI G. | 3554 |
| 02 | IX | PASSARDI R. | 3522 |
| 03 | 3B | BALZER M. | 3509 |
| 04 | TS | STAGI F. | 3356 |
| 05 | B1 | AMETTA M. | 3220 |
| 06 | OA | GIACOBBE D. | 3145 |
| 07 | K | MARZOTTO G. | 2971 |
| 08 | GS | SCAGLIONI G. | 2217 |
| 09 | EG | LUCCO G. | 2167 |
| 10 | 55 | COX F. | 1703 |
| 11 | SO | ALES G. | 1478 |

Ora non ci rimane che confidare nella buona volontà dei partecipanti affinché ci scrivino le loro opinioni in proposito.

L'ing. Ermanno Bazzocchi commendatore al merito della Repubblica

Con decreto in data 2 giugno u.s. l'ing. Ermanno Bazzocchi è stato nominato dal Presidente della Repubblica Commendatore al merito della Repubblica per le innumerevoli benemerienze aeronautiche acquisite in un cinquantennio di indefesso lavoro nel campo delle costruzioni aviatorie militari e civili.

Il Commendator Bazzocchi non ha bisogno di presentazioni: tuttavia ci ripromettiamo di parlare ampiamente di questo «Pioniere dell'Aeronautica» nei prossimi numeri della nostra rivista.

Una spedizione, un'avventura

È possibile parlare d'una spedizione in Italia?

Perchè no? L'avventura è un appuntamento con il vento.

Il luogo: l'aviosuperficie di Policoro, sul golfo Jonico.

L'appuntamento è per una settimana: l'ultima del mese di luglio.

Se, in questa settimana, «Lui» e «Lei» s'incontreranno si potrà realizzare lo scopo della spedizione: realizzare voli in aliante di 1000 Km sfruttando le correnti ascensionali di convergenza provocate dai fronti di brezza marina.

Chi è «lui»? Un pilota con il suo aliante.

Chi è «lei»? La meteorologia e la sua affascinante realtà, con le sue leggi e con i suoi capricci... A volte è volubile all'inverosimile a volte generosissima, può divenire terribile fino ad essere pericolosa, ma sa dare grandi soddisfazioni. Non possono esistere mezze misure: si può amarla così come si manifesta, nella buona come nella cattiva sorte.

Vi sono periodi durante i quali è dolcissima e soave per intere giornate, settimane anche. Ma è impossibile prevedere il suo comportamento con grande anticipo: è già molto se la previsione può azzardarsi con tre giorni d'anticipo.

D'altra parte muovere 6 alianti, uno o due aerei a motore, 6 vetture con 6 carrelli per il trasporto degli alianti e 16 uomini fra piloti e tecnici, non è cosa che si possa improvvisare all'ultimo istante.

L'unica cosa possibile è quella di fissare un periodo durante il quale, statisticamente parlando, le probabilità di incontrare una meteorologia favorevole, ben disposta — dolcissima ed affascinante — sono le più elevate. Questa la ragione dell'ultima settimana di luglio: giornate lunghe, i campi di grano saranno già tagliati e così, i piloti che voleranno lungo l'asse degli Appennini, avranno — nel caso di atterraggi forzati — a disposizione gli ampi spazi delle stoppie per atterrare coi loro bellissimi, eleganti e preziosi alianti in tutta sicurezza.

Cosa sono i fronti di brezza di mare.

Tutti abbiamo avuto occasione di verificare, seduti in riva al mare, che al mattino la brezza da terra va verso il mare ed all'incirca verso mezzo mattino, quando il sole inizia a farsi caldo, dopo una breve pausa di calma, la brezza si gira di 180 gradi e dal mare inizia ad entrare verso terra. L'aria fresca che ristagna sul mare viene richiamata sulla terra per la caduta di pressione dovuta al riscaldamento dell'aria che giace a contatto con il terreno. Quest'aria fattasi più calsa, quindi più leggera, sale sotto forma di ascendenza termica verso il cielo e

viene rimpiazzata da quella più fresca, quindi più pesante, che proviene dal mare. Se riportiamo questo meccanismo lungo tutta la sponda — per esempio — adriatica, possiamo immaginare che ad una certa ora del mattino un immenso fiume di aria fresca marina penetra lungo tutto il fronte sulla costa dal Tavoliere delle Puglie fine — a volte — all'Appennino bolognese. Questo fronte penetra per decine e decine di chilometri addirittura centinaia di chilometri, se non incontra ostacoli orografici.

Quando il fronte di aria marina è di sufficiente «spessore» e specialmente se questo fronte è contrastato da un vento che gli è contrario al suo spostamento di penetrazione nel territorio, se inoltre esistono corrette condizioni di instabilità siamo allora nelle perfette condizioni perchè durante l'arco della giornata per alcune ore, 5-6 anche più, si manifestano quei fenomeni detti di «convergenza». Lungo questa convergenza (fronte di brezza marina) un aliante si ritrova nella possibilità di volare continuamente «sostenuto» dalle due masse d'aria: quella di origine marina che penetra il territorio e il vento di terra che gli si oppone che si «scontrano». Da questo «scontro», non essendoci altra possibilità, l'aria fugge verso l'alto. Si crea così un «corridoio» d'aria ascendente lungo il quale l'aliante può volare al massimo della velocità che gli è permessa fra i 180 e i 250 Km/h. Si sono sperimentati lungo gli Appennini dell'Italia centrale «fronti di brezza d'aria marina» stabili. Questo fenomeno si verifica quando la forza della «spinta» delle due masse d'aria si equilibrano ed una catena orografica di sufficiente altezza ne diviene la naturale linea di separazione. Sarà il nostro caso nella zona fra la Majella ed il Monte Vettore, più a Sud lo zoccolo del Tavoliere non sempre è sufficiente per creare un ostacolo e allora ci si devono attendere degli spostamenti della linea di convergenza durante l'arco della giornata. Tutto considerato le premesse per svolgere questo primo sondaggio con sufficienti probabilità di successo esistono. Come anche la tentazione d'andare all'appuntamento è troppo allettante per non correre il rischio, forse, che «Lei» non venga!

ATTILIO PRONZATI

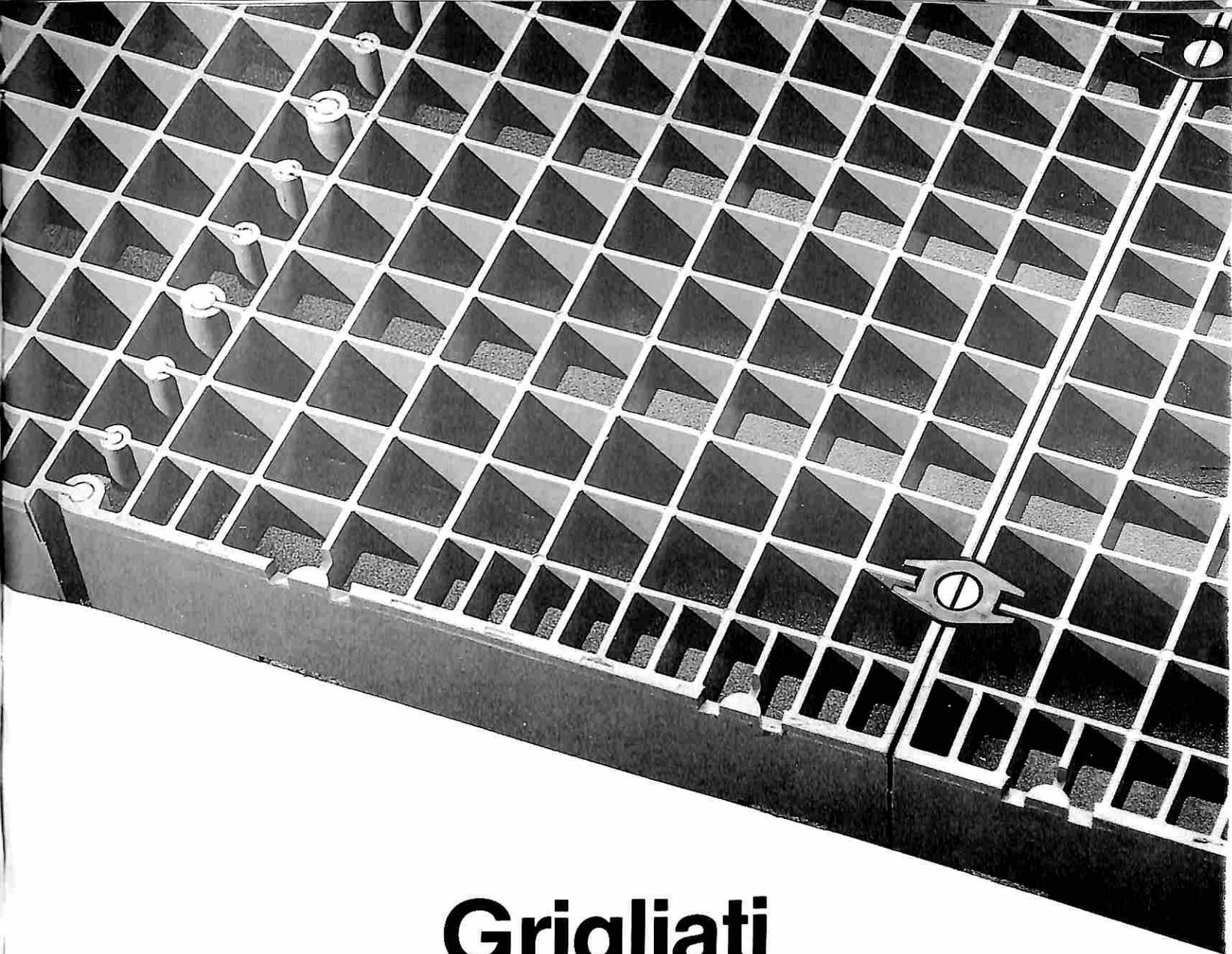
Das Stille Abenteuer

Vivendo gli entusiasmi dell'Attilio, mi vengono alla mente i tentativi del Gioacchino impegnato allora nell'inseguire il suo sogno dei «mille senza vento» in andata e ritorno lungo l'arco alpino.

Questa volta si tratta della catena appenninica e dei fronti di brezza marina che, unitamente all'esperienza ed all'impegno di una sparuta pattuglia di «bravi», dovrebbe consentire di superare l'ambito traguardo dei mille.

Nel prossimo numero, che verrà distribuito alla Mostra di Valbrembo, i primi resoconti. Per ora il più caloroso: in becco all'aquila!

RENZO



Grigliati per pavimentazioni

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

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone aereazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



MAZZUCHELLI

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213

ELABORAZIONE GESTIONALE:

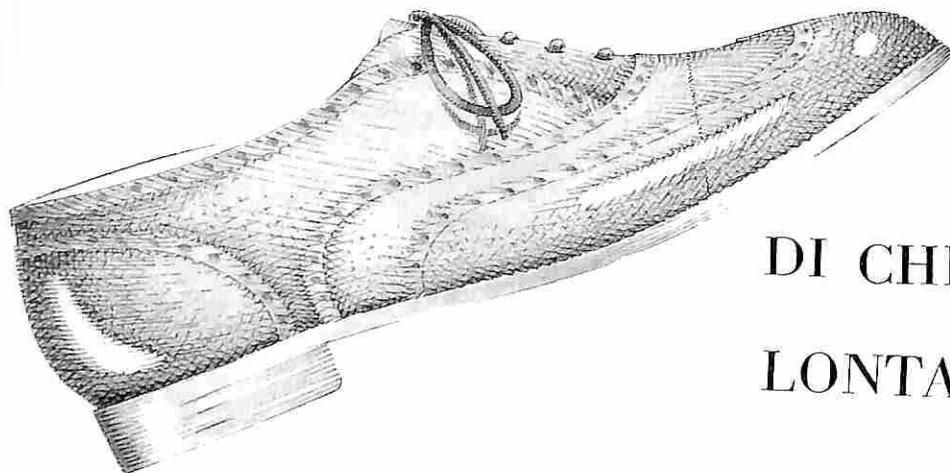
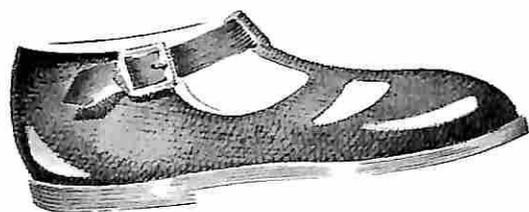
CERCATE QUALCUNO
CHE CAMMINI CON VOI?

PENNY

AGENZIA

IBM

SISTEMA S/36 - AS40



Programmi e sistemi su misura!

- contabilità industriale;
- rilevazione costi;
- gestione distinte tecniche e cicli di lavoro;
- rilevazione presenze tramite badge magnetico;
- sviluppo statistiche marketing;
- gestione ordini clienti;
- emissione bolle e fatture immediate;
- gestione magazzino;
- fatturazione e gestione effetti;
- contabilità generale, clienti, fornitori, I.V.A., in lire e in valuta;
- gestione crediti clienti Italia e Estero;
- gestione cespiti ammortizzabili;
- gestione banca dei dati (con reperimento immediato di qualsiasi informazione).

IL PRIMO PASSO
DI CHI VUOLE ARRIVARE
LONTANO.

PENNY s.r.l.

22076 Mozzate (CO)
Via Varese, 5/D
Tel. (0331) 833.666