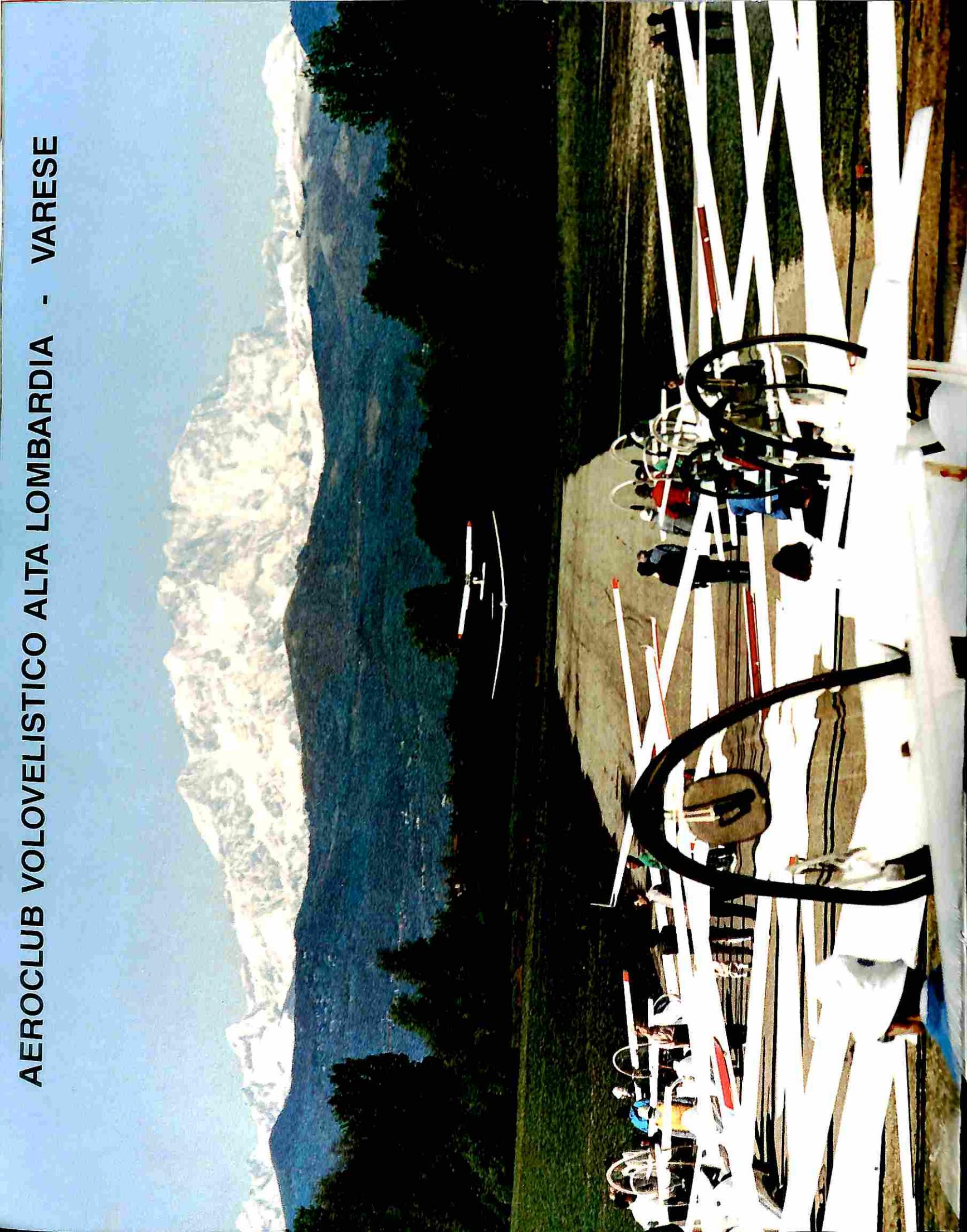


AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

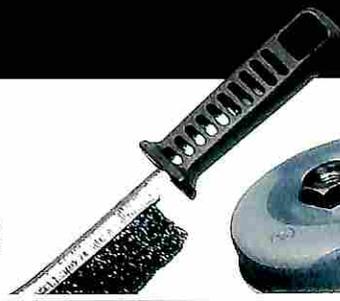
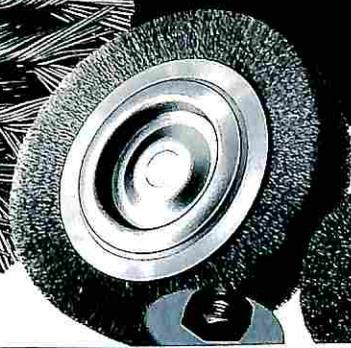
Lavora con voi.

Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY



1966 IL CIELO DI RIETI E L'AeCCVV VI ASPETTANO

Negli stages di quest'anno - pensati per voi -
c'è ancora posto !

- I **piloti neo brevettati** e i **piloti di primo livello** potranno perfezionare la propria tecnica di pilotaggio e conseguire l'insegna d'argento
- I **piloti con insegna d'argento** verranno avviati all'attività cross-country, alle tecniche del volo veloce, al conseguimento dell'insegna d'oro
- I **"trecentisti"** potranno aspirare ai 500 Km e apprendere le tecniche del volo lungo rotte "energetiche" e del volo di competizione

A RIETI SI VOLA DI PIU' E MEGLIO !

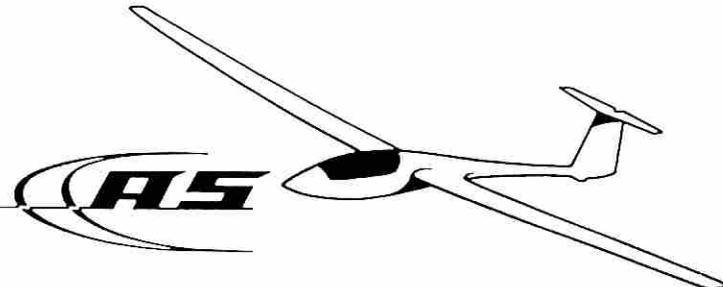
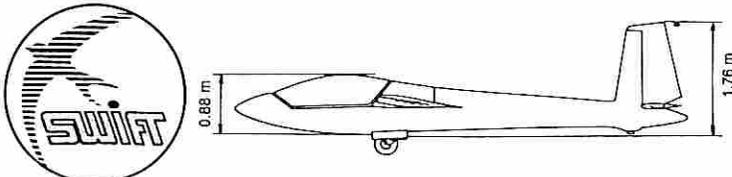
- più giornate volative in una settimana
- più ore disponibili per giornata volativa media
- ogni tipo di condizione metereologica e di volo

VOI AVETE BISOGNO DI RIETI
E RIETI HA BISOGNO DI VOI !

Per informazioni e prenotazioni chiamate 0746 / 202138

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:

	 <p>SWIFT S1 Il nuovo super aliante acrobatico monoposto $\pm 10G$ Apertura alare 13 mt Disponibili Tips di prolunga a 15 mt</p>
 <p>biposto scuola apertura alare 17 mt efficienza max 35 (DFVLR)</p>	
 <p>monoposto da addestramento scuola e performance, apertura 15 mt efficienza max 34 (DFVLR)</p>	
 <p>monoposto classe STANDARD apertura 15 mt, peso max 500 kg efficienza max 43 versione decollo autonomo salita 2,8 m/sec efficienza max 43</p> <p>E</p>	<p>Modifica Mecanair per PIPER PA 18 180 HP Elica quadripla Ottimale per traino alianti e volo in montagna.</p>
 <p>monoposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60</p> <p>versione motoalante peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60</p> <p>BE</p>	
 <p>biposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 58</p> <p>versione con motore di sostenimento salita 0,8 m/sec efficienza max 58</p> <p>E</p>	
 <p>nuovo motoalante decollo autonomo apertura alare 18 mt efficienza max oltre 50</p> <p>E</p>	
 <p>nuovo aliante 15 mt FAI CLASS efficienza max 48</p>	 <p>RIMORCHI COBRA</p>

ALEXANDER SCHLEICHER

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

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



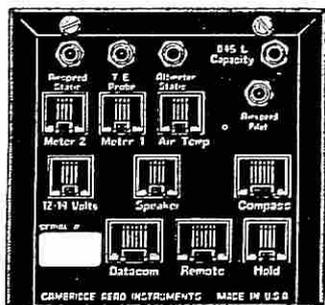
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



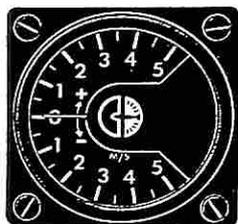
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

SNAV Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.

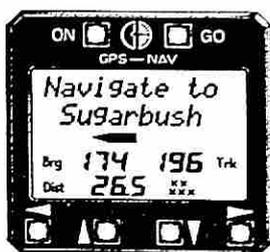


SNAV

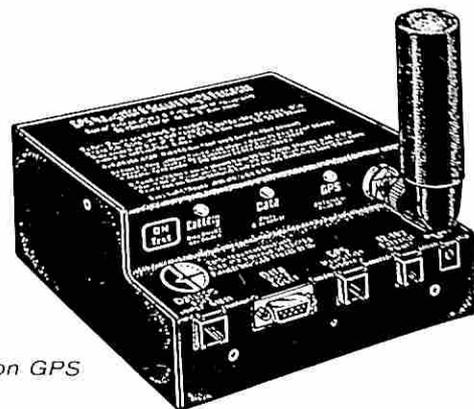
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!



per Austria, Germania e Italia

TEKK Vendita e Assistenza

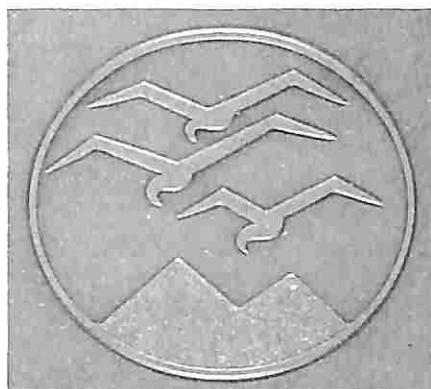
Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33

71065 Sindelfingen

Tel. (0049-0)7031-871 521

Fax (0049-0)7031-877 128



.....onda su onda.....

....impegnato nella ricerca tra le scartoffie e le foto del passato, non mi sono accorto della latitanza del presente.

Certo, è più facile dire del passato, interpretarlo, riportarlo in superficie e disquisire liberamente, traendone conclusioni alla luce della realtà vissuta o comunque già conosciuta.

Ben più arduo il compito del presente: programmare, illustrare, dibattere e realizzare una realtà sulla quale deve, o dovrebbe, essere indispensabile il convenire di una maggioranza.

Tutte parole inutili! Inutili in quanto non si conoscono politiche, programmi, preventivi sui quali contendere o convenire.

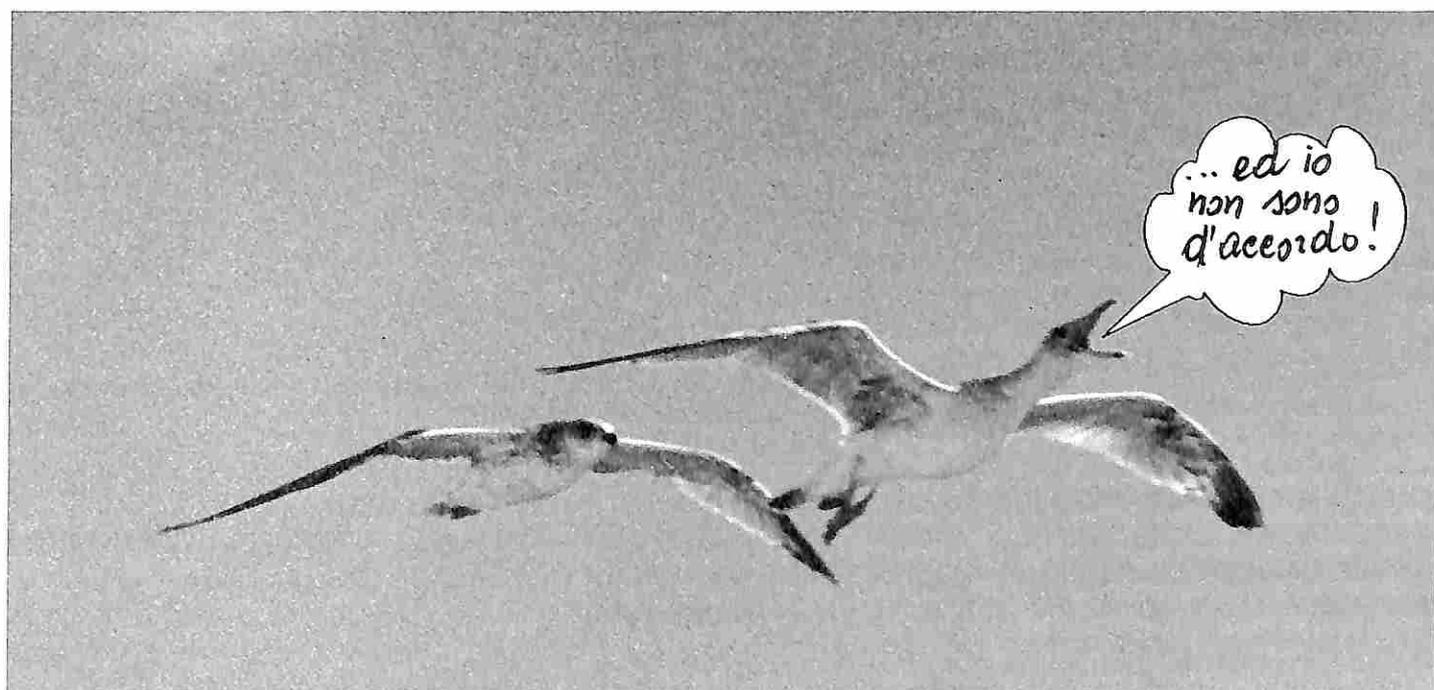
Alla abituale onda di silenzio dei "sudditi" – una volta chiamati "base" – si accavallano le onde di silenzio della Commissione di Specialità, di quella Sportiva, dei Consiglieri dell'Ae.C.I., dell'Aero Club Centrale e – ultima ma non ultima – della Federazione.

Tranquillizzatevi, siamo alle soglie dell'autunno, presto arriverà il Briefing e la "base", scusate i "sudditi", verranno resi edotti e chiamati a deliberare sugli impegnativi programmi già ampiamente illustrati.

Seguirà..... l'applauso!

A chi ci legge, il conforme ma schietto: in bocca all'aquila!

Renzo Scavino





C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE
Internet: roberta.fischer@galattica.it

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209
VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave, 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 237 LUGLIO/AGOSTO 1996

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- | | |
|----|------------------------------------|
| 5 |onda su onda..... |
| 7 | ALIANTI SOLARI |
| 12 | AUGURI F.I.V.L. |
| 13 | <i>competizioni</i> |
| | FINLANDIA - EUROPEI 1996 |
| | UNGHERIA - EUROPEO DELTAPLANI '96 |
| | SLOVENIA - EUROPEO CLASSE CLUB '96 |
| 24 | <i>classifiche reatine</i> |
| | COPPA INTERNAZ. MEDITERRANEO |
| | COPPA CITTÀ DI RIETI |
| 31 | <i>dai campi di volo</i> |
| | VALBREMBO - L'AQUILA - FERRARA |
| | CALCINATE - ALZATE |
| 36 | <i>incontri</i> |
| | AKAFLIEG MUNCHEN E. V. |
| 37 | <i>prevenzione e sicurezza</i> |
| | PARLIAMO DI TRAINI |
| | LIBRETTO D'ISTRUZIONE Ae.C.I. |
| 39 | <i>aerodinamica</i> |
| | LA DINAMICA DEI FLUIDI..... |
| 41 | <i>rassegna stampa</i> |
| 43 | <i>duemilaquarantaquattro</i> |
| | MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!! |
| 47 | <i>vip club</i> |
| | FEDERICO BLATTER |
| 52 | <i>tra le quinte del passato</i> |
| | STORIA DELL'A.V.M. |
| 55 | <i>ultimissime</i> |
| 57 | <i>voloavelainformazioni</i> |

IN COPERTINA: è un invito a dissentire ma, considerato il silenzio che impera, non sappiamo su cosa... dissentire!
(foto di Francesco Scavino)

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1996: CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE !!

- | | |
|--------------------|---|
| 1 - SOSTENITORE | L. 500.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1996 |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA |
| 3 - PRESENZA | L. 90.000 x VOLO A VELA + SORPRESA |

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale. spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.



Alianti solari: inizio di una nuova era?

a cura di Celestino GIRARDI

Non hanno avuto dubbi, gli organizzatori della grande manifestazione: "con oggi inizia una nuova era nella storia dell'aeronautica, quella del volo ad energia solare". L'affermazione è del sindaco di Ulm, la città tedesca della Germania meridionale a sud di Stoccarda, organizzatrice del concorso, bandito a livello mondiale, per la costruzione di un aliante motorizzato in grado di decollare e volare utilizzando esclusivamente l'energia solare, o meglio, l'energia delle cellule fotovoltaiche capaci di trasformare in corrente elettrica la luce del sole.

Risposero all'invito una cinquantina di scienziati, studiosi di ingegneria, inventori, università, case costruttrici di Germania, Austria, Svizzera, giapponesi, americani. Ma ben presto la difficoltà del tema proposto fece sentire tutti gli effetti selezionatrici e già l'anno scorso la pattuglia s'era ridotta ad una decina di incorreggibili ottimisti.

Il tema era infatti decisamente ambizioso, al limite delle possibilità tecnologiche e conoscenze della scienza: l'aliante "solare" doveva essere in grado di decollare da una normale pista erbosa, con un pilota a bordo, salire ad una velocità di alme-

no due metri al secondo, rimanere in volo livellato a 500 m. per almeno 15 minuti. Parola del bando di concorso!

Ed in aggiunta, il progetto complessivo doveva presentare caratteristiche tali da permettere l'uso dell'aliante nella pratica di volo quotidiana.

Infatti, già in passato s'era potuto assistere ad alianti motorizzati in grado di volare sfruttando l'energia fotovoltaica (tra gli esperimenti riusciti, escluse le prove semi-segrete militari, ricordiamo quello messo a punto negli anni '80 dal celeberrimo specialista in costruzioni leggere Paul MacCready, ed il "Solair 1°" del prof. Günter Rochelt, che volò nel dicembre del 1980 senza tuttavia riuscire a superare la quota influenzata dall'effetto suolo, ed ora esposto al Deutsches Museum di Monaco di Baviera. Ma si trattava di velivoli delicatissimi, fragilissimi, leggerissimi, per i quali qualsiasi debole raffica rappresentava una vera e propria minaccia alla resistenza delle componenti strutturali, sfruttate al limite massimo di resistenza.

Il concorso Berblinger (dal nome dell'illustre sarto della città di Ulm, che nel 1811 tentò l'attraversamento del Danu-

bio volando con una specie di primitivo deltaplano; l'esperimento fallì ed il povero sarto finì in acqua e trascorse il resto della sua vita in miseria, sbeffeggiato da tutti i suoi concittadini), poneva quale requisito necessario ed indispensabile, la possibilità di una produzione in serie.

L'aliante solare, per vincere il concorso doveva dimostrare quindi di poter essere, tra l'altro, facilmente smontabile, caricabile su un carrello, trasportabile, di poter accogliere un pilota di peso medio e non necessariamente un peso piuma.

Molti i chiamati, dicevamo, ma pochi gli eletti. I più infatti rinunciarono all'impresa, che pareva aver dell'impossibile, per le difficoltà tecniche o per i costi eccessivi. Tra i sopravvissuti, solo cinque si presentarono all'appuntamento della grande festa dell'aria di domenica 7 luglio 1996 sulle piste dell'aeroporto militare di Laupheim, alla periferia sud di Ulm, con 30.000 curiosi, appassionati, piloti, gente dell'aria, per assistere alla dimostrazione ufficiale del primo vero aliante capace di decollare e volare sfruttando esclusivamente l'energia solare.

E dei cinque prototipi, quattro non erano definitivamente completati, comunque

non in grado di levarsi in volo.

Il vincitore del concorso si chiama "ICARÈ 2": è figlio di un team di 35 studenti della facoltà di ingegneria aeronautica e della università di Stoccarda, guidati dal prof. Rudolf Voit-Nitschmann. Mancava il sole, in quel pome-

riggio domenicale, il cielo era completamente coperto, a tratti pioveva. Ma il volo dell'Icarè è stato pienamente convincente, accompagnato dagli applausi di decine di migliaia di testimoni, indifferenti, come noi, al rovescio della medaglia: il costo di Icarè, equivalente a due

miliardi di lire!

Interessano invece maggiormente le fotografie dell'aliante vincitore del concorso, dell'esemplare piazzatosi al secondo posto e di quello made in Italy, con le loro principali caratteristiche tecniche.

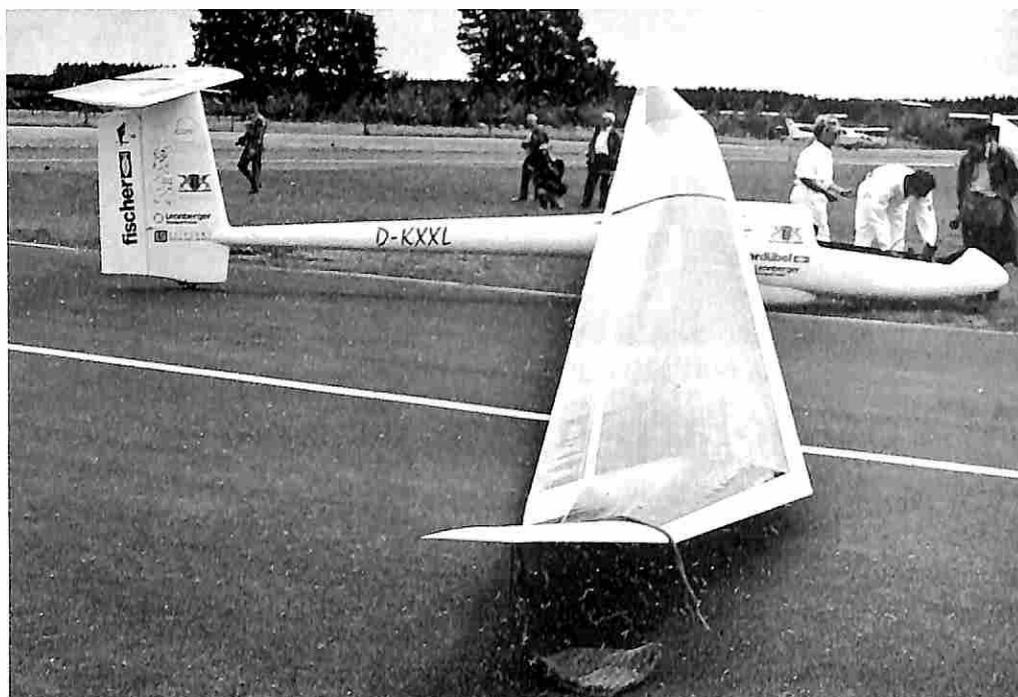
MOTOALIANTE SOLARE "ICARÈ 2"

(vincitore del 1° premio)

Alla sua realizzazione, gli studenti dell'università di Stoccarda hanno lavorato più di due anni. L'intera superficie alare e dello stabilizzatore del piano di coda orizzontale è completamente ricoperta da 21 m² di cellule fotovoltaiche al silicio monocristallino. Forniscono corrente ad una serie di 20 Kg. di accumulatori al nichel-cadmio, caricabili in 45 minuti di esposizione alla luce. Impiegati nella fase di decollo e salita permettono un rateo di salita dei 2,1 m/s.

Raggiunta la quota di 500 metri, l'aliante è in grado di mantenere il volo livellato, con la sola energia delle cellule fotovoltaiche, per un periodo teoricamente infinito (con 500 W/m² di irradiazione solare). Il motore elettrico, con elica ripiegabile, è sistemato sul piano di coda; pesa 15 Kg., capace di una potenza max di punta di 12 Kw, grazie ad un'efficienza del 90%. E proprio questa (oltre ai costi) rappresenta il grande limite invece delle cellule fotovoltaiche: la loro efficienza raggiunge nel migliore dei casi un 15%-20%.

"Icarè" ha dimostrato d'essere robusto, superando le prove di resistenza e guadagnandosi un CN-Speciale, rilasciato dall'LBA (RAI tedesco).



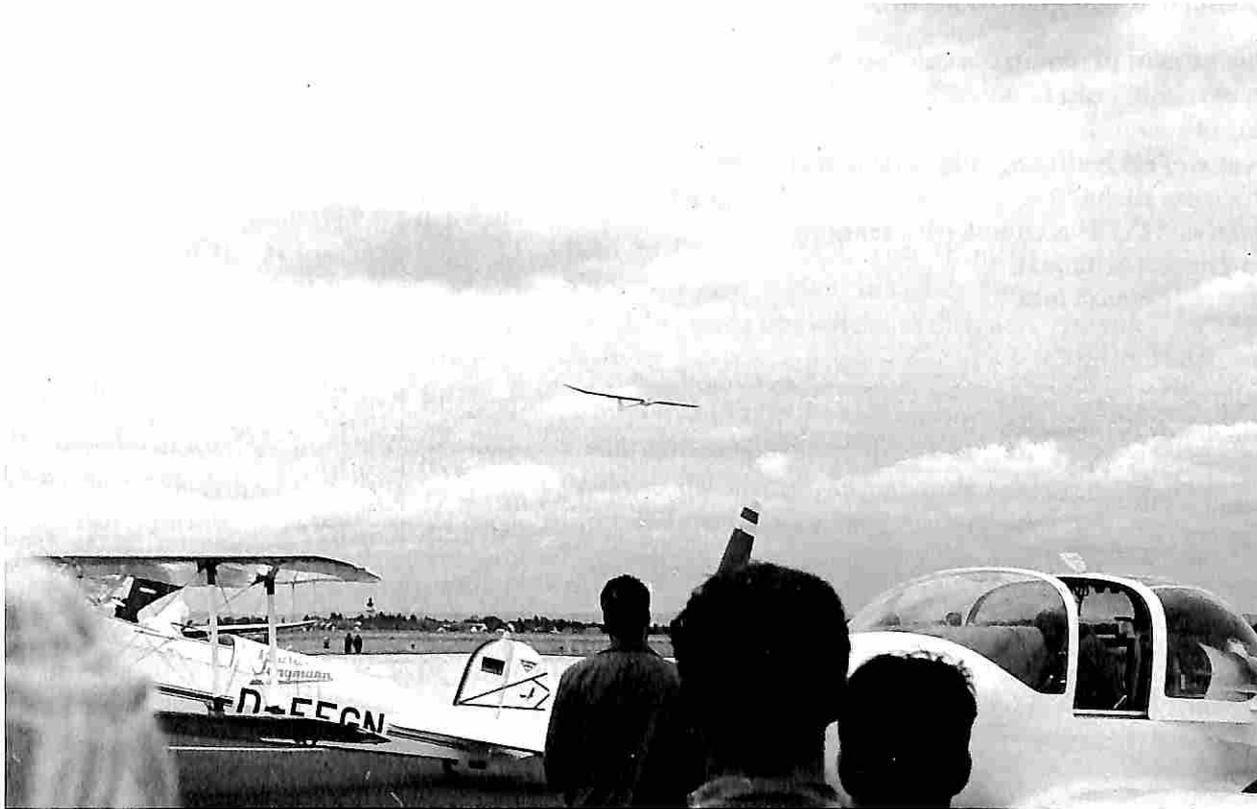
Altre caratteristiche e prestazioni:

Superficie alare	25 m ²
Apertura alare	25 m
Carico alare	14 Kg/m ²

Superficie delle cellule fotovoltaiche	20,7 m ²
Corrente elettrica fornita con irradiazione di 500 W/m ²	1812 W
Potenza all'albero	1559 W
Batterie-energia	915 W
Potenza di punta motore elettrico	12000 W

Prestazioni di volo:

Velocità di stallo	44 Km/h
Velocità salita	50 Km/h
Velocità di manovra	101 Km/h
(ha superato la prova con raffiche di 15 m/s pos. e neg.)	
Velocità max volo orizzontale	115 Km/h
Velocità Vne	120 Km/h
Velocità max con energia solare (1.000 W/m ²)	83 Km/h
Autonomia degli accumulatori (senza sole)	40 min.
Autonomia degli accumulatori (senza sole)	>33 Km
Tempo di carica accumulatori (500 W/m ²)	45 min.
Miglior salita	2,1 m/s
Minima discesa	0,39 m/s
Potenza richiesta per volo livellato	1.400 W
Max eff:	43 a 61 Km/h
Corsa decollo su pista erbosa	180 m



MOTOALIANTE "SOLAIR II"

(foto B1, B2, B3, B4) (vincitore del 2° premio del concorso)

Dopo aver consegnato il suo primo prototipo al Deutsches Museum di Monaco, il professore amburghese Günther Rochelt s'è presentato al concorso di Ulm con la sua seconda creatura, il "Solair II". Un progetto indubbiamente interessante, ma giunto in aeroporto

ancora incompleto nella parte elettrica (galeotti furono i tempi ristretti del concorso...) e non in grado di levarsi in volo.

Oltre al profilo della fusoliera ed al carrello largo (1,20 m a tutto vantaggio della stabilità in decollo, con ruotino sterzante in coda), colpisce la soluzione del doppio motore nel piano di coda a "V".

Le ali presentano la possibilità di prolungamento fino a 20 metri con winglets.

L'esemplare fotografato a Laupheim presentava un'apertura alare di 14,10 m, conferendogli caratteristiche più "corsaiole" e comunque una robustezza capace di incassare accelerazioni fino a 6 g. Il peso massimo al decollo è eccezionalmente basso: 230 Kg. grazie all'ampio impiego delle più moderne fibre di vetro, carbonio, aramid.

Cellule fotovoltaiche al silicio monocristallino con efficienza del 17,3%



Altre caratteristiche e prestazioni del Solair II:

Apertura alare	fino a 20 m
Superficie alare	17 m ²
Allungamento	23,5
Carico alare	13,5 Kg/m ²
Superficie delle cellule fotovoltaiche	13,44 m ²
Potenza max con irradiazione di 500 W/m ²	1163 W

Due varianti di motorizzazione: potenza (in entrambi i casi bimotores)	2 x 4000 (4500) W
Max eff. motori elettrici	91%
Diametro eliche (ripiegabili)	1,46 m
Efficienza eliche	89%
Batterie: 54 celle accumulatrici, tensione	65 V
Batterie: capacità max	20,8 Ah
Batterie: potenza max	1352 Wh

Stallo	44 Km/h
Velocità di manovra Va	96 Km/h
Velocità max Vne	120 Km/h
Velocità min. discesa	0,35 m/s a 51 Km/h
Max eff.	46 a 59 Km/h

Per il volo livellato con cellule fotovoltaiche (500 W/m²) la velocità ottimale è di 51 Km/h (755 W).

La salita con rateo di 2 m/s ed impiego degli accumulatori richiede 5071 W a 51 Km/h (5742 W a 65 Km/h).





MOTOALIANTE I-OSOL

È l'unico aliante solare di ideazione e realizzazione italiana esposto al concorso. La sua origine italiana è tradita dalle marche I-OSOL, abbreviazione di O SOLe mio! Pur non (ancora) in grado di volare, ha ricevuto a Laupheim il riconoscimento del 5° posto, per l'originalità del progetto.

Presenta tuttavia alcune caratteristiche che non lo rendono idoneo ad un eventuale uso quotidiano: la trave-fusoliera ed ancor più l'enorme piano di coda sono troppo bassi, troppo vicini al terreno, in posizione pericolosa, comunque facil-

mente danneggiabili. Un progetto interessante ma perfezionabile, a giudizio della commissione esaminatrice del concorso di Ulm.

Il motoaliante I-OSOL, con 18 metri d'apertura alare e 20m² di cellule fotovoltaiche, vanta una efficienza dichiarata di 34.

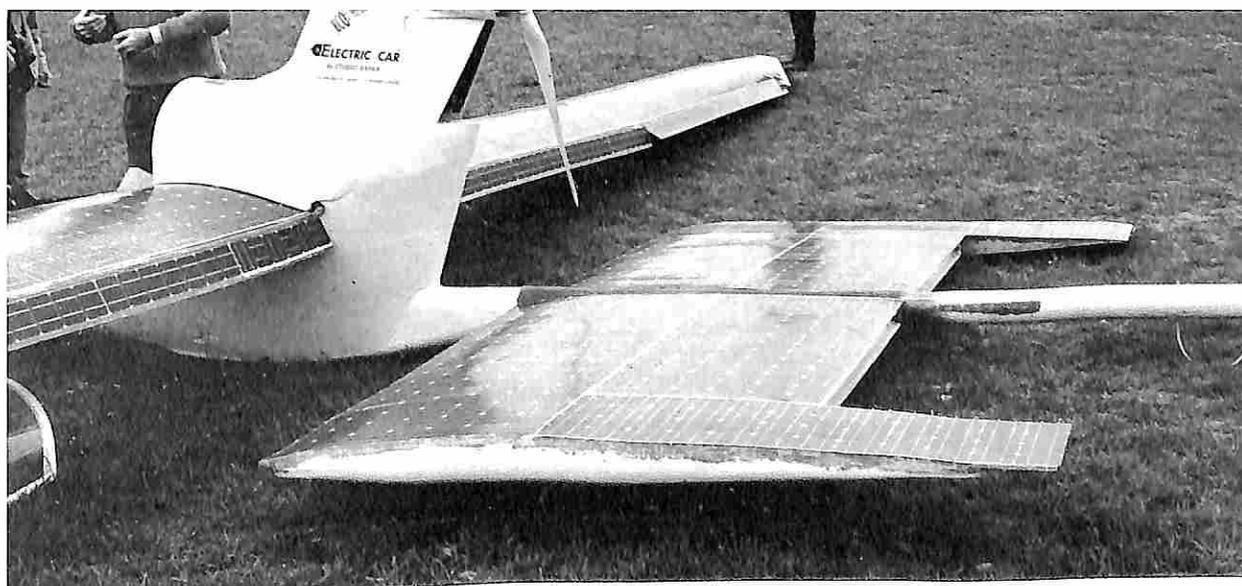
Il motore è in fase di realizzazione, ma a suo completamento l'aliante sarà in grado di decollare e volare con le sole fotocellule, senza l'ausilio di batterie, ci hanno dichiarato all'Aeridea, la ditta che assieme allo studio Barra, entrambi di Savona, hanno realizzato il progetto elab-

borato da Antonio Bubbico, presente sul campo a Laupheim per presentare la sua creatura.

Il titolare dell'Aeridea, Aldo Benedetti, maledisce le difficoltà incontrate nel reperimento di adeguate sponsorizzazioni: "se avessimo avuto l'aiuto economico, l'aliante sarebbe già in volo!".

Aldo De Benedetti vanta al proprio attivo la realizzazione di altri aliante motorizzati, mono e biposto, con motore Guzzi da 250 CC e 43 CV ed una strabiliante autonomia dichiarata di 1.300 chilometri.

CELESTINO GIRARDI

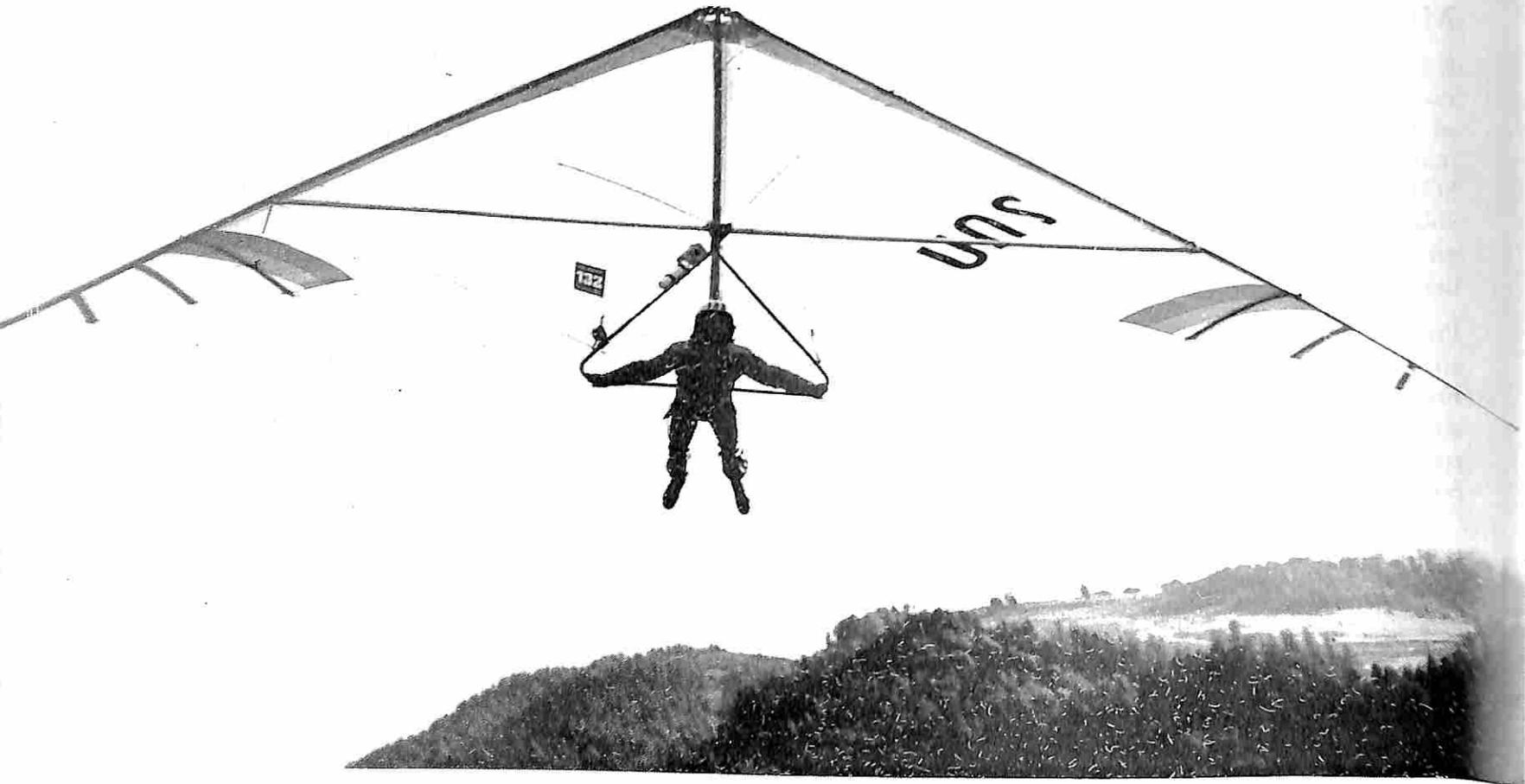


**LA RIVISTA DEI
VOLOVELISTI ITALIANI**

NOVEMBRE - DICEMBRE 1976

N. 119

VOLO A VELA



AUGURI AI PRIMI VENT'ANNI DELLA F.I.V.L.



Bel tempo finlandese per i Campionati Europei 1996

di Smilian CIBIC

In albergo, di prima mattina, tengo la radio accesa su una stazione locale, di cui non capisco la lingua, e improvvisamente sobbalzo all'udire notizie comprensibilissime sullo scoppio dell'Ariane, su Marco Polo e sulla via della seta, ... in latino! Gli amici locali mi spiegheranno che lo fanno per diffondere l'interesse per questa antica lingua e che gli stessi giornali radio vengono trasmessi a onde corte per il resto del mondo.

Strano e bel paese la Finlandia, da un lato modernissimo e tecnologicamente avanzatissimo, dall'altro con una natura splendida, tutta foreste, laghi, isolotti, con i tramonti che non finiscono mai, l'uccello caccia-bombardiere che come ci vede comparire sulla riva del lago si ripete in picchiate minacciose per difendere il nido su una roccia in mezzo all'acqua, alternandole a quelle contro un uccello che nuota tranquillamente in cerca di cibo e che regolarmente si tuffa sott'acqua ad ogni passaggio dell'attaccante.

Capanne con sauna dappertutto e campeggi pieni di roulottes che, pur molto distanti dalla città, si riempiono nei fine settimana estivi a testimoniare il grande amore per la natura di questo popolo. E in mezzo alla natura, un centinaio di

km a nord di Helsinki, è pure la sede di questo Campionato Europeo, su un vasta ex base militare con quattro piste in cemento, riadattata molto bene per l'uso volovelistico, circondata anch'essa da non so quanti laghi e laghetti e vicina a niente. Infatti, oltre al nome, Rayskala ha solo qualche decina di case, e l'unico locale pubblico è il supermarket che, per avere una ventina di metri quadrati, è molto ben fornito.

Ci eravamo stati per la stessa gara pochi anni fa, ma abbiamo trovato tutto molto migliorato, grazie evidentemente a numerose e ottime sponsorizzazioni.

Migliorate le infrastrutture, con un grande hangar adibito a bar, ristorante, negozio e animatissimo centro di ritrovo (ai tavoli all'esterno, alle nove del mattino, al sole e con un forte vento freddo, i nostri amici finlandesi sono già lì a centellinarsi i mezzi litri di birra), un altro bar ristorante più tranquillo nella palazzina uffici del club e della direzione gara. Bellissime casette in legno ospitavano la sala stampa e altri servizi tecnici. Il vicino centro nazionale, in mezzo alla foresta, oltre ad alloggiare diverse squadre, disponeva di sale per riunioni meno numerose, di un vasto campeggio

e di saune in riva al solito laghetto. Ma il salto più importante era nelle tecnologie, a cominciare dai telefonini. Grazie alla locale Nokia, tra le grandi nel mondo in questo settore, tutte le rappresentative erano dotate dall'organizzazione di un telefonino che costituiva la via di comunicazione preferenziale con l'organizzazione. La disponibilità di telefonini a noleggio per quelli che non lo avevano già con sé faceva sì che praticamente ogni pilota e la sua squadra ne fossero dotati. Questo sgravava completamente la direzione di gara dalle telefonate riguardanti gli atterraggi fuori campo. Il pilota che ne era vittima, e ci sono state giornate in cui erano numerosissimi, telefonava alla sua squadra dando le coordinate che leggeva sul GPS, gli altri dati relativi alla gara e le indicazioni per raggiungerlo. La squadra compilava il modulo del fuori campo, ne consegnava una copia alla direzione di gara e partiva per il recupero. Se inconvenienti vi sono stati, è stato solo perché non sempre, in un paese così poco abitato, e sia pure dotato di un ottima rete stradale, era facile trovare in mezzo ai campi la via di accesso all'aliante, magari nascosto dal bosco.

Il campo di gara comprendeva buona parte della fascia sud della Finlandia, condizionato dagli aeroporti di Helsinki, Turku, Tampere e Lahti, con severe restrizioni di traffico, in particolare per quel che riguarda le quote massime. Il terreno era piuttosto piatto (il rilievo più alto superava di poco i duecento metri) e, per la presenza di molti insediamenti agricoli, abbastanza atterribile.

Le difficoltà, tra le quali quelle che una volta potevano essere costituite dalla navigazione oggi del tutto eliminate dal GPS, venivano principalmente dal vento, abbastanza normalmente sui venti nodi, ma con punte ben oltre i trenta.

Ci si aspettava una partecipazione più numerosa, da primato per questa manifestazione, ma da una parte la distanza della Finlandia con i conseguenti costi della trasferta, dovuti inoltre anche all'alto costo della vita nel paese, dall'altra la vicinanza nel tempo dei premondiali di St. Auban, l'hanno limitata ad 87 concorrenti (resta così imbattuto il primato di 91 di Rieti) di 19 nazioni (20 comprendendo il giapponese Ichikawa, fuori concorso). Partecipazione peraltro eccellente dal punto di vista qualitativo, con tre campioni europei in carica, tra i quali il nostro Ghiorzo, Ziegler e Schramme, numerosi ex campioni europei e mondiali, come Brigladori, Centka, Ax, Oye. I nostri Brigladori e Monti avevano già partecipato qui ai Mondiali 1976, il secondo anche agli Europei 1988. Con Leonardo correvano nella standard suo figlio Riccardo e Stefano Colombo, nella 15 metri con Ghiorzo volava Gostner, mentre Monti era il nostro solo rappresentante nella libera. Con 39 concorrenti nella standard, 32 nella 15 metri e 17 nella libera si confermava la ormai consueta supremazia della prima sulla seconda, e la costante scarsità della terza.

Il primo, e per fortuna l'unico, a provare che non si può atterrare nella foresta è stato, già durante gli allenamenti, un inglese. Non s'è fatto niente ed ha par-

tecipato alla gara della 15 metri con un aliante in prestito. I rottami del suo ASH 25 sono stati messi immediatamente in vendita dall'assicurazione.

Pioggia e vento facevano presagire poco di buono all'inaugurazione, saggiamente brevissima, ma il direttore di gara, l'ottimo Tapio Savolainen, assicurava di aver risparmiato il bel tempo per i giorni seguenti. E in effetti non si sa a chi si sia appellato per riuscire ad avere 11 giorni di gara su 14, anche in giornate in cui le perturbazioni che si succedevano lasciavano solo qualche ora di intervallo per lo svolgimento delle prove. Alla fine Tapio era costretto a sacrificare la barba, avendo fatto voto di tagliarsela se si raggiungevano le dieci prove.

Per l'inizio delle gare, il 2 giugno, le perturbazioni che si susseguono da sud-ovest lasciano un buco di qualche ora, con venti piuttosto forti, che consente di assegnare prove tra i 235 ed i 280 km. Le cose cominciano piuttosto male per noi: Ghiorzo, campione in carica e uno dei più seri pretendenti al titolo, si trova al posto sbagliato al momento sbagliato e finisce sfortunatamente fuori campo a poco più di metà percorso, mentre quasi tutti rientrano, e perde i circa settecento punti che lo divideranno alla fine dal vincitore. E ne perde oltre duecento con una prova non molto felice, da metà classifica, anche Leonardo Brigladori, mentre si piazzano bene, 5.o e 6.o, Brigladori junior e Colombo.

La nuvolosità permane a sud il giorno dopo, minacciando di estendersi sul campo di gara. Con temi allungati di una settantina di km rispetto al giorno precedente, i concorrenti partono subito per non correre rischi e tornano presto con medie dei vincitori tra i 113 ed i 118km/h. Leonardo si riscatta con una bella vittoria condivisa con i quattro tedeschi, che sembravano voler ripetere la prova di forza di Rieti.

Un promontorio di alta pressione consente il 4 giugno, per la terza prova, l'assegnazione di temi lunghi, tra i 430

ed i 530km, che vengono completati, con medie molto alte dei vincitori, tra i 114 ed i 126km/h, da tutti i concorrenti meno uno. Nella 15 metri vince per la seconda volta Grund; vanno bene Ghiorzo e Gostner, quarto e settimo, ma sarebbero secondo e quarto se non si fossero ingenuamente beccati 50 punti di penalità per infrazioni allo spazio aereo, che coi GNSS non scappano.

Dopo un paio di giornate di bei cumuli, il tempo è in peggioramento (vento forte combinato con brezza di mare a ovest e coperture a est) ed i temi vengono accorciati per la quarta prova, che si conclude ancora con solo 10% dei concorrenti fuori campo, ma con medie abbassate di circa 25km/h. Ancora un'ottima prova di Leonardo, secondo a soli 4 punti dal primo, mentre gli altri volano senza infamia e senza lode.

La sosta forzata del 6 giugno per maltempo consente un primo bilancio dopo quattro prove.

Per la standard abbiamo accennato sopra al fatto che i tedeschi sembravano voler dominare sin dall'inizio: a questo punto li troviamo compatti nei primi cinque posti della classifica generale col solo inserimento di Leonardo al quarto posto. Brigladori junior, dopo un bell'inizio e tre prove opache, è tredicesimo, mentre Colombo naviga in retroguardia.

Nella quindici metri il giovane tedesco Grund, con due primi, un quarto ed un quinto posto è saldamente al comando seguito dall'inglese Kay. Ghiorzo guadagna otto posizioni dalla prima giornata e si porta al 23.o posto, mentre Gostner vola discretamente per essere 14.o.

Come Grund, anche l'asso polacco Centka, con una vittoria e tre ottimi piazzamenti, domina la libera in cui Monti si mantiene a metà classifica.

Si riprende il giorno 7 per un periodo che dovrebbe essere di bel tempo ma che, come vedremo porterà i suoi problemi. La pressione è in aumento, i venti dal terzo quadrante si avvicinano ai 60km/h e si prevedono strade di cumuli (ci sarà



anche onda). I primi temi, troppo ottimistici, vengono accorciati a 250-300km. È la giornata dei cechi: Stepanek e Dedera vincono con notevole distacco rispettivamente nella standard e nella 15m; vanno bene tra i nostri Ghiorzo, 3.o, e Colombo, 5.o.

Un afflusso di aria calda porta la prima giornata (8 giugno) di termiche secche e il direttore di gara si pentirà di aver scelto per la sesta prova i temi più lunghi, dai 400 ai 521 km. Una copertura di cirri proveniente da nord complica la giornata: solo due, il tedesco Karow e Leonardo, rientrano nella standard; uno, il francese Hoyeau, nella 15m, col quale Ghiorzo ha volato fino a pochi km dal traguardo e finendo per terra, ma buon secondo, per una scelta sfortunata. La libera è salvata dalle ali lunghe, tra le quali Monti ha conquistato un bel terzo posto.

Aria molto stabile e termiche secche il giorno successivo consigliano temini della mutua (250km per la libera, più corti gli altri), che comunque sembrano ancora eccessivi al momento della partenza. Ci si aspetterebbe che tutti partano piuttosto presto, ma si ripete al peggio quello che abbiamo visto in altre occasioni. Nessuno vuol partire davanti agli altri, un roccolo parte addirittura verso le quattro. Ne risulta l'arrivo più bello ed allucinante che ci sia mai capi-

tato di vedere: trenta alianti in due minuti che spuntano dal laghetto in testata pista e si incanalano sfrecciando in un corridoio di un paio di centinaia di metri di larghezza tra le foreste che delimitano il campo. Per fortuna va tutto bene, ma Leonardo, primo classificato (con Ricky secondo, e Monti nuovamente terzo nella libera), che già aveva avuto mezzo piano di coda tranciato in Australia in una giornata del genere, è furibondo contro questo modo di gareggiare. Sento un grande campione straniero dire: "I tedeschi hanno creato il volo a vela, i tedeschi lo distruggono", ma onestamente non sono della stessa opinione. È vero che sfruttano il regolamento fin dove è possibile, ma la verità è che tutti o quasi si comportano nella stessa maniera, dettata dalla formula di gara: chi parte prima è destinato a farsi raggiungere, e la classifica è l'inverso dell'ordine di partenza, tanto che ci chiedevamo perché proseguire, visto che tutto era già definito.

Il 10 giugno si presenta come il giorno precedente, e gli organizzatori molto opportunamente assegnano alla libera un'area prescritta con tempo limitato a quattro ore (è la prima volta dopo i Mondiali di Uvalde, che con la loro stupida formula hanno praticamente estromesso questo tipo di prova). Vince il polacco Centka con poco più di 400km,

Monti è quarto, e all'arrivo i piloti sembrano soddisfatti di questa variazione. Per le altre classi si ripete la manfrina del giorno prima, ma se nella 15 metri vince Grund, ultimo a partire (e Ghiorzo, partito poco prima, è secondo), una copertura di cirri che avanza da sud premia i piloti della standard partiti piuttosto presto. Polemicamente il mattino dopo, invece dei primi classificati, il direttore di gara premia tra molti applausi quelli che, non esasperando il tatticismo, sono partiti per primi.

Ragioni di difficoltà di computo dei punteggi (un programma rapido è in preparazione) impediscono agli organizzatori di assegnare per la nona prova l'area prescritta a tutte le classi nonostante la situazione si presenti simile ai giorni precedenti. Vengono assegnati circa 360km alla libera e intorno ai 300 alle altre due. Per descrivere cos'è successo non trovo di meglio che trascrivere in sintesi quello che ha scritto il direttore di gara sul bollettino:

"I tasksetters decidevano di chiudere il traguardo presto per incoraggiare i piloti a partire. Il meteorologo diceva che le termiche sarebbero finite presto, che le ultime sarebbero state molto deboli e che il vento si sarebbe rinforzato verso sera. Ciononostante tutti hanno aspettato l'ultimo momento. Non ho parole...".

E in effetti il vento contrario rinforza in

particolare quando sta arrivando Leonardo, che è costretto ad atterrare, come Colombo, nel campo prima dell'aeroporto. Solo otto rientrano nella standard, intorno ai due terzi nelle altre due classi.

Un 12 giugno piovoso consente di fare ancora il punto sull'andamento generale delle gare in vista delle giornate conclusive.

Nella standard i tedeschi mantengono le posizioni, con Ziegler che ha scalzato Weiss dalla prima posizione, mentre Leonardo ha guadagnato la terza posizione. Nella 15 metri due prove non particolarmente brillanti facevano perdere nella sesta giornata la testa della classifica a Grund in favore del bravissimo ceco Deder, ma un quarto, un primo ed un secondo posto nelle giornate seguenti lo hanno riportato al comando, mentre al terzo posto si manteneva il regolarissimo francese Hoyeau. Due secondi ed un terzo posto, alternati a due prove meno brillanti, portavano Ghiorzo, che riguadagna altre 14 posizioni, al nono posto, mentre Gostner, con un paio di prove infelici, ne perde tre.

Centka nella libera reggeva bene l'attacco del tedesco Back, avvicinandosi a soli sei punti dopo la sesta prova, e con una vittoria e due ottimi piazzamenti rimetteva a posto le cose prendendosi un buon margine. Monti, nonostante due terzi ed un quarto posto, non si spostava dalla ottava posizione.

Ma la pausa consente anche, dopo i fatti degli ultimi giorni, una interessante riunione tra organizzatori, capisquadra e piloti, in presenza del presidente dell'IGC, per vedere cosa si può fare per eliminare questi inconvenienti che abbassano il livello sportivo e minano la sicurezza delle gare. Ne riferiremo diffusamente in una breve relazione a parte.

Si riprende il 13, con quella che secondo le previsioni potrebbe essere l'ultima prova. Un fronte avanza velocemente da ovest e l'organizzazione assegna a tutte le classi un'area prescritta di tre ore. Sembra assurdo, ma si rivela una buona tro-

vata. I concorrenti fanno in tempo a partire prima dell'arrivo del maltempo, per poi spostarsi man mano verso est, davanti al fronte che avanza, tra i punti di virata validi per la giornata. Atterrano naturalmente tutti fuori campo, piuttosto distanti, ma ne è risultata una gara interessante, che ha visto l'avanzamento di Leonardo al secondo posto, il crollo del tedesco Weiss, anche per un banalissimo errore, nella standard e nessuno spostamento nelle primissime posizioni delle altre classi.

Ancora brutto tempo il 14, ma, diversamente dalle previsioni, è volatile il 15, ultimo giorno utile, con i cumuli che si asciugheranno da ovest. Vengono assegnati poco meno di 300km alle ali corte, 50 km di più a quelle lunghe.

Attendiamo trepidanti sulla linea di arrivo, sperando che Leonardo possa mantenere il secondo posto, e sembra così, per un bel pò anche sugli schermi delle classifiche, ma poi una telefonata di Avanzini da Milano mi comunica che sull'Internet è invece terzo: potenza e maledizione della tecnologia. Comunque bravissimo Leo, sei sempre un leone!

Riccardo è l'unico ad atterrare fuori, vicino al campo, per eccesso di generosità e dopo aver volato bene. Arrivano nel gruppo di testa Ghiorzo e Gostner, per guadagnare rispettivamente due e un posto. Opaca la prova di Monti che conserva l'ottavo posto.

Concludendo, nella standard vinceva meritatamente il giovane tedesco Ziegler, già campione a Rieti, con vantaggio enorme; i suoi compagni Weiss, Schramme e Karow completavano, con il 4.o, 5.o e 6.o posto, la buona prova della squadra. Il giovane francese Aboulin rimontava negli ultimi giorni per togliere l'argento a Leonardo. Degli altri nostri, Riccardo ha raccolto poco, solo un 17.o posto (era 11.o dopo la penultima prova), pur avendo volato bene, con un'ottima collaborazione col padre. Su Colombo, certamente distratto da seri problemi familiari, è difficile esprimere un giudizio.

A proposito di Leonardo, vorrei per-

mettermi una breve digressione. A parte lui, gli altri vincitori di medaglie hanno in questa occasione età comprese tra i 26 e poco più di 40 anni. Leo ne ha 58, ha partecipato per la prima volta ai Mondiali nel 1960, è stato campione mondiale ed europeo ed è ancora, dopo 36 anni di competizioni internazionali, tra i migliori piloti al mondo. Gli auguro di partecipare ad altre gare internazionali (penso che gli piacerebbe farlo nella nuova World Class, che ha avuto in lui il principale promotore), ma non sarebbe il caso di pensare, come nel cinema, ad un premio alla carriera?

Nella 15 metri il giovanissimo e rilassato tedesco Grund ha dominato la gara dall'inizio, superando il bravo ceco Deder. Ghiorzo, pur non rendendo al massimo, riusciva a rimontare al sesto posto dopo l'infortunio iniziale, mentre Gostner, con una serie di prove alterne, finiva 16.o.

Nell'accanito duello tra il polacco Centka ed il tedesco Back, ha prevalso alla fine piuttosto nettamente, rimanendo in testa dall'inizio alla fine, il primo e più titolato. Il bronzo è andato al danese Andersen, un gentiluomo che non ama intruparsi. Solo sesto l'olandese Kurstjens, che pure ha vinto cinque giornate. Buona in complesso la prova di Monti, 8.o, certamente la sua migliore in libera.

C'era anche una classifica a squadre, con in palio un bel trofeo, vinta naturalmente dai tedeschi, ben organizzati e condotti, seguiti dagli olandesi e dai francesi, che in verità non hanno raccolto molto in rapporto all'impegno profuso. Più che onorevole il quarto posto conquistato dalla nostra squadra, a conferma di un'ottima prestazione complessiva, davanti ad altre nazioni molto titolate, come Gran Bretagna e Polonia, quest'ultima ricca anche di grandi nomi. La Finlandia, priva del rappresentante migliore, Kuittinen, non ha saputo sfruttare il fattore campo e si è classificata solo 13.a.

Detto dei piloti, dobbiamo dire qualcosa degli alianti, che non hanno presen-

tato nessuna novità assoluta, ma molte macchine recenti.

Se nella standard il Discus, con 20 presenze, è stata ancora la macchina più rappresentata, essa ha equamente diviso i primi dieci posti in classifica con l'LS 8 (11 presenze), solo che questo ne ha occupato i primi quattro. Come sempre, è difficile dire quanto sia merito dei piloti e quanto dell'aliante, ma sembra proprio che, dopo più di una dozzina di anni di quasi incontrastato predominio, il Discus abbia trovato il suo successore. Tra gli altri c'era anche uno Jantar Standard, con il quale un povero ma bravissimo siberiano riusciva quasi sempre a rientrare.

Lo stesso discorso vale anche per il confronto tra il Ventus 2 e l'ASW 27 (3 presenze) nella 15 metri, con un campo più interessante. Più rappresentato il primo (6 presenze), ma superato come numero dagli LS 6 (12 macchine), ha occupato sei posti nei primi sette, mentre i tre ASW 27 sono al 4.o, 10.o e 12. posto. Solo in fondo alla classifica gli SZD 56, pure pilotati da grossi piloti polacchi (Trzeciak e Kepka), che non mancavano occasione per lamentarsi di questa macchina con tanti difetti, finora costruita in tre esemplari e comunque in vendita sul mercato. Sembrerebbe qui confermarsi la non percorribilità della strada scelta sia da Schleicher che dai polacchi, quella delle superfici alari ridotte, che inevitabilmente portano a carichi alari minimi parecchio più elevati del Ventus, inconveniente che si finisce col pagare nel corso di una gara. Gli LS 6, essi pure, come il Discus, già primi ai Mondiali 1985 di Rieti, occupano posizioni certamente più basse di quelle che meritano, e qui si può dire che questo deriva dal fatto che questa macchina è stata abbandonata da tutti i piloti di una certa levatura, che per non rischiare di perdere in competitività si sono prontamente buttati sulla macchina più recente.

Nella libera equamente rappresentati Schleicher, con 5 ASH 25, un ASW 22 e 2 BL, e Schempp-Hirth, con 3 Nim-



La premiazione della Classe Standard

bus 3, altrettanti Nimbus 4 e 2 Nimbus 4D.

Ha vinto l'ASW 22BL, certamente il più competitivo, ma sulla breccia, come gli altri tipi ad eccezione dei Nimbus 4, da una decina d'anni. Ciò conferma una involuzione di questa classe che sembra inarrestabile, con un mercato sempre più scarso, con prezzi ormai iperbolici, che non sembra giustificare investimenti importanti da parte dei costruttori in questo settore. Nè pensiamo possa essere il 30 metri di cui si sta seriamente parlando, e probabilmente destinato a pochi amatori, a migliorare la situazio-

ne.

Con la premiazione in una splendida giornata di cumuli da manuale si è così concluso un bellissimo campionato, con una meteorologia varia e interessantissima, che ha consentito la disputa, in 14 giorni, di 11 prove di lunghezza media di quasi 350km, con media delle velocità dei primi di quasi 100km/h per la libera (125,8 nella prova più veloce) e di 92-93km/h per le altre due classi.

L'organizzazione è stata eccezionale, ed abbiamo avuto modo di constatarlo già mesi prima (le risposte ai fax arrivavano a velocità incredibile). Il Capo (la maiu-



Autostrade e Aerostrade finlandesi

scola è intenzionale e meritata), Tapio Savolainen, si è impegnato con tutta la famiglia (la moglie si occupava delle pubbliche relazioni e, insieme con la brava Janet Hider Smith, della stampa, il figlioletto era adibito, con un carrettino ufficiale, al trasporto dei loggers) e si è valso di gente, tratta da un volo a vela serio con 2150 piloti su 5 milioni di abitanti, che sapeva che cosa fare e lo faceva con estrema competenza e disponibilità. Ha gestito la gara, ben assistito dal suo vice Halonen, con bonario umorismo (le piccole infrazioni costavano una scatola di sei birre), ma con estremo rigore sulle cose importanti. Il giovane e modesto meteorologo, ben appoggiato dall'istituto nazionale di meteorologia, si è rivelato bravissimo, come pure i task setters; la linea e la sicurezza erano in mano ad un efficientissimo alto ufficiale dell'aeronautica. Certo, come abbiamo

detto sopra, la tecnologia ha semplificato molti compiti della direzione di gara, ma le ragazze addette li svolgevano bene, sorridendo.

E sorridente e cortese era il personale del bar ristorante, in buona parte costituito da studenti di una vicina scuola alberghiera.

Molta attenzione è stata dedicata all'intrattenimento. Tra le serate nazionali ha avuto grande successo la nostra, ben pubblicizzata e molto attesa: grazie all'abnegazione degli squadristi e delle donne (Adriana, Mina, Cristina) sono stati serviti più di 250 piatti di spaghetti al pomodoro, ed abbiamo visto gente insospettabile che cercava di non farsi notare troppo al terzo giro. Merito anche dell'improvvisato gemellaggio con gli amici cechi, che si sono uniti a noi con il prezioso apporto di cento litri di birra Pilsen.

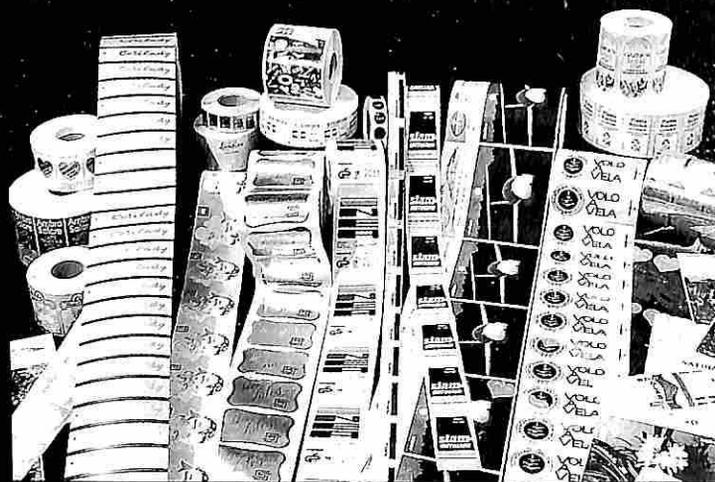
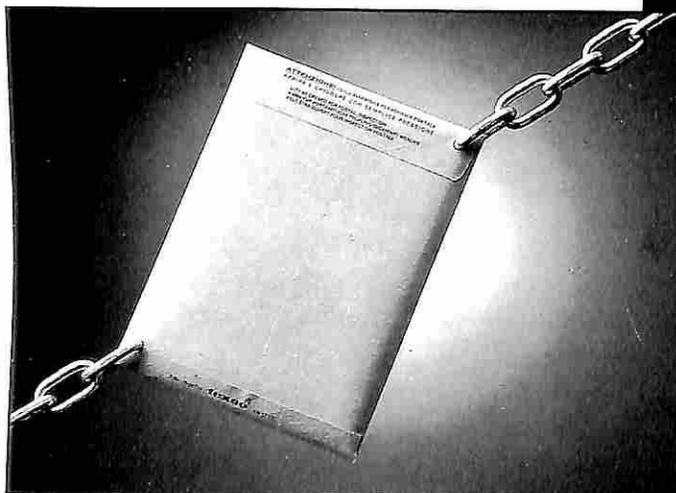
Ma c'era sempre qualcosa per tenere insieme la gente e socializzare: musica (abbiamo scoperto il fisarmonicista Gostner), danza del ventre eseguita da ragazze del capoluogo del comune (mah...), gare di aeroplanini di carta, introduzione al cricket da parte degli inglesi, e uno degli sport nazionali che abbiamo scoperto solo ora, il lancio della galoscia (in cui si è ancora distinto Gostner)!

In sintesi, un campionato che difficilmente dimenticheremo, anche perchè, oltre ai buoni risultati ottenuti, la squadra ha funzionato con armonia ed efficienza e ci ha fatto scoprire nuove, valide forze nel non affollato campo degli aiutanti. Tra l'altro abbiamo avuto la simpatica e discreta collaborazione, per quanto riguarda l'esperienza locale, da un anziano e disinteressato gentiluomo, già pilota ai mondiali, scoperto l'anno scorso da Leonardo.

BUSTE RINFORZATE A TRAMA SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE: LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I



Agosto 1996: Dunaujvaros, Ungheria: Campionato europeo deltaplani (con la partecipazione di 2 SILENT!)

Ricordo ancora che quando imparai a nuotare, capii di avere imparato per la sensazione (bellissima) che mi veniva trasmessa dall'acqua mentre buttavo le braccia avanti e stendevo il mio corpo con fiducia. Prima ancora di nuotare nel vero senso, avevo raggiunto la sensazione e la consapevolezza del galleggiamento.

I piloti di Hang-glider devono ricevere dall'aria la stessa sensazione, quando protendono il trapezio del loro Delta in avanti e sentono la forza dell'aria che li innalza.

I 147 concorrenti del Campionato europeo, con una buona percentuale di graziose ragazze, si sono dati battaglia per 10 giorni cercando di girare le BOE (i nostri PILONI) e di arrivare in META (il nostro CAMPO). È strana questa diversa terminologia per fare le nostre stesse cose; ma i piloti di delta hanno reinventato il volo a vela, spesso rifacendo da zero le nostre scoperte e senza chiedere a noi un'eredità di esperienza. Ci sono poi ragioni terminologiche più che giustificate; infatti "arrivare in CAMPO" non significa affatto essere arrivati alla meta perchè è frequentatissimo il caso di chi entra in campo, ma non taglia il traguardo per mancanza di quota (e di efficienza!).

Ho assistito al dramma di numerosi piloti che dopo 3 o 4 tentativi di aggancio alla partenza, rinunziavano sconsolati al percorso. Fare la prima termica è infatti il primo grosso problema: il nostro cosiddetto aggancio, per loro è difficile e cruciale.

Un paio di piloti su tutti non hanno avuto apparentemente mai problemi: il ceco Thomas Suchanek e l'austriaco Manfred Rhumer, dominatori così come in passate edizioni, il primo sempre primo ed il secondo sempre secondo, per poco.

Lo spettacolo, occorre ammetterlo, non è mancato mai durante la gara; anzitutto i decolli, con 20 trikes che tiravano altrettanti Delta e costruivano una scalinata multicolore protesa verso il cielo; poi i roccoli, vere e proprie nuvole di farfalle variopinte in continuo mutare di aggregazione, per ore sotto i cumuli del campo; e che dire degli atterraggi più o meno mal riusciti con ruzzoloni buffissimi non proprio sempre senza conseguenze,

e le scarpinate senza aiuto di nessuno squadrsta per ritornare al punto di ridecollo. Ammirabile e un po' penoso quello di uno che è rimasto appena fuori del campo già al primo decollo e ha dovuto farsi tutto un campo di granoturco con il delta in spalla e con la camminata da pinguino che deriva dal saccone-imbragatura lasciato strisciare semiaperto sui tacchi delle scarpe.

Ma cosa ci facevamo con 2 Silent, io e Bertocchini, invece di andare a Rieti? La storia comincia con un invito di Marton Ordody, Direttore del Campionato, che mi giunge a Natale del '95 e che, con termini a dir poco entusiastici, mi partecipa che sarebbe felice di organizzare il Campionato anche per le categorie 2 e 4, cioè, più o meno, le ali rigide (gli Swift per intenderci) e gli alianti ultraleggeri (220 Kg. al decollo secondo la nuova definizione della FAI). A me non pare vero che si faccia tanto sul serio per l'aliante ultraleggero e rispondono favorevolmente con altrettanto entusiasmo. Purtroppo 2 ragioni principalmente ci impediranno poi di partecipare ad una vera competizione, titolo in palio:

- gli Swift non sono nemmeno loro ancora tanto numerosi da formare una classe e non esistono in pratica altri ali rigide.
- gli alianti ultraleggeri sono per quanto mi consta tutti a livello di prototipo o poco più e in pratica il Silent potreb-



be in un prossimo futuro rappresentare un possibile monotipo, purchè si diffonda.

Troppo presto quindi per una vera gara, ma partecipazione estremamente interessante.

Anzitutto il grado di interesse suscitato presso tutti i deltaplanisti è stato enorme. In calce è stilato l'elenco dei concorrenti che hanno volato sul Silent in uno dei giorni di riposo e il loro riscontro è stato unanimemente entusiastico. Elenco qui di seguito i riscontri avuti:

- 16 piloti diversi hanno volato rimorchiati da un delta a motore, senza alcun problema di pilotaggio nè al traino nè all'atterraggio; molti di loro non avevano la licenza di pilota di aliante.
- tutti hanno riconosciuto la facilità nell'evoluire, la docilità del mezzo comparata alle fatiche del Delta, la penetrazione nell'aria, il piacere di volare come con un giocattolo.
- si vede meno bene di sotto ma in compenso si vede benissimo di sopra! Questo è infatti un problema dei delta sotto i cumuli; come fare a centrare il punto migliore della nube senza vederla?
- sul prezzo, il commento più diffuso è stato: più che ragionevole, costa poco più dello Swift!

A proposito di Swift: ce n'erano due. Su uno volava un pilota inglese simpaticissimo e loquace. Nell'unico volo di allenamento il Direttore aveva assegnato a Swift e Silent un'andata e ritorno di 156 Km. mentre ai Delta un A.R. di 80 Km. Quando tutti erano ormai partiti anche Luigi ed io ci siamo mossi verso l'ignota pianura ungherese. Per pochi chilometri il bel Danubio seguiva il nostro corso, poi ci abbandonava per scomparire verso Sud. In prossimità del pilone (anzi BOA) troviamo lo Swift che era partito almeno mezz'ora prima. Facciamo una breve termica appena dopo il pilone e percepiamo chiaramente di poter salire molto più agevolmente. Dopo un lungo planè ritroviamo un buon 3 metri e, dopo un po', ecco

riapparire lo Swift: 300 metri più basso. Il giorno dopo non abbiamo più visto i 2 Swift, avevano fatto fagotto alla chetichella; qualcuno insinuò "per evitare" il confronto.

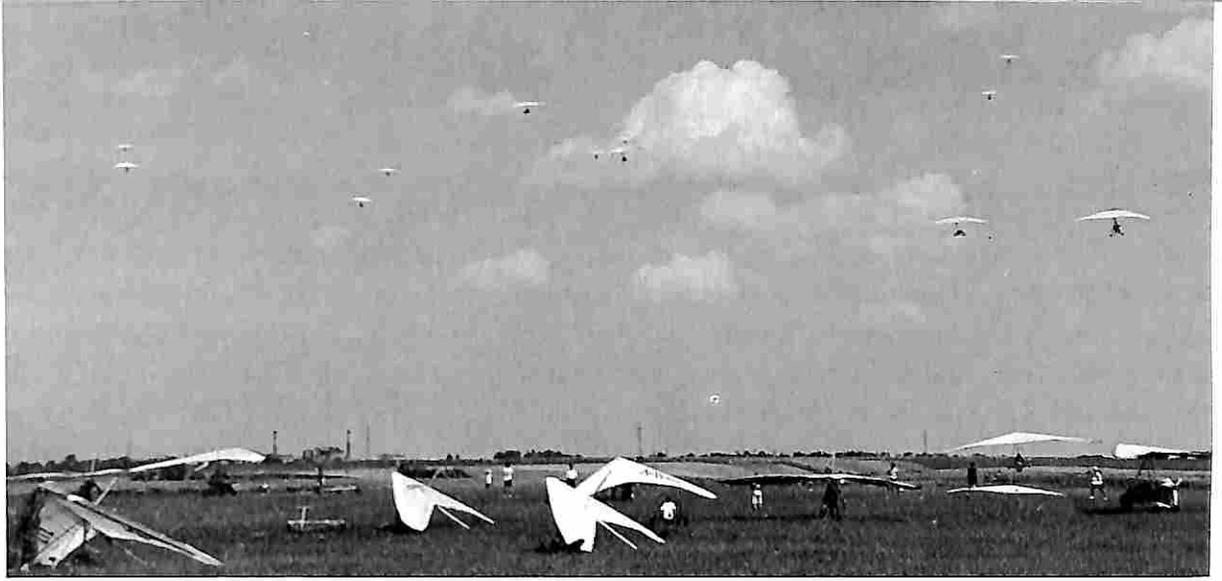
La squadra italiana di Delta è simpaticissima. Erminio Bricoli e Franco Laverdino hanno anche provato il Silent e hanno detto che lo comprano (forse). Sono tutti molto uniti, anche perchè hanno un solo furgone dove devono starci tutti, compresi i delta, non avendo altri mezzi. Erminio Bricoli è il più loquace e sembra Adriano De Zan al Giro d'Italia, tanto sta in trasmissione sulla sua 146 Mhz. Sono anche bravissimi e Maurizio Bignami è finito 5° (escludendo i non europei). Un giorno, nella classifica a squadre, la squadra italiana è risultata prima. Marco Borri, il capo squadra, è anche un grande Deltaplanista (non so mai se si dice pilota o atleta perchè loro, in effetti, sono un po' tutto e due) perciò ricorro a questo brutto termine.

I piloti di Delta hanno imparato ad andare a traino aereo, liberandosi così dal condizionamento del dover salire in montagna per partire, dove è vero che è più bello, ma è più scomodo per chi non ci vive vicino. Per questo aspetto, adesso un aliante ultraleggero è totalmente assimilabile ad un Delta. Il Delta ha però ancora il grande vantaggio di non necessitare di un rimorchio per il trasporto su strada. Un delta si mette su un tetto di una macchina, ma dev'essere almeno una buona Caravan; quasi tutti hanno dei furgoni. Un Delta completo costa circa 14 milioni, ma ogni 4 anni bisogna cambiare le vela (6 milioni) e, se fai gare, ogni anno. Una cosa è importante per l'aliante ultraleggero: rimanere nel volo libero! Parola di Gérard Thevenot, uno che se ne intende di free-flight. Un personaggio, fuggito dal volo a vela per la burocrazia, divenuto poi il costruttore del La Mouette (la più famosa casa di delta francese fabbricante del Topless).

Thevenot ha dato spettacolo nella cerimonia di apertura esibendosi in un numero acrobatico eccezionale con i suo Topless



I decolli



Scomodità dello SWIFT

La squadra italiana di Delta ed i piloti del Silent



senza "capra".

Ma torniamo ai due Silent. Con Anna Welch, presidente della giuria, e Piero Morelli presente all'inaugurazione, si è discusso esaurientemente del futuro della nuova classe "alianti ultraleggeri". Anna Welch è un vulcano che non molla e poiché Lei in particolare crede all'aliante ultraleggero, un giorno questa specialità avrà sicuro successo. Nel frattempo ci ha sostenuto moltissimo nell'idea di stabilire i primi record mondiali della categoria. Dato il brutto tempo, non si poteva fare molto di più e sono così stati stabiliti i seguenti record mondiali della mutua!

- Meta prefissa: Km. 117 - pilota L. Bertoncini - aliante Silent.
- Velocità su triangolo di 100 Km.: Km/h. 55 - pilota L. Briigliadori - aliante Silent.
- Distanza A/R di Km. 187 - pilota L. Briigliadori - aliante Silent.

Non mettetevi a ridere per le misure. Vi assicuro che col tempo che c'era si poteva fare poco di meglio. L'importante era stabilirli; così sarà più facile batterli: avanti datevi da fare! Una considerazione comunque è scaturita a conferma delle previsioni: più o meno un Silent vola ad una velocità media che è almeno il doppio di un Delta. Se un Delta fa 35 di media, il Silent fa 70. Nel giorno del 100 Km. era impossibile per i Delta fare quel tema, con base nubi a 1000 metri.

Dicevamo della FAI; questa volta la FAI non è andata a rimorchio sospinta dall'opinione pubblica. Ha creato le basi per una normativa, alla quale i Paesi aderenti dovranno prima o poi uniformarsi, con il riconoscimento dell'aliante ultraleggero a 220 Kg. di massa al decollo. L'Aeroclub d'Italia, occorre ammetterlo, è stato tra i primi a deliberare per i nuovi paesi e ora si tratta di fare emettere il conforme decreto. Tutto il mondo del volo libero è ancora in assestamento e necessita di un grande processo di omogeneizzazione almeno a livello europeo. Però qui c'è il vero futuro dell'aviazione sportiva. L'imponenza numerica dei partecipanti al campionato delta-

plani, lo sviluppo delle innumerevoli competizioni locali di parapendio, il continuo proliferare di velivoli micro-light, fanno impallidire i numeri dei velivoli tradizionali, siano alianti o aerei a motore, che si vedono sugli aeroporti di tutto il mondo. Ma la cosa più importante è che facendo del volo libero, più che con le specialità consorelle, si prova (viene meglio detto in inglese) **...A LOT OF FUN!** Un piacere e un divertimento assieme (appunto FUN) che scaturiscono dall'estrema semplicità di tutto ciò che serve **prima, durante e dopo il volo.** Volare è come un divertente gioco, un gioco poco costoso.

Arriverdoci alla prima gara nel 1997 con alianti ultraleggeri in Italia.

LEONARDO BRIGLIADORI

Piloti che hanno provato il SILENT:

01 Paul HASENFRATZ	SWITZERLAND
02 Tibor VARGA	HUNGARY
03 Jozsef IZSO	HUNGARY
04 Jozef KUNIK	SLOVAKIA
05 Tomas SUCHANEK	CZECA REPUBLIC
06 Attila BERTOK	HUNGARY
07 Carlos PUNET	SPAIN
08 Ed DOCKENDORF	LUXEMBOURG
09 Philippe SOMOGY	FRANCE
10 Franco LAVERDINO	ITALY
11 Erminio BRICOLI	ITALY
12 Attila FEJES	HUNGARY
13 Wolfgang KOTHGASSER	AUSTRIA
14 Jobst BAEUMER	GERMANY
15 Christof KRATZNER	GERMANY
16 Ernst W. SCHNEIDER	GERMANY
17 Zoltain KAKUK	UNGARY

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE
RAMO AERONAUTICO
per piloti e aeromobili

- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/558958
 tel. abitazione 0362/558724

Una gara sfortunata: il 9° Campionato Europeo di Classe Club

Mettete una bella località slovena di mezza montagna dietro le Caravanche, a pochi chilometri dall'Austria, un aeroporto indisturbato in mezzo ai boschi con pista in cemento, un'ottima organizzazione appoggiata da sponsor generosi e ... una giornata dopo l'altra di pioggia quasi ininterrotta: cose da mangiarsi ... diciamo il fegato. Risultato: tre sole prove e campionato non valido.

È successo a Slovenj Gradec, dove tra il 19 giugno ed il 6 luglio si doveva svolgere il nono Campionato Europeo di Classe Club.

Gli sloveni, che già avevano ospitato questa manifestazione nel 1984 a Lesce (allora Jugoslavia), hanno fatto le cose molto per bene.

Sostenuti dalla autorità locali e da molti sponsor, hanno sistemato molto decorosamente l'hangar del club a sala briefing, uffici e servizi. Tra questi un negozietto e laboratorio fotografico della Kodak in grado di sviluppare in un attimo le pellicole (si utilizzava ancora il sistema fotografico), un bellissimo bar con distribuzione gratuita di caffè, bibite, pani di varie qualità, brioches e dolci tipici. Sostanziosissima l'attrezzatura meteorologica che coconsentiva al noto meteorologo Miran Ferlan esaurienti esposizioni sulla situazione, con abbondanza di foto da satellite e diagrammi (purtroppo solo per dire che stava piovenendo e che avrebbe continuato così). Un comodissimo camping sul posto consentiva di alloggiare sul campo in tenda, ropulotte o bungalow.

L'organizzazione, diretta dal noto pilota Igor Kolaric e composta tutta da benevolenti, ha dimostrato efficienza e buon senso, ed ha cercato, con qualche serata a base di ottimi minestrini, birra e fisarmonica, di tenere alto il morale giustamente depresso dei presenti.

I partecipanti si sono ridotti, per defezioni dell'ultima ora, al molto ragionevole numero di quaranta. Ha disertato la squadra italiana, per accadimenti sfor-

tunati che hanno interessato sia il capo squadra che i piloti.

Tra le dieci nazioni partecipanti, la Germania, tradizionalmente ben rappresentata in questa competizione, schierava otto piloti, tra i quali il campione in carica Fischer ed il campione europeo juniores Hahn, come pure la Slovenia, con qualche pilota di ottimo livello, sette l'Austria e cinque ciascuna la Cechia e la Francia.

Estremamente eterogenea appariva la flotta degli alianti, che con ben 14 tipi poteva costituire una bella mostra delle costruzioni degli anni '70.

A parte qualche esercitazione a salve, con schieramento, attesa più o meno lunga e ripiegamento, si sono disputate tre prove, rispettivamente di 159, 355 e 235km. La prima, con 31 rientrati, è stata vinta dallo sloveno Stariha a 81km/h. Solo il tedesco Reich, a 79km/h e lo sloveno Cerin hanno ultimato la seconda, e poco meno di metà la terza, vinta ancora da Stariha a 78km/h. Lo stesso Stariha è risultato primo nella classifica finale, precedendo di pochi punti Cerin e Reich.

Occorrevano quattro prove per attribuire il titolo europeo, che pertanto non è stato assegnato.

L'organizzazione ha tentato di salvare il campionato proponendo come giornata di gara quella destinata alla premiazione, spostando quest'ultima alla sera. La unanimità necessaria non è stata raggiunta per il voto negativo dei tedeschi. Motivo: secondo loro, se il campionato non era valido, il campione dell'edizione precedente sarebbe rimasto in carica per altri due anni; e questo gli avrebbe consentito di continuare a ricevere l'assegno mensile passatogli non sappiamo bene da quale organizzazione sportiva nazionale. Naturalmente la pretesa era assurda ed il titolo di campione rimane vacante per due anni. Il fatto che poi comunque non si sarebbe potuto volare nella giornata destinata alla premiazione

non cancella un episodio non troppo simpatico.

Ci viene un dubbio: che l'accanimento dei tedeschi per avere agli Europei di Rieti tre campioni a pari merito non avesse proprio niente da fare con gli assegni mensili?

Non è stata l'unica grana. Da parte dei concorrenti che limitano la loro attività a questa classe si voleva continuare quanto fatto in edizioni precedenti riguardo le partenze, pretendendo la misurazione dei tempi al minuto anche per quanti disponevano di macchine fotografiche al secondo e nonostante sia in uso da anni il sistema per limitare al minimo i danni per chi ha le macchine coi soli minuti. Si pretendeva anche, invocando non si sa bene quali regole, che poer assegnare un tema di area prescritta si dovesse avvertire almeno 24 ore prima. Tutte pretese che nessuno si sognerebbe di accampare in gare internazionali delle classi FAI: si aveva l'impressione di trovarsi di fronte a bambini un pò viziosi. A parer nostro la classe club ha bisogno di un salto di qualità se vuol essere presa sul serio: deve vedere cosa fanno i "grandi" ed adeguarsi.

Per l'avvenire è prevedibile, vista la diffusione nei club, in particolare tedeschi, ma non solo, di alianti LS 4 e DG-300, non più competitivi nelle gare internazionali, che si decida di ammetterli in questa classe, che ne uscirebbe certamente rinvigorita.

Classifica generale:

1. J. Stariha Slovenia DG 101G hand. 100 2281 p.
2. T. Cerin Slovenia DG 101G hand. 100 2266 p.
3. A. Reich Germania St. Libelle hand. 98 2259 p.
4. J. Cesnek Slovacchia VS-O-10 hand. 98 2047 p.
5. J. Lukes Cechia ASW 15 hand. 98 2013 p.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 1996 - Open Class
Campionato Italiano classe Libera 1996
 Rieti 30 Luglio 9 Agosto 1996

comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8	day 9										
					km: 254	km: 316	km: 511	km: 414	km: 371	km: 435	km: 341	km: 406	km: 297										
1	X3 Monti Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 40	8177	2	615	2	904	1	1000	2	997	4	884	4	913	2	987	1	877	* 950		
	Mantica Umberto																						
2	57 Avanzini Luciano	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 800 18m	7806	9	532	5	870	4	983	4	854	4	912	6	864	2	927	1	1000	3	864	* 907
3	WL Vergani Walter	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4DM	7523	8	536	3	888	6	971	2	902	8	821	7	819	5	880	4	943	9	763	* 874
	Casetti Davide																						
4	73 Binder Hans	SWI-Swissair	Nimbus 3 25.5m	7289	12	450	6	869	2	998	6	828	10	789	2	920	11	678	5	940	5	817	
5	BP Pristavec Bostjan	SLO-ALC Lesce-Bled	DG 600 18m	7173	1	629	1	1000	9	582	3	872	1	1000	1	1000	1	963	7	647	13	480	
6	N1 Skaerlund Niels Erik	DEN-	Nimbus 3 25.5m	6755	15	320	8	785	5	974	11	728	13	741	11	600	9	804	6	931	2	872	
7	2I Paolillo Ugo	ITA-AeC. Rieti	ASH 25 E	6450	10	494	11	691	11	555	12	677	5	857	5	883	3	926	8	615	10	752	* 749
	Humpert Bernt																						
8	3 Urbani Luca	ITA-C.V.V.A.M.I. Guidon	Nimbus 3 25.5m	6062	3	602	10	739	7	716	7	787	3	918	3	893	17	183	15	406	4	818	* 704
9	TS Secomandi Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	5740	5	593	4	877	3	985	5	853	7	822	14	382	18	0	14	421	7	807	* 667
10	Y3 Caraffini Antonio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25 L	5309	17	265	17	126	13	542	15	612	16	639	9	780	12	612	3	952	8	781	* 617
11	99 Manzoni Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 30T	5119	6	555	14	475	17	254	10	733	11	781	13	473	14	541	11	492	6	815	* 595
	Brambilla Lorenzo																						
12	S10 Clerici Adriano	ITA-AeC.V. Lariano	ASH 25 E	5104	16	293	16	245	8	600	14	622	17	621	8	802	7	865	11	492	11	564	* 593
	Ciceri Massimo																						
13	66 Orsi Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25 L	4883	7	538	9	745	12	545	13	672	15	644	10	729	10	686	17	0	16	324	* 567
	Nidoli Giorgio																						
14	AE Pronzati Attilio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2 18m M	4817	11	492	7	824	16	263	8	779	9	807	16	356	6	875	17	0	14	421	* 560
15	TL Bonini Luca	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4DM (825kg)	4813	13	350	15	252	14	538	9	752	6	833	18	339	7	865	9	565	17	319	* 559
	Vigilio Alessandro																						
16	47 Colombo Davide	ITA-C.V.V.A.M.I. Guidon	Nimbus 2	4744	14	339	13	513	10	580	17	511	12	753	12	482	16	517	10	551	12	498	* 551
17	BB Baffigo Riccardo	ITA-AeC. Viterbo	DG 800 18m	3329	18	231	18	0	15	505	16	590	14	669	16	356	13	587	16	186	18	205	* 387
18	F Garbari Ferruccio	ITA-AeC. Trento	DG 600 M	3017	20	164	12	576	18	0	18	223	18	370	15	362	15	526	13	434	15	362	* 351
19	AM Cattaneo Mario	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 4 DM	602	3	602	18	0	18	0	19	0	19	0	18	0	17	0	17	0	19	0	* 70
	Cattaneo Franco																						
20	72 Magni Vittorio	ITA-AeC.V. Ferrarese	Nimbus 2	211	19	211	18	0	18	0	19	0	19	0	18	0	17	0	17	0	19	0	* 25

* Punteggio per algoritmo

printed 08-10-1996 hour 06:49:45

Ae.C.C.V.V.
Coppa Internazionale del Mediterraneo 96 - Standard Class
Rieti 30 Luglio 9 Agosto 1996

.. comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8										
				km:	282 km:	444 km:	350 km:	402 km:	315 km:	375 km:	286 km:											
1	65	Pronzati Marco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	7079	2	985	2	970	4	945	1	986	3	848	1	858	6	855	22	632	* 950
2	SG	Stoegner Gregor	AUT-Askog Linz	LS 8	7061	13	791	4	958	9	831	4	883	1	1000	2	833	8	837	8	928	* 932
3	AG	Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	6947	4	945	17	650	15	737	2	964	2	985	3	779	1	1000	10	887	
4	ZL	Haemmerle Heinz	AUT-Austria	LS 8	6825	3	982	6	955	1	983	3	951	4	795	5	736	9	829	24	594	* 888
5	1	Perotti Nino	ITA-AeC. Valle Aosta	ASH 24	6614	5	944	1	985	13	758	9	791	5	787	14	641	14	769	6	939	* 876
6	T5	Leutenegger Simon	SWI-?	DG 303	6582	8	875	3	961	21	666	11	772	6	784	4	765	10	825	7	934	
7	B6	Monti Luca	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	6528	6	902	5	957	3	950	10	784	8	781	7	688	18	621	11	845	* 857
8	3C	Guazzoni Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	6385	10	853	21	634	8	855	6	813	10	772	12	657	7	850	5	951	* 803
9	SM	Montemaggi Sandro	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASH 24	5986	12	807	7	952	2	959	8	808	17	717	15	635	2	890	30	218	* 792
10	Y4	Meriziola Stefano	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASH 24	5905	7	884	27	385	6	901	5	819	7	782	12	657	17	652	12	825	* 768
11	B1	Ametta Massimo	ITA-AeC.V.V.Mugello	DG 300	5725	25	614	10	944	17	693	7	812	11	769	9	678	27	456	17	759	* 746
12	IX	Gavazzi Marco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	5560	1	1000	15	655	7	865	12	754	9	780	32	0	24	512	3	994	
13	ZL	Albertazzi Alberto	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	5531	14	768	9	948	28	590	16	696	12	765	18	560	27	456	18	748	* 742
14	S6	Schneeweis Peter	AUT-Austria	Discus BT	5475	32	238	14	672	13	758	13	742	13	758	19	555	13	782	4	970	
15	BK	Villa Alessandro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	5471	9	866	18	643	5	909	14	737	34	49	11	664	20	603	1	1000	* 734
16	C7	Ceccarelli Paolo	ITA-AeC. Foligno	LS 4	5372	27	552	13	936	22	655	19	632	15	734	6	710	23	568	25	585	* 721
17	24	Spreafico Gianni	ITA-AeC. Biella	ASH 24	5253	23	624	16	653	16	707	26	501	23	475	17	623	5	861	14	809	* 705
18	44	Ancillotti Ruggero	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASH 24	5187	18	663	10	944	23	654	32	377	20	684	10	669	27	456	20	740	* 696
19	83	Lastrico Edoardo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	5061	28	471	8	950	10	817	27	483	25	444	8	679	24	512	21	705	* 679
20	12	Hirner Rudolf	AUT-?	Discus T	5060	24	615	23	515	18	674	17	636	19	711	20	553	19	614	19	742	
21	ST	Storka Friedel	AUT-Osterreich	SZD 55	4961	16	699	27	385	20	671	15	711	18	712	23	483	16	672	23	628	
22	W	Paris Giorgio	ITA-AeC.Prealpi Venete	ASH 24	4722	22	637	12	942	11	796	33	212	32	203	26	420	24	512	1	1000	* 634
23	EE	Kohlenberger Erich	AUT-Austria	Discus BT	4664	30	338	26	442	19	673	24	546	22	630	28	304	11	812	9	919	
24	TM	Esposito Bruno	ITA-AeC.V.Lariano	LS 4	4196	20	659	24	499	30	414	30	443	16	727	31	224	27	456	16	774	* 563
25	C6	Taddei Dante	ITA-AeC. Foligno	LS 4	4162	26	593	31	326	29	557	23	552	25	444	16	630	4	867	32	193	* 559
26	6	Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 24	4132	21	648	32	320	31	376	34	85	14	736	29	266	3	887	13	814	* 555
27	OO	Hynek Christian	AUT-Asko' ZLFS WIEN	Discus	4103	17	670	25	464	32	362	20	581	29	426	21	543	12	788	29	269	
28	G2	Leitner Bernhard	AUT-AeC. Austria	DG 300	4080	18	663	27	385	24	646	31	409	29	426	24	452	15	756	28	343	
29	C5	Poletti Franco	ITA-A.V.M. Milano	LS 4	4055	28	471	30	354	27	591	29	453	21	650	25	431	22	572	26	533	* 544
30	PR	Riva Adalberto	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	4049	31	335	20	639	12	768	28	463	25	444	22	539	33	72	15	789	* 543
31	P7	Ballestra Bernardo	ITA-AeC.V.Lariano	DG 300	3966	15	722	18	643	25	628	22	566	23	475	30	259	31	260	27	413	* 532
32	PH	Pirker Herbert	ITA-AeC. Rieti	SZD 55	2461	11	845	33	300	33	348	18	634	31	334	32	0	34	0	33	0	
33	3A	Acquaderni Margherita	AUT-Austria	LS 8	2390	33	182	34	0	34	0	21	576	25	444	27	378	21	592	30	218	* 321
34	S	Romano Roberto	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	2237	34	117	22	606	26	620	25	522	33	142	32	0	32	230	33	0	* 300

* Punteggio per algoritmo

printed 08-10-1996 hour 06:41:55

Ae.C.C.V.V.
Coppa Internazionale del Mediterraneo 96 - 15 Metres Class
Rieti 30 Luglio 9 Agosto 1996

Comp. n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8	day 9										
				km:	254 km:	315 km:	404 km:	370 km:	394 km:	378 km:	269 km:	396 km:	311										
1	Y Galetto Giorgio	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	7968	1	586	3	858	1	1000	1	965	3	980	3	948	2	660	2	977	2	994	* 950
2	AJ De Orleans Borbon Alvaro	ESP-Real AeC.de Toledo	ASW 27	7824	3	537	1	1000	4	893	2	922	2	989	1	1000	1	665	1	1000	4	818	
3	GT Gostner Thomas	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	7358	2	552	2	878	3	922	3	884	1	1000	2	967	3	657	4	919	5	579	* 877
4	GM Marchisio Giorgio	ITA-AeC. Torino	Ventus 2	7079	4	509	9	718	2	999	5	864	6	711	5	909	9	487	5	910	3	972	* 844
5	IB Wienberg Ib	DEN-Den-SG-Arnborg	Ventus CT	6661	6	476	15	404	8	679	3	884	4	956	8	793	5	541	3	928	1	1000	
6	S5 Di Vecchio Goliardo	ITA-AeC. Roma	ASW 20	5816	5	499	6	726	7	841	6	774	9	636	11	745	7	529	10	518	12	548	* 693
7	IF Weiblen Frank	GER-Winterthur	Ventus 2	5781	12	312	8	720	5	872	7	765	10	569	7	808	11	436	8	720	5	579	
8	C Cala' Stefano	ITA-AeC.V.V.Mugello	ASW 20	5653	7	401	4	759	9	675	11	650	13	504	9	783	12	401	6	901	5	579	* 674
9	I1 Schneider Rudolf	AUT-Tirol	Ventus 2	4970	9	395	13	455	14	436	12	593	7	682	3	948	4	542	15	340	5	579	
10	YR Annen Klaus	SWI-Swissair	Ventus	4934	11	342	5	751	12	605	13	574	8	653	15	465	6	537	11	428	5	579	
11	D Cappadozzi Paolo	ITA-AeC. Bolzano	ASW 20	4401	12	312	11	657	15	399	10	677	12	558	13	714	14	381	15	340	15	363	* 525
12	H6 Anann Werner	AUT-Hohenems	Mosquito	4323	10	359	7	721	5	872	17	170	17	421	17	309	8	498	9	698	16	275	
13	GW Worf Goesta	GER-Israalen	ASW 20	4318	14	304	13	455	13	503	9	706	5	762	10	773	10	439	14	376	17	0	
14	CC Pavesi Ugo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	4296	15	297	16	332	9	675	16	435	15	425	14	490	15	336	7	767	13	539	* 512
15	GF Fontana Vittorio	ITA-A.V.A. Valbrembo	Ventus 2	4286	16	80	10	703	16	0	8	759	11	561	6	838	13	388	13	378	5	579	* 511
16	SH Schlachter Heinz	AUT-Osterreichischer	ASW 20	4243	8	399	12	610	9	675	14	523	14	473	16	310	16	318	11	428	14	507	
17	P1 Pirker Martin	AUT-Austrian AC.	Pik 20 D	2982	17	0	17	198	16	0	15	440	16	422	12	730	17	273	15	340	5	579	

* Punteggio per algoritmo

printed 08-10-1996 hour 06:48:51

Aero Club Centrale Volo a Vela
Coppa Citta' di Rieti 1996
Rieti, 16 - 24 Agosto 1996
Classifica Generale Provvisoria dopo la prova n. 7 del 23 Agosto 1996

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7							
					km: 294	km: 372	km: 435	km: 366	km: 413	km: 390	km: 291							
1	3	Urbani Luca	ITA-AeC:Rieti/A.M.I.	6407	1	824	2	997	6	867	1	1000	10	795	1	1000	5	924
2	DB	Dornemann Stefan Dornemann Monika	GER-FL. Wolf-Hirth	6147	8	664	3	929	7	843	3	973	8	827	7	911	1	1000
3	HA	Hæussler Michael	GER-FLG Grabensteffen	6113	2	823	1	1000	12	572	7	898	1	1000	2	989	9	831
4	AC2	Flayeh Assim	GER-ACS Stuttgart	6011	4	753	5	913	9	618	6	910	2	967	4	924	4	926
5	RJ	Paolillo Ugo	ITA-AeC. Toscano	5949	3	776	17	713	2	974	11	844	9	817	5	916	6	909
6	66	Keim Klaus	GER-.	5752	12	573	8	878	1	1000	9	879	6	860	12	741	10	821
7	IK	Schott Eberhard	GER-FGL-Hirth	5719	7	703	11	831	8	719	4	932	5	866	10	764	7	904
8	HP	Grund Steffen	GER-ACS Stuttgart	5651	5	745	7	885	17	537	8	888	4	940	11	760	8	896
9	S6	Schumacher Joerg	GER-DAEC - BHLV	5638	13	532	15	741	5	903	10	860	12	740	9	867	2	995
10	DUO	Grund Michael Klaus Christine	GER-ACS Stuttgart	5634	16	324	4	923	9	618	5	913	2	967	3	951	3	938
11	AM	Vergani Walter	ITA-A.V.A.L. Varese	5522	10	618	9	843	4	958	2	983	7	847	6	913	15	360
12	99	Manzoni Roberto Manzoni Pupa	ITA-A.V.A.L. Varese	5390	9	638	14	742	3	968	12	773	11	753	8	887	11	629
13	MC	Cattaneo Mario	ITA-AeC. Rieti	4026	17	234	10	832	16	549	13	762	15	624	14	624	12	401
14	SO	Stefanutti Oscar	ITA-A.V.A.L. Varese	3392	11	605	15	741	18	0	15	384	14	727	13	669	17	266
15	FM	Fanfani Francesco	ITA-AeC.V.V.Mugello	3386	6	705	6	891	12	572	16	146	16	233	16	558	16	281
16	BM	Dellora Mario	ITA-Nello Valzania	3268	14	430	13	763	11	612	14	438	18	180	17	480	14	365
17	33	Tronconi Gianluca	ITA-A.V.A.L. Varese	2911	15	397	12	782	14	562	17	0	17	202	15	583	13	385
18	DW	Cernezzi Aldo	ITA-A.V.A.L. Varese	2397	18	222	18	622	15	550	17	0	13	734	18	269	18	0

stampato il 08-24-1996 ore 09:35:33

Ae.C.C.V.V. Rieti
 Campionato Italiano Classe 15 Metri 1996
 Rieti 16 - 24 Agosto 1996
 Classifica Generale Provvisoria dopo la prova n. 7 del 23 Agosto 1996

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 344	pr.n 2 km: 342	pr.n 3 km: 502	pr.n 4 km: 351	pr.n 5 km: 350	pr.n 6 km: 346	pr.n 7 km: 280
1	AJ De Orleans Borbon Alvaro	ESP-Real AeC.de Toledo	ASH 27	6251	1 865	3 780	5 980	2 993	1 1000	7 800	1 833
2	Y Galletto Giorgio	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	6085	2 828	4 738	1 1000	6 869	2 989	1 890	3 771
3	LB Brigliadori Riccardo	ITA-AeC.V.Lariano	LS 8	6002	4 732	1 832	3 983	3 960	3 967	4 837	6 691
4	GM Marchisio Giorgio	ITA-AeC. Torino	Ventus 2	5871	3 803	2 781	6 942	8 866	7 835	3 858	2 786
5	GT Gostner Thomas	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	5826	5 729	8 655	1 1000	7 867	4 936	2 883	4 756
6	3A Costa Corrado	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 8	5560	14 481	6 696	3 983	1 1000	8 830	5 828	5 742
7	007 Casetti Davide	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus	4972	10 599	14 481	7 893	4 940	6 877	10 662	14 520
8	CM Squarciafico Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	LS 6	4925	6 699	5 729	10 652	5 870	5 888	6 823	18 264
9	BB Cox Fabrizio	ITA-AeC. Viterbo	DG 800	4508	11 575	10 503	11 651	11 640	11 719	8 762	7 658
10	C Fianco Gualtiero	ITA-AeC. Roma	ASH 20	4441	8 661	12 500	17 510	12 632	9 786	9 718	8 634
11	AG Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	4397	7 669	9 511	15 649	9 735	15 595	11 655	10 583
12	GF Fontana Guido	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2	4100	14 481	7 678	11 651	13 603	12 687	19 374	9 626
13	CL Baumgartner Alois	ITA-AeC. Bolzano	DG 600	3965	9 619	16 429	7 893	10 719	16 572	14 454	17 279
14	CP Plattner Christian	ITA-AeC. Bolzano	Ventus 2	3788	12 531	18 383	9 699	14 591	13 608	15 435	12 541
15	P9 Romano Roberto	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	3292	13 503	17 390	17 510	17 518	18 433	17 415	13 523
16	E22 Passarelli Girolamo	ITA-AeC. Savona	Ventus CT	3157	14 481	13 499	20 156	19 400	10 752	17 415	15 454
17	FS Fellicori Sergio	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 300	2741	21 0	18 383	11 651	16 554	13 608	12 545	20 0
18	68 Bottoni Sandro	ITA-AeC.V. Ferrarese	Kestrel-17m	2716	20 273	18 383	16 616	18 509	19 257	16 431	19 247
19	6 Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 24	2704	19 386	15 472	17 510	15 578	20 93	20 244	16 421
20	CD Giacobbe Dino	ITA-AeC. Savona	Ventus T	2651	18 480	18 383	20 156	20 119	17 444	13 489	11 580
21	D Cappadozzi Paolo	ITA-AeC. Bolzano	ASH 20	1634	14 481	11 502	11 651	21 0	21 0	21 0	20 0

stampato il 08-24-1996 ore 09:32:47

Ae.C.C.V.V. Rieti
 Campionato Italiano PROMOZIONE 1996
 Rieti 16 - 24 Agosto 1996

Classifica Generale Provvisoria dopo la prova n. 7 del 23 Agosto 1996

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n 1	pr. n 2	pr. n 3	pr. n 4	pr. n 5	pr. n 6	pr. n 7							
					km: 252	km: 315	km: 322	km: 270	km: 328	km: 321	km: 242							
1 EX	Tura Filippo	ITA-AeC.V.V.Mugello	Discus CS	5789	1	873	6	780	2	860	11	587	5	798	3	961	2	930
2 9	Longo Flavio	ITA-AeC. Savona	Libelle std.	5688	15	549	2	939	1	1000	8	808	1	1000	13	613	8	779
3 I	Piazza Stefano	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	5570	4	778	4	829	5	601	6	879	7	761	6	892	5	830
4 GI	DaI Grande Giuseppe	ITA-AeC.Prealpi Venete	Ventus 2	5492	10	651	12	652	9	559	1	1000	4	811	5	927	4	892
5 DF	De Franceschi Angelo	ITA-AeC.Prealpi Venete	Ventus	5490	2	855	15	575	10	555	4	925	3	817	1	972	7	791
6 47	Martinelli Daniele	ITA-AeC. Rieti	Nimbus 2	5302	3	786	8	769	11	550	9	780	18	487	2	970	1	960
7 EZ	Zanon Ettore	ITA-AeC.Prealpi Venete	LS 6	4946	21	0	5	782	7	569	3	972	8	746	4	958	3	919
8 E	Ballarati Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	Jantar Std.	4874	5	761	1	980	4	637	2	984	2	911	14	601	15	0
9 CB	Ballabio Giuseppe	ITA-AeC. Rieti	ASH 20	4707	9	662	10	716	8	564	15	553	6	771	10	704	9	737
10 C7	Antonelli Mario	ITA-AeC. l'Aquila	LS 4	4660	14	563	14	610	6	586	10	630	11	632	7	828	6	811
11 BA	Manzoni Zuccho	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	3978	8	716	3	855	18	312	5	889	20	0	8	775	10	431
12 LS	Santini Luca	ITA-AeC.V.V.Mugello	DG 300	3522	12	578	7	778	17	318	14	563	17	517	15	472	12	296
13 600	Zanichelli Claudio	ITA-AeC. Parma	DG 600 17m	3460	20	251	13	629	16	329	7	838	13	591	11	698	13	124
14 CK	Albano Claudio	ITA-AeC. Savona	ASH 20	3272	11	617	21	332	3	859	21	181	15	550	9	733	15	0
15 F	Amati Emilio	ITA-AeC. Rimini	DG 300	2874	19	275	18	464	20	0	16	521	14	583	12	689	11	342
16 7	Baffi Paolo	ITA-AeC.Prealpi Venete	DG 300	2861	7	726	16	552	19	309	20	241	12	606	18	427	15	0
17 CC	Barbero Claudio	ITA-AeC. Torino	ASH 20	2743	21	0	11	707	12	499	19	379	9	719	17	439	15	0
18 N	Dall'Olio Adriano	ITA-AeC.V.V.Mugello	DG 200	2659	12	578	17	514	20	0	12	564	16	540	16	463	15	0
19 1Z	Lamperti Enrico	IITA-AeC. Val d'Ossola	DG 200	2640	6	728	9	720	13	389	12	564	20	0	19	239	15	0
20 Y4	Fanfani Marco	ITA-AeC. Arezzo	ASH 24	2471	17	499	19	446	15	369	18	404	10	660	21	93	15	0
21 ZM	Zucchi Gian Mauro	ITA-AeC. Parma	Pik 20 D	2352	16	508	20	416	14	382	17	412	19	306	20	219	14	109
22 P5	Francica Rosario	ITA-AeC.V.Lariano	DG 300	699	18	369	22	330	20	0	22	0	20	0	22	0	15	0

stampato il 08-24-1996 ore 09:35:02

Ae.C.C.V.V. Rieti
Campionato Italiano Classe 15 Metri 1996
Statistiche

prova del	km tema	n. part. arr.		n. F.C. %		tot.km assegn.	km percorsi	media % conc.		Punteggio disp DF. Ass.		V.max km/h eff. (*)		
16/08	344.4	21	18	3	14	7232	6682	92	318	865	1.00	865	129.4	129.4
17/08	342.2	21	21	0	0	7186	7186	100	342	832	1.00	832	132.6	132.6
18/08	501.5	21	0	21	100	10532	5972	57	284	1000	1.00	1000	0.0	0.0
19/08	350.9	20	19	1	5	7018	6772	96	339	1000	1.00	1000	109.5	109.5
20/08	349.5	20	18	2	10	6990	6573	94	329	1000	1.00	1000	110.0	110.0
21/08	345.9	20	18	2	10	6918	6753	98	338	890	1.00	890	127.0	127.0
23/08	279.6	20	16	4	20	5592	5052	90	253	833	1.00	833	108.3	108.3
[Totali]														
2514.0		143	110	33	23	51468	44991	87	315	6420		6420		

(*) ricalcolata dal Fattore Correttivo

Ae.C.C.V.V. Rieti
Campionato Italiano PROMOZIONE 1996
Statistiche

prova del	km tema	n. part. arr.		n. F.C. %		tot.km assegn.	km percorsi	media % conc.		Punteggio disp DF. Ass.		V.max km/h eff. (*)		
16/08	251.9	21	14	7	33	5290	4260	81	203	888	1.00	888	102.1	92.6
17/08	315.3	22	20	2	9	6937	6235	90	283	980	1.00	980	111.8	106.8
18/08	322.2	21	0	21	100	6766	2931	43	140	1000	1.00	1000	0.0	0.0
19/08	270.0	21	9	12	57	5670	4312	76	205	1000	1.00	1000	87.9	75.6
20/08	328.1	20	18	2	10	6562	5598	85	280	1000	1.00	1000	96.3	92.5
21/08	321.0	21	12	9	43	6741	5321	79	253	1000	1.00	1000	94.8	80.1
23/08	241.9	17	10	7	41	4112	2836	69	167	960	1.00	960	85.0	71.8
[Totali]														
2050.4		143	83	60	42	42078	31491	75	220	6828		6828		

(*) ricalcolata dal Fattore Correttivo

Aero Club Centrale Volo a Vela
Coppa Citta' di Rieti 1996
Statistiche

prova del	km tema	n. part. arr.		n. F.C. %		tot.km assegn.	km percorsi	media % conc.		Punteggio disp DF. Ass.		V.max km/h eff. (*)		
16/08	293.5	18	15	3	17	5283	4587	87	255	824	1.00	824	136.2	114.6
17/08	372.4	18	18	0	0	6703	6147	92	342	1000	1.00	1000	126.7	106.7
18/08	435.3	18	8	10	56	7835	6230	80	346	1000	1.00	1000	118.5	99.7
19/08	365.6	18	13	5	28	6581	4922	75	273	1000	1.00	1000	107.2	90.2
20/08	413.3	18	15	3	17	7439	6176	83	343	1000	1.00	1000	117.0	107.4
21/08	389.9	18	17	1	6	7018	6368	91	354	1000	1.00	1000	122.3	102.9
23/08	291.1	18	11	7	39	5240	3933	75	218	1000	1.00	1000	84.6	70.3
[Totali]														
2561.1		126	97	29	23	46100	38364	83	304	6824		6824		

(*) ricalcolata dal Fattore Correttivo

Totali tutte le classi

km tema assegnati	n. conc. partiti arrivati		n. F.C. %		tot.km assegnati percorsi %		
7125.5	412	290	122	30	139646	114846	82.2

VALBREMBO

Campionato "bagnato" campionato fortunato



E' il mio primo campionato, la giornata non è facile.

Sono alla fine della Valtellina e devo attraversare il lago di Como.

Non ho molta quota ma dovrebbe bastare per arrivare ai campi di Porlezza.

A metà del lago la discendenza aumenta parecchio e sono costretto a tornare indietro verso il versante est del ramo di Lecco, sono basso e mi attacco al costone che porta pochissimo.

Cerco qualche campetto atterrabile ma mi rendo conto che non esistono, sorvolo un paio di campi da calcio che sono troppo corti e nei quali rischierei di fare un clamoroso "goal".

Devo mettere il DG in acqua, non ci sono altre soluzioni.

Continuo a scendere il lago verso sud attaccato al costone sorvolo una piccola baietta in località Mandello del Lario.

Sì! Quella fa proprio al caso mio e ho ancora un po' di quota, sufficiente per compiere un paio di 360 gradi che mi servono per pensare e decidere la maniera migliore per posare l'aliante in acqua. La scena che vedo dall'aliante è all'apparenza molto bucolica: un tranquillo pescatore sul lato destro della baia e una nonna con nipotino al seguito che sta tranquillamente passeggiando sulla banchigia di ghiaia.

Il fondale mi sembra profondo fino a pochissimi metri dalla riva e questo dovrebbe consentirmi di evitare un pericoloso insabbiamento del musetto nell'inevitabile momento dell'impatto con l'acqua.

Decido di impostare l' "allagaggio" puntando verso la riva della insenatura cercando di toccare abbastanza vicino per poter tentare il recupero dell'aliante.

Ballast vuoti e chiusi, ventilazione cabina chiusa, utenze elettriche OFF, cinghie strette, carrello abbassato. Sono pronto

al finale!!

Uso i diruttori per controllare la velocità e il punto di contatto; in finale purtroppo vedo che la "nonna" di prima si è fermata con il nipotino proprio al centro della baia e si trovano esattamente allineati con il punto dove intendevo posare l'aliante.

Non c'è più tempo per una correzione di traiettoria e per evitare che un mio eventuale spiattellamento li coinvolga, accorcio il punto di contatto a circa una trentina di metri dalla riva, in fondo a nuotare me la sono sempre cavata egregiamente.

Cerco di tenere la velocità molto vicina alla minima di sostentamento e di conseguenza toccare l'acqua un attimo prima con la coda in modo da smaltire gran parte della energia cinetica sulla superficie inferiore dell'ala.

L'ultima cosa che ricordo prima dell'impatto con l'acqua è lo sguardo attonito ed incredulo del pescatore che probabilmente non crede ancora a quello che sta vedendo.

L'impatto è forte, la decelerazione notevole, il muso va sott'acqua.

Sono attimi lunghissimi nei quali, purtroppo, l'unica cosa da fare è aspettare e prepararsi alla emersione.

Riemergendo mi colpisce la vista del solito pescatore che ancora ha lo sguardo fisso ed incredulo di prima.

Slaccio le cinghie, apro la cappottina e mi tuffo nelle fredde acque del lago cominciando a nuotare verso la riva che raggiungo velocemente.

Ora devo recuperare l'aliante! Mi guardo attorno e noto un signore che sta tranquillamente innaffiando i fiori intorno a casa, gli urlo di trovare subito una corda e mi rituffo in acqua perchè mi sono accorto che ho lasciato tutti i docu-

menti nelle tasche del DG 300.

Recupero i documenti e guardando verso riva vedo il Sig Di Giulio (quello che prima innaffiava i fiori) lanciarmi una provvidenziale corda che lego alla deriva e intorno a me stesso.

Comincio quindi a nuotare verso la riva trainando l'aliante che fortunatamente galleggia ancora egregiamente (ballast vuoti e chiusi).

Lo sforzo è però notevole e la riva si avvicina molto lentamente, finalmente arrivo a toccare e un paio di forti braccia mi aggrappano trascinandomi di peso a riva.

Anche l'aliante è salvo, ma non riescimo a tirarlo completamente all'asciutto, ci serve più aiuto.

In quel momento arriva una macchina dei carabinieri di Lecco.

Mi avvicinano tutto bagnato, stanco,..... e mi presento!

Un battito di tacchi, seguito da un "comandi signor colonnello" e penso: è fatta, abbiamo vinto.

Spiego la situazione e ciò di cui ho bisogno.

In pochissimi minuti L' "arma" mi dimostra tutta la sua efficienza e ho a mia disposizione una ventina di persone per organizzare il recupero completo dell'aliante.

Telefono ad Alzate e la Clara (mia moglie) si rassicura e parte con il carrello.

Ore 20.00: l'aliante è salvo, io stò benissimo (abiti asciutti del gentilissimo sig. Di Giulio) e un fumante piatto di spaghetti allo scoglio in uno splendido ristorante in riva al lago di Como insieme alla mia "bella" è il premio finale alle fatiche della giornata.

ALBERTO CASAMATTI

L'AQUILA

Qualcosa si muove

Era un po' di tempo che non scrivevo per le pagine della nostra bella rivista, del resto la situazione nel nostro Aeroclub non è che mi ispirasse molto. Mezzi malandati, politiche presidenziali forse troppo individualistiche avevano mandato il vario del mio umore in fondo scala negativo.

Brevetti tanti, volovelisti pochi. Decine e decine di allievi ma alla domanda perché avessero scelto il volo a vela la risposta era più o meno sempre la stessa: "mi alza il punteggio al concorso piloti di P.S. od al concorso per AUPC o per l'accademia". Insomma contagiati dal sacro fuoco del volo a vela pochi o nessuno. Solo ultimamente qualcosa di positivo si è intravisto. Sarà stato lo sprone di alcuni piloti dediti alle competizioni ed al CID, comprese certe gemelline toscane, che qualche pilota della Domenica ha deciso di fare il salto della barricata per conoscere il volo a vela.

C'è chi è andato a Rieti a fare qualche stage e chi più semplicemente si è impegnato secondo le proprie possibilità in voli CID.

Rinfrancati da questa situazione una piccola squadra è stata organizzata per partecipare alla classica Coppa del Velino che apre la stagione di gare nel reatino. Il sottoscritto, non potendo più contare sul fisico (e che fisico!), si è nominato tattico di giornata ed organizzatore logi-

stico dei recuperi fuori campo. Insomma molto modestamente un Deus ex machina. Obiettivo della spedizione ben figurare, nella fattispecie un po' di punti per l'algoritmo per Finocchiaro ed il faticoso 70% per Erba per l'accesso alla categoria nazionale. Alla fine pronostico rivoluzionato: Finocchiaro punti pochi ed Erba che quasi vince la Coppa. Onestamente devo dire che per le condizioni meteo i temi erano impegnativi e lo testimonia il numero elevato di fuori campo quasi tutti a buon fine. Addirittura nella prova di giovedì 4 penso che il mio pilota se lo sia cercato apposta vista l'accoglienza che ha ricevuto. Si parla di un prosciutto aperto per l'occasione con abbondanza di vino, insalata fresca dell'orto, formaggio e per finire è uscita dal forno una teglia con un metro quadrato di crostata calda. Caffè ed amaro hanno siglato l'amicizia del mio pilota e dei fratelli Cattaneo, anch'essi scesi nello stesso campo col loro Nimbus 4-27, con il contadino di Umbertide che, vista l'ospitalità dimostrata, merita un titolo nobiliare.

La stessa cosa ma in versione opposta mi dicono sia capitata al parmense Boschi ed a Ballabio, che scesi nei pressi di Magliano dei Marsi, sullo stesso campo, si sono visti insultare dal proprietario del fondo, che minacciava anche di sequestrare i mezzi. Sempre per sentito dire Boschi, dando prova di notevole

"savoir faire", dopo un'ora di contumelie sbottava e, spalleggiato da Ballabio, metteva in fuga con minacce esplicite contadino padre e figlio. Impossibile....? Avete presente Tarzan, be' Boschi è uguale!

Comunque nessun appunto alla direzione di gara che aveva il suo bel daffare con la Velino ma soprattutto con il Campionato Standard e se qualche volta ha peccato di ottimismo lo ha fatto nell'interesse del divertimento e dello sport. Il negus Pram ha ben diretto le gare e forte del titolo di Sud-Tirolese più abbronzato del mondo ha ricevuto la stima di tutti.

A titolo di curiosità riporto il fuori campo più vicino alla pista. Quello di Romano che impossibilitato ad entrare in campo è sceso a d appena 50 metri dalla testata 16 in un campo di granoturco senza nemmeno un graffio per il DG 300. E riporto quello di Pigni come tra i più alti in quota. È atterrato, ma non è proprio il termine adatto, in una conca sul Gran Sasso a più di 2000 mt di quota ed al momento ci si sta industriando per il recupero tramite elicottero.

FELIPE ARCENCIEL DE VIGNACLARA

Ben tornato Felipe, ora cerca di essere più assiduo!

R.S.

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

FERRARA: Giornate primaverili

Durante una di quelle belle giornate primaverili che segnano la fine del letargo per noi volovelisti padani, in linea di volo un paio di amici mi hanno fatto allincirca questo discorso: "Su AVF NEWS sono stati pubblicati articoli su strumenti, sicurezza, vita di Club ed altri problemi, perchè nessuno si decide a scrivere qualcosa riguardo al problema principale dei volovelisti?" Io mi sono dichiarato subito non all'altezza di affrontare questo importante, diffuso e misterioso problema. Ma quando gli amici mi hanno chiarito che loro intendevano il problema delle scuse da raccontare alla moglie quando si rientra tardi dall'aeroporto, mi è sembrato di sentire ancora una musica che conosco benissimo.

Così, in questo modo sollecitato ed al fine di rendere un servizio ai soci, ho deciso rendere pubbliche le scuse, balle, storie inverosimili, pretesti e spiegazioni incredibili che hanno fatto seguito ai miei tanti ritardi durante quasi 20 anni di rapporti conflittuali tra il volo a vela e mia moglie. Premetto che i penosi risultati di questa lotta quasi epica ormai sono conosciuti a tutti.

Indubbiamente le scuse migliori in senso assoluto sono quelle utilizzabili (purtroppo) una volta sola. In questo gruppo sono comprese:

- a) le descrizioni di rottura di rotori mentre si è in volo a 3000 metri in onda (non fa importanza se non tira un alito di vento. La parola "onda" evoca sempre qualcosa di piacevole);
 - b) un'invasione improvvisa di amici da Belluno che hanno circondato il bar costringendo tutti a bere e minacciando fisicamente chi non beveva o tentava di filarsela (se si è astemi tanto meglio, così la scusa è ancora più credibile);
 - c) un'assemblea importantissima della quale non è mai arrivata la convocazione ("in Italia le poste funzionano sempre peggio!");
- Altro gruppo di scuse valide e interessanti sono quelle utilizzabili solo una volta all'anno come:
- d) i giorni del cambiamento dell'orario solare a legale e viceversa ("ma come cara, davvero bisognava spostare le lancette dall'altra parte?");
 - e) la giornata della mitica cena annuale con gli amici di Sandro Serra e i loro quintali di cibarie ("sai cara, stavo parlando con gli amici e mi sono ritrovato in mano un piatto ed un bicchiere e poi certo non potevo permettere che buttassero via tutto quel ben di Dio!");
 - f) il giorno di apertura della piscina ("mi hanno buttato dentro ed ho dovuto aspettare che si asciugassero i vestiti");
 - g) certe feste comandate ("ma non ti ricordi che il Primo dell'anno / Pasqua / il 25 Aprile / Ferragosto si cena in aeroporto? Ma scherzerai, è da sempre che nella giornata del – vedi sopra – torno tardi!");

Queste scuse invece sono prevedibili ed è meglio non utilizzarle:

- h) essere rimasto solo solo Gianni ad hangarare (c'è il rischio che anche l'incolpevole Gianni si becchi parte delle insolenze che vostra moglie indirizza abitualmente solo a voi);
- i) aver impiegato ore a smontare un aliante perché non si riusciva ad allentare un perno (così oltre alle insolenze ci si prende anche del coglione);
- j) essere andato a recuperare un atterro fuori campo ed averlo tro-

vato dopo tre ore di inutili giri (vedi il caso dello smontaggio qua sopra con notevoli aggravanti);

- k) esserci persi in volo (pessima scusa, da non utilizzare mai anche se fosse vero);

Queste ultime scuse non sono neanche lontanamente proponibili, perché banali, inflazionate tali è comunque meglio risparmiarle per altre situazioni di ritardo:

- l) ingorghi ed incidenti stradali vari (quante volte l'avete già adoperata? Poi adesso esiste il 4212);
- m) rotture della vostra automobile (per farla completa bisognerebbe tornare a casa in taxi);
- n) gomma bucata (nessuno, neanche Renzo Canetti, viene in aeroporto con un trattore e le ore di ritardo medio di un volovelista si giustificerebbero solo con la sostituzione di una ruota posteriore di un trattore agricolo);
- o) altre scuse come incendi, incidenti, alluvioni, manifestazioni, con blocchi stradali e cariche della Celere, disastri ecologici o simili (sono troppo inverosimili per essere credute);
- p) la peggior scusa in senso assoluto è quella del povero bambino malato che è capitato in aeroporto per volare in aliante e voi siete stato moralmente costretto a portarlo in volo (scusa pessima, incredibile e di cattivo gusto. Io non ho mai avuto il coraggio di usarla, ma conosco un amico che l'ha utilizzata con risultati disastrosi).

Comunque per quanta fantasia possiate avere, presto o tardi vi troverete nella mia attuale situazione: finiranno sia le scuse sia la faccia tosta necessaria per raccontarle. Se avete figli tutto sarà ancora peggio. Presto o tardi anche vostro figlio scriverà in un compito in classe: "La Domenica io sono un orfanello perché il mio papà vola con l'aliante". E così anche la maestra vi guarderà storto.

Così ad ogni uscita in aeroporto saranno guai e litigi sempre maggiori o, nella formalmente migliore delle ipotesi, voi e vostra moglie vi racconterete delle bugie sapendo benissimo di raccontarle. Il fondo si tocca con un dialogo di questo tipo:

Mattinata o primo pomeriggio di Domenica:

Lui: "Vado in aeroporto e torno per le cinque" (sa benissimo che non è vero anche se tenta di sorridere);

Lei: "Va bene, ti aspetto a casa" (sa benissimo che non è vero anche se tenta di sorridere);

Lunedì mattina seguente:

Lui: "Ieri sera avevo tanto sonno che non ti ho sentito arrivare" (sa benissimo che non è vero anche se tenta di sorridere);

Lui: "Dovevi avere proprio tanto sonno perché sono tornato prestissimo" (sa benissimo che non è vero anche se tenta di sorridere).

Cosa abbiano ancora da dirsi due persone così rimane un mistero. Comunque tutto questo può avere almeno un lato non del tutto negativo in una particolare situazione: sicuramente nessun giudice tirerà per le lunghe la causa di divorzio di un volovelista!

Da un vecchio A.V.F. NEWS che non ci perviene mai.

La Redazione

CALCINATE: Note di un "distruttore" di 2 periodo

Sabato mattina di una calda giornata di maggio, ormai il mese bomba è alle spalle, anche se la speranza di una bella giornata non muore mai. Sono al campo presto, come al solito, ad ammirare una diffusa instabilità che non lascia presagire niente di buono.

Vista la giornata non particolarmente invitante colgo l'occasione per invitare Marco a seguirmi in volo.

Convinto che il volo a vela sia uno sport da "rubare" succhiando le code (come feci con Toni qualche anno fa e faccio tuttora se mi capita qualche "mostro sacro" in volo), credo che offrirsi ad un "pulcino" per portarlo un po' in giro sia la miglior cosa da fare per la diffusione del nostro sport.

Gli dico: "stammi dietro e non ti preoccupare", pur non essendo la prima volta che "porto in giro" qualcuno, sono tuttavia un po' in apprensione poichè se mi sono sbagliato a giudicare le capacità in termica di Marco, visto che la giornata non è granchè, rischiamo veramente di incasinarci.

Partiamo relativamente tardi (per me) e prestissimo (per lui) e qui ho già fatto il primo errore: fare un breve briefing per spiegare cosa avremmo fatto invece di decollare e decidere per aria. Non so se

Marco fosse convinto o no, ma di sicuro era un po' titubante. Mi accorgo subito che non ci sono problemi a starmi a termicare vicino e qui, secondo errore: io non ho problemi, ma lui? Come mi spiega più tardi (a terra) ha fumato parecchie sigarette ed ha impiegato 1 ora prima di seguirmi tranquillo e rilassato anche nelle spirali più strette. (non mi dimenticherò mai le urla di Toni quando, a suo tempo, mi insegnava a stare a "specchio").

Arriviamo ad Angera a 800m dopo aver tentato di andare ad est, faccio 1150m in un cumulo un po' smilzo e gli dico (lo attraverso se va bene seguimi". Dall'altra parte c'erano i cumuli seri ed infatti arrivo su Arona ad 800m agganciando senza problemi. Terzo errore: "Non lasciare mai l' "allievo" da solo, poichè logicamente è portato a sottostimare la giornata e non si muove più. Infatti devo ricorrere a tutta la mia persuasione per convincerlo a passare il lago, come ovvio e logico che sia, visto che lui, il lago, da solo non l'aveva mai passato. Torno un po' indietro in mezzo al lago lo recupero, andiamo alla solita termica e risaliamo insieme.

Avanziamo fino a Gozzano e gli dico "incominciamo ad andare a Borgosesia

poi vedremo" e Marco "Non mi muovo se non mi dici dove sono le Aviosuperfici più vicine", "ma perchè?? ci sono cumuli a volontà ed un buon platfon". Questi problemi con un briefing preliminare non ci sarebbero stati e poi il fuoricampo (a mio parere assolutamente improbabile, ma come ben si sa sempre possibile) DEVE far parte del bagaglio tecnico di un vero volovelista e questo era forse quello che dovevo spiegare a Marco prima di decollare.

Comunque mi segue anche se forse non vede l'ora di tornare a casa. A Borgosesia decido che la "tortura" poteva finire e gli dico "dai torniamo", lui che non aspettava altro che era già in virata.

Arriviamo velocemente senza termicare fino ad Arona ove facciamo quota e planiamo direttamente a Calcinate.

Arrivo a terra gli faccio i miei complimenti quindi discutendo con Ercole, lui sì vero istruttore di 2 periodo, mi rendo conto del principio fondamentale, banale, ma come al solito dimenticato di questo tipo di "scuola":

"Se porti in giro qualcuno, Andrea, stagli sempre sotto!!"

ANDREA FERRERO

In Agosto si vola!

Non so se qualcuno nel frattempo ha già pensato di ragguagliare la nostra rivista sul periodo estivo di Calcinate, so solo che sento il dovere di farlo a nome di tutti quelli che sono rimasti e che hanno voluto partecipare e gustare i voli nel mese di Agosto e ringraziare pubblicamente il Direttore della Scuola dell'AVAL, Giuseppe Gandolfi.

Il nostro club su richiesta di molti soci ha voluto tenere aperta nel mese di agosto la struttura volativa e dar modo ai vari piloti che ne avessero fatta richiesta di volare anche nel periodo delle ferie. Non voglio dilungarmi sul tempo in parte inclemente e in parte generoso per

il mese di agosto, ma puntualizzare la grande dedizione per questo nostro volo a vela che ha voluto approfondire Giuseppe per accontentare tutti. E ci è riuscito.

Tutti i giorni e ripeto tutti i giorni alle 7 e 30 del mattino, se non prima, con il suo staff scuola: figlia, istruttori e trainer erano presenti sul campo per far volare allievi prima e piloti poi.

Ha voluto nel contempo tenere un corso intensivo dove in 15 giorni tutti gli allievi hanno fatto il loro primo volo da solista; preparava i traini e angarava gli alian-ti, istruiva e trainava non solo gli allievi ma anche i piloti, faceva funzioni di

direttore e segretaria, e' stato presente in tutto ed aiutava tutti nel massimo rispetto e con tutta la correttezza possibile.

Una voglia di fare e di dare immensa, ricompensate solo dal piacere di insegnare il nostro sport. Per questo voglio ringraziarlo e ricordare a tutti i soci che se a volte puo' sembrare indisponente, se qualche volta esagera un pochino nei richiami: ragazzi questo e' il nostro Beppe. Da troppo per il troppo poco che pretende. E non e' il danaro. Meditate gente, meditate. Grazie ancora, Beppe.

ERCOLE

ALZATE: Andare indietro per poter andare avanti

Mi ero sempre domandato, e lamentato, come mai da noi, in Italia, nella pratica, si fossero lasciati perdere gli attestati di Volo a Vela A et B che con la loro grande economicità e facilità di esercizio consentirebbero di avvicinare al volo una maggior quantità di appassionati, se non addirittura di crearne di nuovi.

Benchè mai cancellati dal Codice della Navigazione (Art.245), solo i più anziani volovelisti ne mantenevano la memoria assieme agli anni della loro gioventù, gli anni degli Zogling; gli ultimi attestati A e B risalgono al 1954.

Probabilmente abbagliati dall'evoluzione tecnica degli alianti, le nuove alte performances, l'inseguimento di grandi record unito alla reale disponibilità di costosi traini aerei, la Gente del Volo a Vela ha finito di dimenticare che lo sport del volo, come tutti gli sport, deve fare proseliti se vuole continuare ad essere e che solo fra una base più numerosa si possono trovare rincalzi e nuovi campioni. In più, da qualche anno, ci si è messa questa fase economica che oggi qualcuno chiama addirittura di recessione, con un fatale e negativo trend di persone che si avvicinano a questa attività non certo improvvisabile e neppure tanto economica fin dall'inizio, anche in termini di

impegno da dedicare ed impegno di testa.

Tutto questo l'ha ben valutato il Riccardo Brigliadori dell'AVL di Alzate Brianza che con una tribolazione durata giusto un anno con i soliti andarivieni fra Circostrizione, AeCI e Civilavia, è riuscito a far rinascere questi due tipi di Attestato di Volo a Vela, con l'innovazione di poter effettuare questa attività su veleggiatori biposto (di liberatori puri non ce ne sono più), con istruttore a bordo, traino a verricello e visita medica del medico di famiglia.

Pur inserito per professione fra gli "aeronautici" ed attualmente vicepresidente di AOPA, l'associazione dei Piloti e degli Operatori di Aeroplani (tutti sanno che questo incarico mi è stato conferito per aver con successo rivitalizzato l'associazione all'epoca pressochè azzerata) le tante circostanze della vita non mi hanno fatto diventare pilota. Quando ho saputo dal Riccardo Brigliadori di questa nuova opportunità, complici quattro giorni di ferie agostane (ma il tutto si sarebbe potuto fare in due sole sedute), con grande entusiasmo ho voluto essere l'Attestato A di Volo a Vela n.001 della nuova serie.

Un onesto, anche se anzianotto, aliante

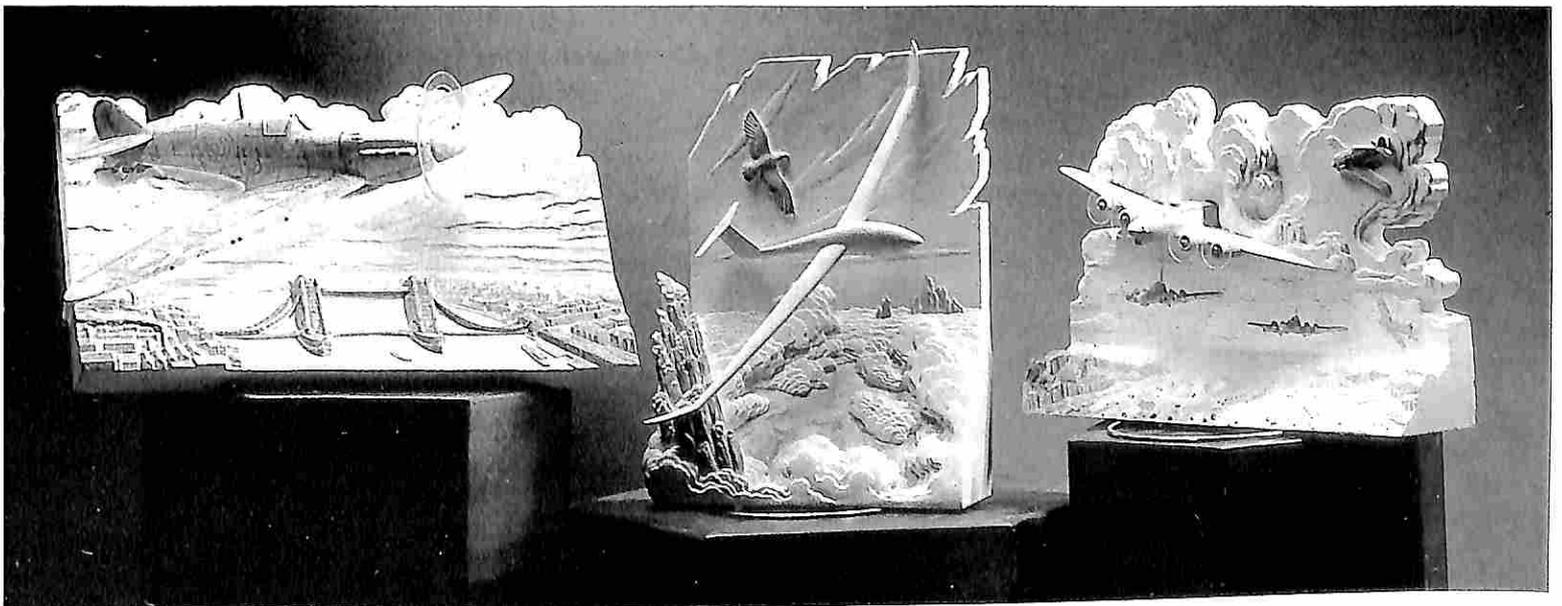
K7, una decina di strisciate sulla parte erbosa del campo con il Marco Brigliadori in veste di istruttore (anche lui alla prima esperienza in fatto di strisciate e balzi nei 650 mt di pista) per "sentire" livellamento ali, assetto longitudinale, velocità e tempi di arresto.

Poi, aumentando la velocità di traino, i primi semi-voli, la pista che da cortissima ora appare di traino in traino più lunga ed affidabile, il Marco che interviene sempre meno sui comandi.

Il quarto giorno di prove, benchè avessimo programmato di fare il volo d'esame in doppio comando, dato che ad oggi non sono ancora giunte le scartoffie ufficiali, l'indisponibilità del Marco a causa di un impegno professionale, ci fa decidere a procedere con me solo a bordo: l'essenza dell'essere pilota. Ancora qualche strisciata di verifica, un balzo non cercato, la fiducia in se stessi che cresce e poi quello intenzionale e governato, ed in radio il Riccardo che esclama: Abbiamo un nuovo Attestato A! Complimenti al nuovo comandante!

Unico rammarico il fatto che ad aeroporto chiuso non ci fosse nessuno a farmi ricevere il più classico dei gavettoni-laura!

GIOVANNI GATTI



Le sculture possono essere richieste ai seguenti indirizzi:

FRANCO MICHELE STUDIO - Via Montevideo 34 - 10134 Torino - Tel. 011.3181275

ADHARA DESIGN - Via Sostegno 65bis/25 - 10146 Torino - Tel. 011.715331

.....ma la cosa più semplice.....

Prima di partire per la Germania per un anno di studio qui ho chiesto a TANJA, ragazza tedesca che vola a Calcinate, cosa dovevo portare e dove dovevo andare per volare vicino a Monaco.

“Certo, devi andare a Eschenlöhe, oppure a....., ma la cosa più semplice è che tu ti rivolga all’AKAFLIEG!”. Ne avevo già sentito parlare ma non avevo nessuna idea di cosa fosse veramente. Anche adesso non ho ben capito come funziona, ma le cose vanno così: bisogna lavorare per l’AKF circa 300 ore in un anno e così uno ha libero accesso a tutti i 17 alianti dell’AKF, tra cui ASH 25, Kestrel, Jauss, 2 Discus, LS4, Twin, e tutti i MU (che come dice la parola sono alianti che vengono dalla AKF München), all’aeroporto di Königsdorf (che mi pare appartenga all’AKF), ai traini a prezzi per studenti sia con rimorchio che con verricello (4 DM per verricellata), l’unica richiesta, oltre al lavoro naturalmente, è un certificato di immatricolazione in una università.

I lavori che si possono fare sono moltissimi: principalmente dovrebbe essere partecipare alla costruzione di un aliante o aereo dell’AKF, ma si può anche aiutare a preparare le feste, i Buffet, qualche articolo, o anche aiutare a pulire gli alianti, o a fare qualche piccola riparazione.....

Adesso la AKF München stà costruendo un aereo da traino MU30 che dovrebbe essere anche aereo acrobatico.

Come sappiamo la AKF München partecipa a molte competizioni internazionali di acrobazia con l’aliente, e ha anche costruito un aliante acrobatico (simile allo Swift, ma loro dicono che sia molto meglio nonostante lo abbiano costruito prima dello Swift), per cui questa idea di traino acrobatico non è molto strana.

Ma un traino acrobatico potrebbe (e forse sarà) essere un po’ più economico per i traini, ed è sicuramente una grande sfida per i progettisti che hanno dovuto ottimizzare le caratteristiche del traino, tentando di soddisfare delle specifiche molto diverse.

La costruzione si fa in una “officina” gentilmente (e permanentemente) offerta all’AKF dalla Technische Universität di

Monaco (dove peraltro ha sede l’AKF), con materiali di primo ordine, tra cui fibra di carbonio e altre, insomma, non ho mai visto una ditta che produca aerei, ma non penso che sia molto diverso da qui (a parte per il disordine).

Tutti i materiali, o quasi, vengono comprati con condizioni di favore. Non sono ancora riuscito a capire bene da dove vengono comunque questi soldi, oppure i soldi per gli alianti, per esempio i Discus, ASH25... (si sa, il tedesco è difficile) ma mi pare di capire che vengano dai vecchi soci (oops, membri), dell’AKF; difatti ogni membro dell’AKF paga solamente i costi vivi, cioè traini, verricellate, stage, telefonate private.....

Il fatto di essere un Akaflieger non permette solo agli studenti di volare a prezzi ridicoli, ma pare che possa aiutare anche come specifica, cioè la gente che ha partecipato all’AKF, ha costruito alianti, ha fatto riparazioni..... è richiesta sia da ditte aeronautiche tedesche, sia da compagnie di volo. Difatti qualche membro dell’AKF è adesso pilota Lufthansa.

Sinceramente queste cose non mi interessano molto, ma voglio volare. Non vedo l’ora di provare il famoso MU27, aliante flapato di 20 M di apertura alare, con la peculiarità di avere i flap che oltre a cambiare il profilo alare, cambiano anche la coda e quindi la superficie alare.

Si può così volare veloci con grandi allungamenti e terminare con grandi superfici.

Io sono rimasto veramente affascinato, ma gli altri ragazzi non sembrano molto attratti da questo aliante, forse per il fatto che pare richieda 1 ora di lavoro (messe a punto.....) per ora di volo, e anche perchè le prestazioni misurate non sono state all’altezza di quelle calcolate (per esempio max eff. calcolata 47, misurata 42 che non è eccezionale per un aliante di più di 20 m di apertura).

Ciò nonostante non vedo l’ora che vengano le belle giornate di giugno qui nel nord delle alpi, senza vento, o con vento debole, per provarlo in lunghe delfiniate verso l’Italia.

FABIO FERRARIO

AKAFLIEG MÜNCHEN E.V.

Flugtechnische Forschungsgruppe an der Technischen Universität München



Per l'ennesima volta parliamo di traini

a cura di GUIDO BERGOMI

Sembra impossibile, ma certe cose non vogliono assolutamente entrare in testa a certuni piloti, per fortuna non molti, ma si sa, non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Mi riferisco al comportamento del dopo traino vero e proprio. Già perché durante il traino, cioè quando l'aliante è attaccato dietro, in linea di massima tutto si svolge nel migliore dei modi: la velocità è corretta, le manovre sono dolci e coordinate, la ricerca del punto migliore di sgancio e l'attenzione verso gli altri traffici è di solito ad un buon livello ma... non appena il classico "tump" segnala lo sgancio (o il presunto sgancio) in un millesimo di secondo ecco che il pilota in oggetto si trasforma da Captain Jeckill a Pilot Hyde, gli spuntano i denti da vampiro, la grinta si fa ferocissima e, come per l'attacco ai ponti di Toko Ry in un baleno l'aeroplano ha effettuato un rovesciamento da manuale con l'inclinazione alare che ha raggiunto i 110 gradi e l'assetto longitudinale i 60 gradi a picchiare e si sono compiuti i 180 gradi di virata necessari per effettuare il puntamento dell'obbiettivo con procedura "alto grado" alla massima velocità e col dito sul grilletto delle armi di bordo. Il motore naturalmente ha dovuto subire una repentina riduzione per evitare l'"imballamento", oppure si è anche imballato ma **chissenefrega!**

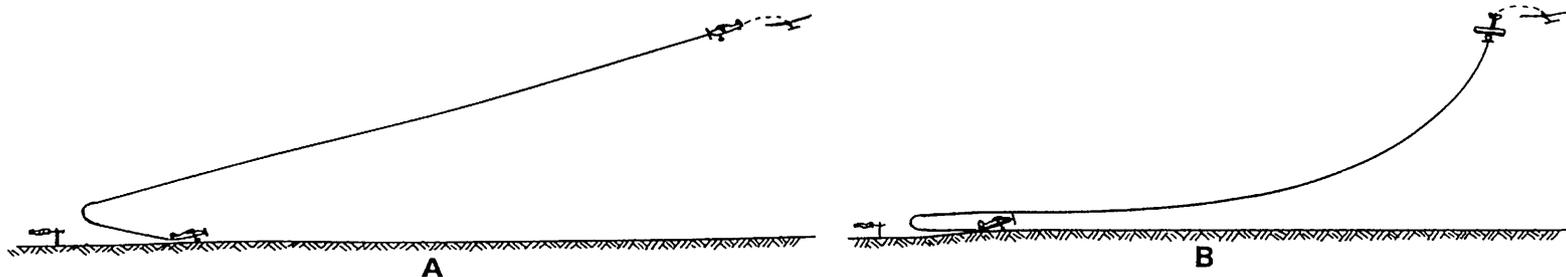
Subito dopo il nostro pilota kamikaze si impegna nella spasmodica ricerca dell'aeroplano che lo ha preceduto nel traino per poterlo raggiungere (tutto motore e poi via tutto di colpo) e fare un po' di coppia fino all'atterraggio. Se proprio non c'è nessuno da raggiungere... beh, si può sempre effettuare un bel "tonneau".

Siccome con questo sistema si perde moltissima quota all'inizio, c'è sempre la possibilità di dare tutto motore per fare l'ultimo tratto in linea di volo alla massima velocità. Poi, all'ultimo momento, si possono tirar fuori tutti i flaps ad una velocità molto superiore ai limiti strutturali così si riduce velocità in modo rapido e poi si può fare in modo di toccare terra negli ultimi 50 metri di pista, sennò che gusto c'è? Fare diversamente non sarebbe degno di un pilota "macho"!

L'ho buttata sullo scherzo ma purtroppo queste cose accadono ancora, non sempre e non dappertutto, per fortuna, nonostante le raccomandazioni, le circolari, gli articoli sulla sicurezza e via dicendo.

Il pilota in questione, di solito, si giustifica con i seguenti argomenti:

- **Io volo da xx anni e non mi è mai successo niente.**
- **Io ho fatto xmila ore di volo e di traini ed è andato sempre tutto bene.**
- **Io non sono mica scemo, so quel che faccio e nessuno mi deve insegnare niente.** Il bello è (anzi il tragico) che anche quelli che finora si sono ammazzati o hanno fatto ammazzare qualcun'altro facevano, guarda guarda, più o meno gli stessi ragionamenti. E allora? Allora lo ripetiamo per l'ennesima volta:
- **Il traino è una cosa seria, non solo nel tratto in salita, con l'aliante attaccato dietro ma per tutto il volo, anzi ancora prima del volo e bisogna:**
 - eseguire scrupolosamente i controlli prevolo.
 - effettuare il traino osservando tutte le norme relative (vedi Flight Manuals).
 - allo sgancio, DOPO essersi assicurati inequivocabilmente che l'aliante si è sganciato, iniziare una normale virata a sinistra in leggera discesa con riduzione molto progressiva del motore.
 - effettuare un percorso del tipo come nella figura A e non come nella figura B.
 - mantenere sempre le distanze dagli altri trainatori.
 - rispettare sempre i parametri e le limitazioni prescritte dal manuale di volo.
 - anche se il velivolo permette atterraggi molto corti, toccare terra con un ragionevole tratto di pista davanti.
 - in altri termini:
 - **non usufruire del traino per sfogare le proprie ambizioni acrobatiche o bellicose. La soddisfazione, ed anche il divertimento se vogliamo, vanno ricercate nella convinzione di aver compiuto un bel volo in modo professionale ma soprattutto SICURO e senza stramberie!**





AERO CLUB D'ITALIA

SCUOLA DI VOLO
DELL'AERO CLUB

ATTESTAZIONE D'ISTRUZIONE
PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

dell'allievo Sig. _____

SCHEDA 1/A		MISSIONE: 07	
LA VIRATA			D.C.
<input type="checkbox"/> Short briefing	Stand. P. mot.	A. Ir.	Verr.
a) Entrata in virata - Uso dei comandi b) Uscita dalla virata - Uso dei comandi c) Mantenimento della virata costante d) Correzioni necessarie			
acquisizione	osservazioni	data	firma
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
firma			
La missione è stata acquisita			

SCHEDA 1/A		MISSIONE: 02	
EFFETTI PRIMARI DEI COMANDI			D.C.
<input type="checkbox"/> Short briefing	Stand. P. mot.	A. Ir.	Verr.
a) Asse di beccheggio b) Asse di rollio c) Asse di imbardata d) Visualizzazione all'esterno			
acquisizione	osservazioni	data	firma
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
a b			deb. <input type="checkbox"/>
c d			
firma			
La missione è stata acquisita			



METEOCOMIC

di GIUSEPPE BAUDINO

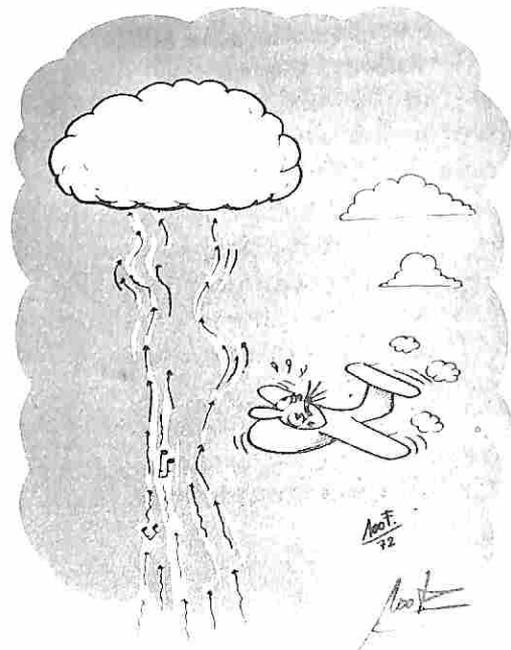
Oggetto: Libretto d'istruzione per la Licenza di Pilota di Aliante

Non è stata finora sufficientemente diffusa la notizia che presso l'Aero Club d'Italia sono disponibili i nuovi libretti relativi all'attestazione di istruzione per il conseguimento della Licenza di Pilota di Aliante.

Detti libretti, che a richiesta verranno forniti gratuitamente alle Scuole di Volo a Vela, e di cui si illustrano qui il frontespizio e un paio di pagine scelte a caso, non si devono confondere con i similari libretti di Attestazione di ISTRUZIONE - ESPERIENZA - CONTROLLO di Civilavia.

I libretti in oggetto, la cui copertina è di colore azzurro chiaro, sostituiscono i vecchi similari, più piccoli, e contengono tutte le voci delle varie manovre relative ai 40 voli previsti dalle norme ministeriali. Il formato adottato è a misura del cosciale di tipo standard per un agevole impiego da parte dell'istruttore.

GUIDO BERGOMI



I QUADERNI DI

VOLO A VELA +

L. 20.000 cad.

Richiedeteli alla Redazione - fax 031.303209

La dinamica dei fluidi - due interpretazioni diverse

Pesci e uccelli hanno un rapporto molto particolare con il fluido nel quale vivono e in cui compiono le loro evoluzioni.

Tale rapporto non si traduce mai in un impatto violento e scomposto con l'acqua o con l'aria; anzi, questi elementi vengono sempre trattati con dolcezza, quasi con delicatezza, e il virtuoso comportamento degli animali viene ripagato con dei grandi favori. La resistenza all'avanzamento, ridotta a limiti irrisori, e la potenza necessaria al movimento, anch'essa scaduta a valori incredibilmente bassi, sono il giusto compenso a un approccio equilibrato e pieno di rispetto con l'aria e con l'acqua.

E l'uomo, superbo e dominatore, come se la cava al confronto?

Molto male. Giudicate voi.

Osservate questi disegni: la *figura 1*) mostra la sagoma di una trota vista dall'alto; la *figura 2*) un profilo alare biconvesso simmetrico. Direzione del moto sempre da destra a sinistra.

È evidente l'identità tra le due figure; infatti un corpo aerodinamico è quello che offre, come noto, la resistenza minore.

Anche la trota se ne è convinta, tanto che ha copiato tale e quale il profilo alare!

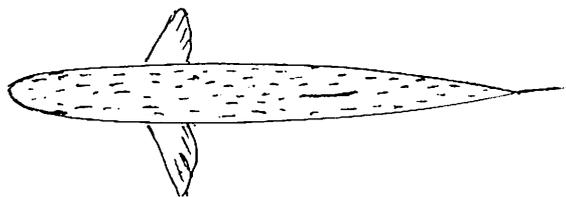


Fig. 1 - Sagoma di trota



Fig. 2 - Profilo alare

Davanti al disegno n. 2 vi è un cerchietto che raffigura la sezione di un filo di ferro che ha la stessa resistenza del profilo. Morale: i vecchi biplani della prima guerra mondiale consumavano oltre la metà della potenza del motore solo per vincere la resistenza dei tiranti delle ali.

Diamo ora uno sguardo al *disegno n. 3*); è la sagoma di una moderna imbarcazione da regata (direzione del moto da destra a sinistra) e cioè l'esatto contrario della trota. Ciò comporta una notevole resistenza, dovuta alla viscosità dell'acqua



Fig. 3 - Imbarcazione da regata

che scivola lungo le fiancate. Se un profilo alare fosse disposto in questo modo, cioè al contrario, la sua resistenza sarebbe di quasi tre volte superiore a quella di un profilo orientato in maniera normale. Altra incongruenza umana: l'aria e l'acqua sono considerate due terribili nemiche da seviziare e possibilmente da tagliare con l'accetta. Osservate la prua tagliente delle navi, o della barca di prima, o di un motoscafo.

Occorre d'altro canto tener conto che, in acqua, una prua sottile (ma non appuntita) è necessaria per ridurre al minimo la resistenza che produce l'onda di prua. In ogni caso una poppa piatta è sempre dannosa.

Non dimentichiamo inoltre che una imbarcazione, agli effetti della resistenza, deve fare i conti con due fluidi diversi, acqua e aria, e di solito la parte emersa è sempre trascurata e non ha mai delle soluzioni aerodinamiche soddisfacenti.

I primi dirigibili (*figura 4*) erano cilindri con una vistosa punta conica per "tagliare l'aria"; e così pure la punta conica era

applicata ad una delle prime tozze automobili da corsa (*figura 5*). D'altra parte non è che le moderne macchine di formula uno siano, come normalmente si può credere, dei capolavori di aerodinamica; i difetti sono tanti e vistosi.

Ma è nell'applicazione e nell'uso della potenza per ottenere il movimento che l'uomo dimostra tutto il suo disprezzo per i fluidi; essi vengono trattati in maniera ignobile. Pensate solamente alle eliche, sia quelle marine che quelle aeronautiche. In tutti i casi, acqua o aria che sia, il fluido viene bistrattato, lacerato, costretto a compiere evoluzioni impossibili, sottoposto a stress inimmaginabili, con risultati pratici a dir poco deludenti. Infatti il rendimento effettivo di un'elica è abbastanza basso in rapporto alla potenza utilizzata.

Nelle eliche gran parte dell'energia viene sprecata per rendere elicoidale il flusso del fluido a valle, e cioè per imprimergli una rotazione; questo comporta delle forze radiali e tangenziali negative. Di segno

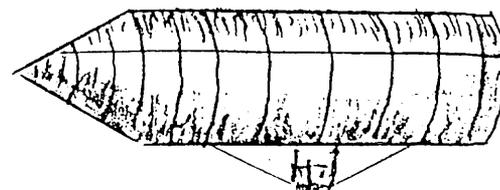


Fig. 4 - Dirigibile Schwarz

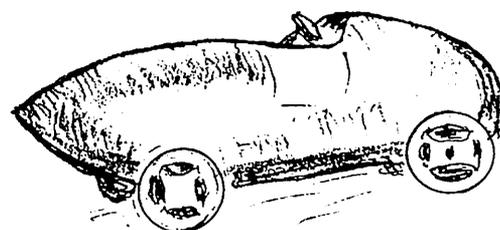


Fig. 5 - Auto da corsa belga "Jamais contente" del 1899

decisamente opposto sono invece i propulsori di pesci e uccelli, che hanno in più anche il vantaggio, come abbiamo già sottolineato, di non recare la minima offesa al fluido utilizzato. Chi non è rimasto affascinato nell'ammirare il maestoso ed elegante incedere della RAZZA, quel grosso pesce munito di enormi ampie ali a delta, simile ad un vecchio bombardiere Vulcan, che naviga sott'acqua con lento, ritmico e ondeggiante movimento delle sue appendici? *figura 6)*

È come se avanzasse accarezzando continuamente il mare.

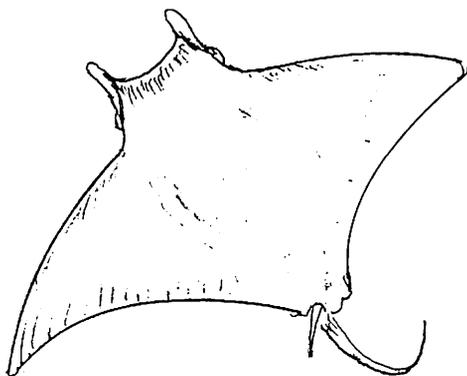


Fig. 6 - RAZZA

I pesci procedono velocemente utilizzando una pinna caudale disposta verticalmente, che ondeggia con ritmo e grazia, con esatta progressione, in maniera da non creare alcun vortice o altro movimento brusco dell'acqua. La forma di questa pinna, leggermente diversa da specie a specie e che si distingue per la sua divisione in due lobi, ha sempre lo scopo di ottimizzare il comportamento idrodinamico della battuta. *figura 7)*

Nei grossi cetacei (balene, delfini, orche) la pinna natatoria è invece disposta orizzontalmente ed è disegnata in modo straordinario e sorprendente *figura 8)*. La spinta che ne deriva, data la mole di questi animali, è dell'ordine delle tonnellate e, come già sottolineato in una sua relazione dall'amico Marzaro, dato l'allungamento relativamente modesto della coda, dovrebbero generarsi perdite indotte imponenti. Invece la stessa coda presenta un brusco aumento della

freccia solo verso l'estremità; lo scopo è quello di espellere i vortici sfruttando la rigidità giroscopica del vortice, notevole per le grandi masse in gioco, aumentando così l'efficienza globale. Abbiamo

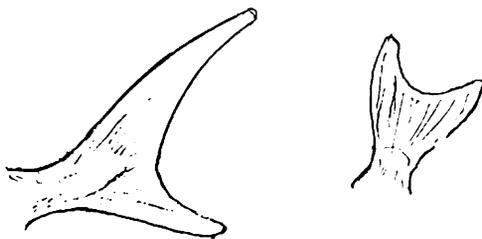


Fig. 7 - Pinne di pesce

inoltre una vistosa rientranza nel centro della pinna, destinata a smorzare i probabili rigurgiti dell'acqua. Bisogna poi tener presente che il movimento alternato, su e giù, di questo meraviglioso propulsore, è abbastanza lento e quindi sono annullate le probabilità di provocare degli stress all'acqua. Interessante è invece il fatto che in Inghilterra si sta studiando un propulsore a pinna per grosse navi, che promette di avere una efficienza superiore a quella delle eliche, eliminandone il fastidioso fenomeno della cavitazione (formazione di bolle gassose che intaccano e corrodono il metallo) e consentono il ricorso a motori di potenza ridotta.

Ma è nel mondo degli uccelli che il rispetto per il fluido trova la sua massima espressione. L'aver riunito in un solo organo, le ali, il propulsore e la funzione di sostentamento, è già di per sé una soluzione ottimale. Il movimento delle ali, per ottenere la propulsione, è un battito caratterizzato da un lievissimo e impercettibile andirivieni a forma di otto, che ha la particolarità di non interferire minimamente col giusto assetto

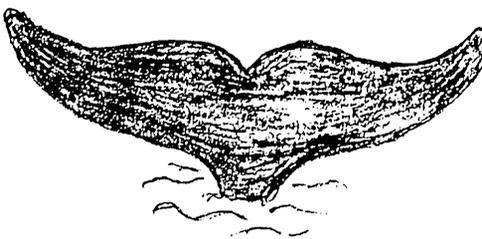


Fig. 8 - Pinna natatoria dei cetacei

del profilo, che invece riceve un supplemento nella velocità di scorrimento dell'aria al suo contorno; questo ne esalta le caratteristiche aerodinamiche, aumentando notevolmente la sicurezza e la padronanza del volo. A questo proposito non bisogna dimenticare che gli uccelli sono anche gli inventori dell'effetto Coanda, originale sistema per controllare la deviazione del flusso dei gas nei motori a getto. Il fenomeno per cui un flusso gassoso che si muove in vicinanza di una superficie, si attacca ad essa e ne segue il profilo, è noto sotto il nome di "effetto Coanda". Questo è stato studiato, negli anni cinquanta, in particolare dal laboratorio Lewis del NACA (ora NASA), soprattutto in vista della sua utilizzazione per deviare il flusso di gas dei reattori. Ponendo un deflettore all'uscita dell'ugello, o meglio una serie di deflettori sempre più inclinati, si arriva a deviare il getto di novanta gradi, annullando la spinta assiale. Questa deviazione produce una pressione negativa sulla superficie interessata, e cioè ne aumenta la portanza. Quindi gli uccelli che incurvano grandemente le ali, riescono sia a mantenere aderente lo strato limite laminare, sia ad aumentare la forza di sostentamento e la frenata, proprio nei momenti più critici e impegnativi, come quando devono atterrare su un ramo traballante o su uno spuntone di roccia. E ciò viene ottenuto, come del resto in tutti gli altri assetti di volo, senza violentare minimamente l'ambiente naturale, l'oceano d'aria che loro conoscono così bene e che profondamente rispettano. Quindi, animali e uomini, due interpretazioni diverse della dinamica dei fluidi, due modi opposti per avvicinare la natura e sottometerla. Da una parte collaborazione e gentilezza, dall'altra arroganza e disprezzo. E chi inevitabilmente ci rimette è sempre l'uomo, che ne viene ricambiato con uguale moneta.

G. BAUDINO

DER ADLER

“Der Adler” (l’aquila) è la rivista per gli sport dell’aria, voce ufficiale della lega delle attività aeronautiche del Baden-Württemberg, ricca regione della Germania meridionale.

Le avanzate caratteristiche socio-economiche del Land tedesco (probabilmente la regione più sviluppata e moderna del vecchio continente, all’avanguardia nel settore terziario e della ricerca scientifica e tecnologica) trovano riscontro nella rivista, mensile, ricca di temi ed articoli sulle varie attività aeronautiche della regione. La panoramica sulle attività sportive dei vari aero club ed associazioni è ampia e capillare: dal volo a motore al volo a vela, con ampio spazio riservato agli ultraleggeri, deltaplani, parapendio, paracadutismo, modellismo, e con resoconti dell’attività dei club, risultati sportivi conseguiti, interviste a “personalità” particolarmente meritevoli o attive nella gestione delle associazioni. Regolarmente presente anche l’affascinante (ma costosa) attività sportiva degli appassionati di palloni aerostatici, specialità che in Germania sta attraversando un periodo di forte espansione. Le tematiche ambientali, come noto, sono di viva attualità in Germania e l’argomento spunta quindi frequentemente tra le righe delle circa 40 pagine del mensile. Colpisce pertanto, ma non sorprende, il concorso bandito per il progetto di tutta una serie di misure per la tutela ambientale sui campi di voli. Decisamente interessante anche il concorso bandito (a livello mondiale) dalla amministrazione comunale della città di Ulm, per il progetto e realizzazione di un motoalante “solare”, in grado di decollare e volare con la sola energia ricavata dalle cellule fotovoltaiche. Su questo progetto, vinto da un elegante alante costruito da un gruppo di studenti della facoltà di scienze aeronautiche dell’università di Stoccarda (capoluogo del Land Baden-Württemberg), riferiamo ampiamente a parte. “Der Adler” non manca di spunti ed articoli critici, con qualche punta polemica, a difesa della libertà del volo sportivo, soffocata da norme e progetti di regolamentazione elaborati a Bonn, quindi a livello federale. Vivace anche il

dibattito sull’uso e regolamentazione dei GPS nelle gare di volo a vela. La rivista, questa è la netta sensazione, vive e prospera sulla base del volontariato, grazie ai numerosi articoli e contributi spontaneamente e frequentemente inviati da soci e piloti tedeschi, ... proprio come nel caso della nostra rivista...(?!?!)

VELEGGIARE IN INTERNET

Che i volovelisti siano una classe sportiva, amanti del progresso tecnologico forse non lo sembra; ma è così. Infatti il volo a vela tedesco sta facendo ampio ricorso all’ultimo grido della comunicazione informatizzata per divulgare l’attività degli Aero Club. Da quasi un anno è possibile percorrere l’autostrada digitalizzata di Internet e raggiungere il gruppo volovelistico di Aquisgrana (Aachen) in Germania: il Club si presenta con una serie di fotografie, testi, informazioni sui costi della scuola, tipo di attività, caratteristi della flotta, spiegazioni teoriche di aeronautica ed altro ancora. Per gli amanti della navigazione, l’indirizzo è: <http://www.rwth-aachen.de/ftha>. Anche la sezione volovelistica dell’Aero Club tedesco ha il suo bravo indirizzo: http://www.akaflieg.uni-karlsruhe.de/idaflieg/DAeC_ref_segel.

Chi fosse interessato a seguire i lavori di un gruppo di studenti universitari di Karlsruhe, impegnati nella realizzazione di un prototipo di alante (AK-8, con fusoliera del DG-600) può collegarsi con: <http://www.akaflieg.uni-karlsruhe>. In Germania i NetSurfer sono ormai oltre 40 milioni. Ed il ricorso a tale moderno strumento di comunicazione di massa diventa significativo, tenedo presente che i volovelisti tedeschi sono un esercito di 38.000 piloti, pari ad un terzo dei volovelisti di tutto il mondo!

MILLE ED ANCORA MILLE

Se ci fosse la specifica categoria, il tedesco Wilfried Grosskinsky sarebbe il detentore del record. Il 47enne, volovelista da 33 anni, ha portato a termine il suo 30esimo volo su triangolo di 1.000 chilometri. L’impresa gli è riuscita il 26 aprile scorso, volando nella zona centrale della Germania, regione con caratteristiche non eccelse per il veleggiamento

(tanto che nella programmazione del suo percorso ha volutamente compreso le termiche generate dalle enormi e massicce ciminiere di una centrale carboelettrica della Renania, garantendosi in tal modo alcune centinaia di chilometri di planata). In 11:10 ore di volo col suo ASW 22BE ha percorso per la precisione 1013 chilometri, atterrando sulla pista del suo club a Radevormwald (Germania centro-occidentale, ai confini con la Francia). Il pilota tedesco attribuisce buona parte del merito dei suoi mega-voli alle preziose informazioni fornitegli dal computer di bordo, il “Peschges VP 7”, del quale parla un gran bene.

DG-800B: PRIMO VOLO COL “SOLO”

Dopo le traversie degli ultimi mesi, il DG-800 motorizzato sembra aver imboccato la strada giusta. Abbandonato per cause di forza maggiore il motore della Midwest (la casa inglese ha rinunciato alla sua produzione in serie), il 20 Maggio il DG-800B s’è alzato in volo, per la prima volta, spinto da un “Solo 2625” bicilindrico a due tempi, doppia accensione, 50-55 CV raffreddati a liquido, dal funzionamento rotondo e silenzioso. Entusiastici i commenti: il monoposto salirebbe con uno strepitoso rateo di salita medio di 4,6 m/s.

II SALVATAGGIO DELLA GLASER-DIRKS

Messa in liquidazione la scorsa primavera, la prestigiosa casa tedesca ha potuto riprendere la produzione, sempre nei “vecchi” capannoni di Bruchsal. La nuova DG-Flugzeugbau Srl è ora nelle mani dell’imprenditore Karl-Friedrich Weber e del consulente fiscale (volovelista, se non mi inganno) Gerhard Wolf. Ingegnere capo rimane Wilhelm Dirks. A Bruchsal verrà realizzata tutta la serie DG-800 (compresa la versione motorizzata) ha garantito la nuova proprietà, che si riserva anche la commercializzazione diretta della serie DG-303 e DG-505, prodotta in Slovenia. La ELAN, in futuro, si limiterà alle consegne in Slovenia ed Austria.

EPPUR ... SI MUOVE, ANZI SI TRAINA!

Incredibile ma vero, anche se in Italia viene la cosa viene accolta con una buona dose di scetticismo: nell'area di lingua tedesca si diffonde il traino con motoalianti. In Austria esiste, ormai da diversi mesi, una specifica regolamentazione ufficiale ed il Super Dimona e l'HB-21 sono modelli già omologati per il traino. Anche l' LBA tedesco (l'equivalente del RAI) ha dato il via libera al traino con motoalianti. Ora le prove proseguono in Austria con il Rotax-Falke (SF-25). Con i 90 CV erogati dal motore 912A, il noto e diffusissimo motoaliante ha effettuato una ricca serie di prove trainando i monoposti L-Spatz (259 Kg), il moderno Jantar Standard 2 (335 Kg), il Discus (331 Kg) ed il biposto Bergfalke (fino a 455 Kg). Partendo dalla pista erbosa di Linz (Austria Nord orientale), dopo soli 600 metri l' SF-25 ha dimostrato di poter superare senza difficoltà 1 "ostacolo di 15 metri", trascinandosi dietro il biposto con due piloti! Migliori i risultati con i monoposto in fibra di vetro: lo stesso ostacolo dei 15 metri viene sorvolato dopo soli 500 metri ed una corsa di 200-220 metri (sempre su pista erbosa). Le velocità oscillano tra i 90-100 Km/h con ratei di salita medi di quasi 2 m/s iniziali. Nella salita dai 300 ai 1.300 metri (con temperature di + 24° a 1.000 metri di quota!) valori medi registrati variano dal 1,20 m/s con il biposto in legno e tela, al 1,60 m/s col moderno monoposto. Ma quello col motoaliante non pare destinato a trasformarsi nel nuovo traino universale. Gli alianti pesanti, con ballast, i grandi biposto difficilmente potranno rinunciare ai rimorchiatori con potente motorizzazione. Per monoposti, per traini occasionali, nei momenti di punta, il traino con motoalianti potrà invece diventare una alternativa interessante ed economica.

CELESTINO

Impressioni sul Lavender Glide a St. Auban

I vivaci colori dei campi di lavanda hanno dato il nome all'edizione di quest'anno del tradizionale anticipo di campionato mondiale, del quale rappresentano un po' la prova generale. Un periodo di rodaggio per l'organizzazione e l'occasione per i piloti di familiarizzare con lo scenario della competizione che si terrà nel '97.

St. Auban si trova nelle Alpi della Provenza Settentrionale, circa 20 km a Sud di Sisteron, in un piccolo altipiano formato dalla confluenza del fiume Durance con il Bleone. Su questo aeroporto tutt'altro che facile ha sede il centro nazionale di volo a vela francese. Il campo è circondato da colline, la cittadina di St. Auban et Chateau Arnoux sorge a Nord, vicino c'è un lago, e verso Nord-Est appena fuori dal recinto si trova uno stabilimento chimico.

Le planate senza margine di sicurezza sono perciò molto pericolose: la rotta di avvicinamento dal settore di Nord-Ovest richiede una virata verso Sud pochi km prima dell'arrivo per aggirare la parte Est della città ed evitare il sorvolo dello stabilimento, poi si atterra diretti o si richiama e si esegue un circuito destro. Ai briefing si sono sentiti rimproveri per circuiti troppo lenti e troppo bassi.

I decolli avvengono di preferenza verso Sud nonostante prevalessse il vento in coda perché -come disse Jacky Clairbaux, direttore di gara "se il traino ti pianta puoi rompere l'aliante ma non te stesso, mentre in un decollo verso Nord distruggeresti l'aliante, ti faresti male tu e con te molti cittadini francesi". Il lancio a Sud si avvantaggia anche di una leggera pendenza.

Il clima nella prima parte della settimana è stato umido, con sviluppi temporaleschi nel pomeriggio, e i temi limita-

ti a 250 - 350 km secondo la classe. L'aria umida ha portato sovrasviluppi e temporali, ma nel resto della settimana l'alta pressione sul Portogallo con un leggero vento settentrionale ha prodotto condizioni eccellenti. I temi sono allora saliti a 380 - 450 km ed hanno toccato i 550 km della classe libera il venerdì. Dopo il tragico incidente occorso a Federico Blatter alle 19,00 circa, quando si trovava ancora lontano a Nord nella zona di Dignes - Val d'Isere, il sabato è stato dichiarato giorno di riposo. La domenica, ultimo giorno di gara, fu caratterizzata da una debole onda.

Briefing e meteo della giornata si sono tenuti alle 10,30 con Jacky Clairbaux, Yves Pollet e Marc Bassot, in francese e inglese. Tuttavia molti piloti non francofoni si sono lamentati della qualità delle traduzioni, e del fatto che il regolamento IGC prevede che la lingua ufficiale delle gare internazionali sia l'inglese.

Un inviato della Cambridge Aero Instruments ha mostrato i tracciati GPS dei primi cinque classificati di giornata, comparandoli con un'animazione che ha reso evidente dove gli inseguitori avevano perso tempo o dove un vincitore emergeva dalle retrovie.

Alcune lamentele riguardano il costo dei traini, mediamente di 25 / 40.000 lire, ma cresciuto a 60.000 durante la gara; la lentezza nella pubblicazione delle classifiche provvisorie (potremmo proporre il nostro infaticabile Luigi Villa !); le piste tanto accidentate da far scattare un ELT durante l'allineamento, e troppo polverose; la difficoltà nell'approvvigionarsi di acqua per i ballast.

Plauso va invece a Jacky Clairbaux, al task-setting e all'officina riparazioni sempre efficiente e di ampie capacità.

ALDO



MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!!

- PARTE QUARTA -

- Ah, nonno, dimenticavo!
- Che cosa?
- Con il fatto che ti sei messo a raccontare le avventure di Grumento, mi sono scordato di stasera: la videoteca multimediale ci manda uno di quei vecchi film che a te piacciono tanto.
- Ah, davvero?
- Sì. Mi pare che s'intitoli... ah, sì: "IL NIDO DELLE AQUILE".
- Con Rock Hudson?
- Credo di sì, non lo so', non mi ricordo.
- Veramente?
- Sì, certo.
- Non è possibile!
- Certo ch'è possibile, l'ho chiesto io all'archivio storico multimediale!
- No, ti credo, ma è per il film: non pensavo che ce fossero ancora delle copie in circolazione.
- Ma perchè, è una vecchia pellicola, ma è stata restaurata e...
- Ma la sai la storia di quel film?
- Beh,... sì, ho letto la scheda tematica.
- E lo sai che quel film lo vidi proprio a Grumento?

- No, e allora?
- E allora, questa te la devo raccontare.
- Dai nonno, raccontala anche a me!
- Va bene.

Vi ho già detto che io, Kostantino, e tutti i piloti dello stage andavamo a cena verso le nove-nove e mezza e finivamo, dopo mostruose abbuffate, alle undici-undici e mezza. Quella sera no.

Quella sera particolare, forse perchè eravamo sfiniti - spesso ci sparavamo la bomba per tenerci un po' sù-, volevamo guadagnare una mezz'oretta di sonno in più.

- Cos'è sta' "bomba"?
- Niente droghe o allucinogeni! No, era solo un gran pillolone al sapore di arancio, un concentrato di vitamine A, B, C, D,..., insomma tutto l'alfabeto, fino alla Z.
- Va beh, sù, non divaghiamo!
- E chi divaga?

Allora "ci ritirammo nelle nostre stanze", ed io pur di guadagnare al più presto possibile il letto, m'infilai di corsa nel bagno per fare toeletta. Già barcollavo verso il sospirato letto quando vidi Kostantino che, per arrivare sveglio al suo turno, s'era acceso la televisione - allora non c'erano ancora gli schermi paretali multimediali -.

Ora sullo sfondo, c'era una serie di aeroplani in volo ed in primo piano, a caratteri cubitali, i titoli di testa: "IL NIDO DELLE

AQUILE “.

- Ecc'alla!

- A quel punto tutta la stanchezza era passata - erano le dieci e mezza - e che vuoi... facemmo l'una.

- Ma era,... cioè, è così bello sto' film?

- Eh sì. La storia..., tanto tu la sai già, ma lei no,..., la storia era quella di uno Stormo di bombardamento americano. Allora avevano ancora i B-52, quei vecchi aeroplani lunghi, con la deriva altissima, e con otto motori, accoppiati a 2 a 2 sotto le ali.

La storia dicevo, è di questo reparto che viene sottoposto ad ispezione improvvisa e senza nessun preavviso da parte del cattivissimo... "Generale KIRBY".

- E allora?

- Allora, lo Stormo non è che fosse granchè efficiente, per cui il terribile Generale Kirby, fece tagliare la testa al Comandante, quale direttore responsabile.

- Così, in pubblico?

- Ma che hai capito? Non gli fece tagliare veramente la testa, era un modo di dire: lo fece trasferire ad un altro reparto perchè non era degno di comandarlo.

- Ah, ecco!

- Al suo posto, fu nominato un'altro giovane ufficiale, Rock Hudson appunto, il quale prese subito a cuore la sua missione tanto da prendere decisioni anche pesanti - mandò in pensione il suo migliore amico ch'era diventato un mezzo alcoolizzato - oppure provvedimenti impopolari - riorganizzò la manutenzione distruggendo l'aureola di magia dei meccanici anziani -.

Missione Grumento: incredibilmente OPERATIVI!!

Così facendo, aveva perduto anche l'amore ed il rispetto della moglie che lo accusava di aver provocato il tentato suicidio del suo caro amico, di trascurarla troppo - magari per qualche altra donna - e di trovarsi continuamente tra i piedi un telefono rosso perchè lui, doveva essere continuamente reperibile.

- E allora?

- Rock Hudson aveva fatto le scelte giuste: il reparto era diventato finalmente "operativo" ed era pronto a qualsiasi nuova ispezione, che poteva avvenire da un momento all'altro.

- E allora?

- Allora, allora. L'ispezione venne ma proprio nel momento in cui meno se l'aspettavano. Arrivò di nuovo e senza nessun preavviso il viscido Generale Kirby, ma stavolta lo Stormo era più che operativo e Rock Hudson, felicemente superata l'ispezione, rimase al suo comando, recuperando tra l'altro anche l'affetto della moglie.

- Bel film ma... veramente non ho capito cosa c'entra con lo stage di Grumento.

- Ora te lo spiego.

La mattina dopo - immagina che occhi gonfi e quanto potevamo esse-

re riposati -, io e Kostantino, andammo come al solito in aeroporto per un'altra "giornata di lotta": beh..., non ti arriva il Generale KIRBY!!

- Quello del film?

- Non proprio lui, ma uno, anzi no, due, che facevano come il Generale Kirby!

Ora, non è che arrivarono e ci dissero: "Salve, siamo i Generali Kirby", ma la sostanza era quella o comunque io e Kostantino, la vedevamo così.

- E arrivarono all'improvviso e vi misero sotto ispezione come nel film?

- E già! Mi ricordo che arrivarono di pomeriggio da Rieti, in volo, con due aliati. Kostantino era a 100 chilometri dall'aeroporto a fare i "soliti" voli sullo Ionio o sul Golfo di Policastro, non so' di preciso, mentre io, guarda caso, proprio quel giorno, ero partito con l'automobile ed il carrello per recuperare un biposto fuori campo, ad una cinquantina di chilometri da Grumento.

- Veramente?

- Sì. Ed era pure abbastanza presto: a terra c'erano rimasti solo i trainer che però bivaccavano o sonnecchiavano in qualche angolo dell'aeroporto!

- E come l'avete saputo che arrivavano?

- Li sentimmo chiedere istruzioni per l'atterraggio - io avevo la radio in macchina - e poi chiedere se qualcuno li poteva recuperare. Che figuraccia!

- Vi hanno tagliato la testa a tutti e due?

- No, comunque, avrei avuto già pronta la "borsetta" per andare in esilio a Lampedusa. Figurati che per sbaglio, avevo dato del "Maresciallo" ad un Generale pluridecorato in pensione.

- E invece?

- Andò tutto bene: non ci furono epurazioni immediate, almeno.

- E poi, se ne tornarono in volo a Rieti?

- Sì, il giorno dopo.

- Cioè, vuoi dire che venivano e tornavano da Rieti fino a Grumento e viceversa?

- Sì, certo. E non solo loro!

- Come: "non solo loro"?

- Sì, vennero anche altri piloti, con altri aliati.

Mi ricordo che, dopo gli Europei, ci venne a trovare il socio di Kostantino. Avevano insieme un vecchio ASW-20, ma ben tenuto: beh, fece un volo di 400 chilometri all'andata e di 600 al ritorno!

- Accidenti!

- Poi, un altro pilota, un socio romano, fece un volo con punto di virata un paese poco lontano da Grumento. La giornata non era però eccezionale e fu costretto a mettere in moto per rientrare a Rieti. Comunque pure lui, fece più di 500 chilometri, andata, e mezzo ritorno.

- Durante le gare poi, siccome noi eravamo l'avamposto più a Sud in assoluto, ci chiedevano la meteo, oppure Kostantino, via radio, quand'era in volo, chiedeva le classifiche aggiornate. Dopo poco', quelli in gara però, c'urlavano scocciati: "Fatela un po' finita, voi di Grumento!".

*Il PK con Marco
Cosentino a
7.000 metri su
Grumento!*



Missione Grumento: infinitamente OPERATIVI!!

In ogni caso, l'evento che fece più colpo, fù l'atterraggio del neo Campione Italiano Classe Libera che, reduce dalla gara, era venuto a realizzare il suo grande sogno: volare no-stop fino alla Sicilia, naturalmente partendo da Rieti. Purtroppo fù costretto a fermarsi a Grumento, ma dopo aver fatto una bella puntata molto più a sud.

- Perché hai detto l'atterraggio?

- Perché aveva un aliante da 27 metri ultimo grido - pochi di noi l'avevano mai visto dal vivo prima dall'ora -. Ci chiese ancora alto, se poteva fare un passaggio basso: "fanne due" gli rispondemmo.

Se non sbaglio, era di sabato o di domenica, comunque c'era la solita rissa di gente al parcheggio, vicino agli alianti e ai traini o in attesa del volo turistico. Nessuno di noi s'era ricordato che ne portasse così tanta, fatto stà, fece il passaggio scaricando acqua da tutte le parti: ala, fusoliera, coda. L'aliante era un'unica scia e la gente, e pure noi, rimanemmo tutti a bocca aperta! Fù uno spettacolo unico, specialmente a quella latitudine dove pure un passaggio a bassa quota e a tutta birra, era qualcosa di fantascientifico.

- Insomma, qualcosa è rimasto del vostro passaggio lì a Grumento?

- Credo di sì. Ormai ci conoscevano tutti.

Quando andavo alla Posta di Sarconi per comprare i francobolli delle cartoline, l'impiegato - oh, mai visto e conosciuto - mi diceva: "Oggi volate, sì?"

Oppure i ferramenta. C'andavo praticamente quasi tutti i giorni per comprare quello che mi occorreva - praticamente tutto, dalle chiavi al tagliabalza - e non mi chiedevano più: "Lavori ai pozzi petroli-

feri?".

Eh sì, a Grumento c'era pure il petrolio. Quando andavo alla ricerca di pasta abrasiva o di guaina termorestringente, non mi rispondevano più furbetti: "Non la fanno più!", ma dicevano cortesi e accomodanti: "Ci dispiace, ma non trattiamo articoli aeronautici!".

Ormai anche i Carabinieri ci conoscevano. Sapevano che in aeroporto avevamo il radar - era solo la parabola del meteosat - o che c'erano i mo'no/posto - invece che moposto -.

Qualche stegista era stato pure schedato perchè con una Porche 911 se ne andava in albergo a velocità brillante, diceva lui, senza patente, carta di circolazione ed assicurazione. Gli "appiopparono" solo una multa di 50.000 lire e la promessa che avrebbe fornito al Mareciallo, un computer ad un prezzo a lui "favorevole".

Un altro pilota - una signora - fù pescata in flagrante a fare non so' cosa: il fascino femminile e la disponibilità ad offrire un volo turistico - a gratis - non poterono nulla, e così, si prese pure lei una multa... per cinture di sicurezza non indossate: "Ci dispiace, ma dobbiamo rientrare in caserma almeno con dieci multe, e lei oggi, è solo la prima", le avevano risposto sconsolati.

La gente poi, non rimaneva più imbarazzata a guardarci quando passavamo con i carrelli stradali o quando vedevano girare gli alianti sopra le loro teste. I ragazzini avevano scoperto un gioco nuovo, gli adulti un nuovo posto dove portare i loro bimbettini dicendo: "Lo vedi, a papà, l'aeroplano che va' col vento?"

Forse qualche piccolo beneficio lo trassero anche i ristoratori e gli albergatori della zona, i benzinai, i meccanici - il pilota della Porsche era riuscito pure a fondere il motore del suo fuoristrada nuovo, a meno di mezzo chilometro dell'albergo -.

Probabilmente facemmo prendere un brutto spavento al pecoraio che

s'era visto "atterrare" una strana cosa lì, sul campo arato a 1050 metri, vicino alle sue amate pecore.

Qualcuno si sarà roso il cervello per capire cosa fosse mai quella roba bianca - un pezzo di semi-ala - lì, nel bel mezzo del bosco, alla sommità della montagna.

Qualcun'altro si sarà pure arrabbiato vedendo un po' di erba pseudo-medica calpestata, a due passi dal frutteto - peccato che le pesche fossero già sfatte altrimenti sarebbe stato un fuori campo saporito -

Una cosa è certa: quando partimmo, il "morbo" del Volo a Vela aveva ben attecchito e c'erano già parecchie persone che mostravano inequivocabilmente i primi "bubboni" perchè ci chiedevano: "Ma non la fate la scuola?", oppure:

Missione Grumento: fino alla fine OPERATIVI!!

"Dove possiamo fare il brevetto?", "Tornate ancora il prossimo anno? Sa' vorrei far provare un volo anche a mio figlio".

Il gestore dell'aviosuperficie poi, non era più nella pelle perchè s'era messo a proclamare: "Laggiù l'hangar di mille metri quadri, lì le colonnine dell'acqua, in fondo il parcheggio per i mezzi antincendio, l'ambulanza, l'officina mobile e le jeep per i recuperi fuori campo. Saremo il CENTRO NAZIONALE MERIDIONALE!!".

- E poi cosa se ne fece?

- Mah... di mezzi antincendio ne avevano già tre più altri due in arrivo, l'ambulanza c'era già anche quella e l'hangar da mille metri quadri l'avevano appaltato. Un traino, anche se da rimettere in ordine, l'avevano pure quello, quanto ai piloti..., c'avrebbe pensato il "morbo" che noi, avevamo diffuso.

- Insomma, in conclusione: ne valse la pena?

- Io direi di sì. Grumento non portò fondamentali novità nel mondo del Volo a Vela italiano di allora, insomma non scoprimmo il veleggiamento con il vento solare, ma sicuramente fu l'occasione per confermare, ad esempio, che al Sud, la giornata partiva effettivamente prima ma che era poco sfruttabile se poi la cosa si limitava solo a quella valle.

Dopo l'entusiasmante volo fatto da Kostantino lungo la costa ionica, sicuramente si diede un notevole impulso allo studio del veleggiamento in mare con presenza di cumuli sottocosta, volo che prima d'allora non è che fosse ritenuto poi tanto possibile.

Altra cosa che rimase nella storia, fu lo "stage d'alta quota", cioè tutto uno stage in blocco, con piloti neanche particolarmente esperti, tutti in volo sopra i 5.000 metri. E poi si stabilì il record di quota del Sud con 8.000 e spiccioli, con aggancio sul campo a 400 metri senza la benchè minima turbolenza o presenza di rotori.

- E a te, nonno, cos'è rimasto?

- Uno splendido ricordo di una splendida esperienza, anche se molto singolare.

- Il rientro a Rieti fu rocambolesco come all'andata?

- No. Tranquillissimo: io a Grumento, smontavo in serie alianti ed i miei colleghi anziani, a Rieti, in serie li rimontavano. E stavolta arri-

varono tutti sani e salvi. Ora che ci penso... no, perchè una delle automobili ebbe dei problemi meccanici e dovette rimanere ferma per due giorni, sicchè io non fui quello che, come si suol dire, "chiuse il cancello", comunque a quel punto, non vedevo l'ora di andarmene.

- Non ne potevi più, vero?

- Sì, non ne potevo più. Ma di vedere l'aeroporto spoglio, senza più un aeroplano o un aliante parcheggiato, nessun vociere di piloti, nessun visitatore d' "ammorbare". Fortuna che almeno a Rieti, lo stage intanto, era ripreso.

Io partii con un carrello e la solita automobile "rimediata" per sostituire quella in panne. Ero compagno di viaggio di uno dei trainer, pure lui con un carrello "al traino". Mi sembrò strano che il viaggio fosse filato tutto liscio, a parte la solita carta magnetica che non voleva proprio saperne di pagare il carburante, ma mi sentii più sollevato quando, arrivati a Rieti verso le due e mezza del mattino, andai nel mio alloggio e lo trovai allagato dall'acqua che tracimava a "gocce cinesi" dalla doccia - m'ero dimenticato di chiudere forte il rubinetto-.

- Non dirmi che anche quella volta ti facesti la doccia, dopo aver asciugato il lago, ed il giorno dopo, alle otto, andasti a lavorare?

- Ebbene... sì, anche quella volta. Lo stage continuava, uno dei colleghi andava in ferie, e finalmente anch'io la settimana successiva, Kostantino era sempre quello, i piloti erano sempre i soliti "cannibali", ma la magia era finita: non eravamo più operativi.

- Le hai più riviste tutte queste persone?

- Sì, che fine hanno fatto, nonno?

Missione Grumento: davvero OPERATIVI!!

- Kostantino diventò il boss degli stage e ne diresse parecchi negli anni successivi, i trainer coronarono il loro sogno di diventare Comandanti nella compagnia di bandiera di allora, io rischiai il licenziamento perchè mi venne la malsana idea di far pubblicare nella rivista dei volovelisti, una specie di resoconto dell'esperienza di Grumento. Comunque furono solo bonarie minacce ed anzi, proprio grazie a Grumento, diventai meno garzone e più maniscalco ma sempre "terricolo" e gli altri.....

- Sì, gli altri?

- Ve lo racconterò un'altra volta, eh?

Vissuto, ricordato e dattiloscritto da:

BIG MARK

(Maniscalco dell' AeroClub Centrale
di Volo a Vela - Rieti)

Qui finisce la simpatica storia narrata da Big Mark, spero però che non finiscano nel nulla le possibilità volovelistiche offerte da Grumentum! Così come confido che Big Mark dia il via ad un'altra storia per il duemilaquarantaquattro!

R. SCAVINO

V. I. P. - International Gliding Club



Dal "Gruppo di Volo Sud Alpin" (Svizzera) in memoria di FEDERICO BLATTER:

Ciao Federico

Venerdì 28 Giugno, verso le 19, durante la sesta giornata di gara della "Lavender Glide, Saint Auban", i pre-mondiali di quest'anno, tenutisi nel sud della Francia, l'ala del suo Nimbus 3 IK impattava, a circa 2500 m SL, con la parete dell'Aiguille de Pers, a sud est del Col D'Iseran. Federico Blatter, 60 anni, che stava portando il suo amato classe libera verso occidente e verso il sole al tramonto dopo aver fotografato i piloni di Rians e Sallanches, non ha avuto la minima possibilità di sopravvivere al violento urto.

Questo incidente così inatteso è stato un grosso colpo per i partecipanti alla Lavender-Glide, l'élite del volo a vela mondiale, e per tutti coloro che lo conoscevano. Con Federico Blatter viene a mancare, dopo Helmut Reichmann, Klaus Holighaus ed Alain Delille, uno dei piloti con maggior esperienza di competizioni del mondo, un pioniere, un uomo dai tanti e variegati interessi, il marito, il padre di famiglia, un gomitolino di energia, un interprete di Mozart, un ospite squisito, un fisico ed un imprenditore.

Ci è davvero difficile trovare conforto per questa tragica perdita. Certo potremmo immaginare anche scenari peggiori come ad esempio un Federico - lui che era strapieno di gioia di vivere e di energia - su una sedia a rotelle, ma questa è una ben magra consolazione. Cerchiamo allora di consolarci pensando forse che stare in Paradiso gli piaccia più di quanto non se lo immaginasse qui. Gli auguriamo di averci trovato i suoi vecchi amici volovelisti: Berti, Noldi, Klaus ed Alain. Perché non dovremmo pensare che Federico non sieda felice tra loro?

Caro Federico, ci mancherai, ma non ti dimenticheremo. Rimani con noi anche se sei in Paradiso. Ti auguriamo un splendido volo nell'eternità.

From "Gruppo di Volo Sud Alpin" (Switzerland) in memoriam of FEDERICO BLATTER:

Ciao Federico

On Friday June 28, at about 7 p.m., during the sixth contest day of "Lavender Glide - Saint Auban" (this year's pre-worlds in Southern France), the wing of Federico's beloved Nimbus 3 IK collided with the rocky face of Aiguille de Pers, a peak south-east of Col d'Iseran, at approximately 2500 m ASL.

The sixty years old Swiss pilot who was heading back to the airfield, flying westward and looking into the setting sun after turning the days' turning points of Rians and Sallanches did not have the slimmest chance to survive the violent impact.

Such an unexpected accident was a shock for the participants in the "Lavender Glide" that included the soaring world's elite, and certainly for all Federico's friends and acquaintances. After Helmut Reichmann, Klaus Holighaus and Alain Delille, another of the most experienced competition pilots has passed away. But he was not only a top pilot, he was a pioneer, a man with many varied interests, a husband and a father, a bundle of vitality, a player of Mozart, a wonderful host, a physicist and an entrepreneur.

It is hard to find solace for his sudden death. Sure, we could figure out possibly even sadder scenarios such as Federico in a wheelchair - he, who was so full of "joie de vivre" and energy, but this is a very poor consolation. We can try to soothe our grief only by thinking that he likes being in Paradise, that Paradise is more pleasant than he ever figured. We hope he has met his old gliding friends there: Berti, Noldi, Klaus and Alain. Let's imagine that Federico is happily chatting with them, why not?

Dear Federico, we shall miss you, but we shall not forget you. You are with us even if you are sitting in Paradise. Have a happy landing in eternity.

Abbiamo già dato la triste notizia della scomparsa di Federico Blatter nel nostro scorso numero. Ci era giunta poco prima di andare in stampa.

Vogliamo ora ricordare il grande campione svizzero, dal lungo Palmarès comprendente tra l'altro un titolo di vice-campione del mondo (Rieti), di vice-campione di Europa (Vinson), cinque titoli nazionali svizzeri, ed il Fairness Trophy di Rieti 85, anche come amico della nostra rivista.

Federico ha spesso voluto condividere il suo pensiero con gli altri volovelisti attraverso le nostre pagine. Non ci ha mai negato un po' del suo tempo per un'intervista.

Ripubblichiamo quindi ora in sua memoria un racconto pieno di vita e di spirito che scrisse per Volo a Vela e fece poi il giro del mondo.

RF

Volo a Vela published the very sad piece of news about Federico Blatter's death in the previous number. It was received just before the magazine went to press.

We want now to remember the great Swiss champion - he placed second at the WGC in Rieti, second at the EGC in Vinon, won five Swiss National championships, and was awarded the Fairness Trophy at Rieti in 1985, but his "Palmarès" is much richer - also as a friend of our magazine.

Federico was often willing to share his views on the sport of soaring with the other soaring pilots through the pages of Volo a Vela. He was always ready to spend some of his time for an interview about gliding.

Therefore, we are herein reprinting a very lively, witty story he wrote for Volo a Vela, that was appreciated around the world.

RF

V. I. P. - International Gliding Club



RESOCONTO DI UN ATTERRAGGIO IN PALUDE E DEL SUCCESSIVO RECUPERO DELL'ALIANTE

di Federico L. Blatter - IK

“BORLAENGE - INDIA KILO - KUPOLEN”

Il 24 Giugno 1993, una delle ultime giornate del mondiale di Borlaenge, Svezia, partii alle 12.05 con il mio Nimbus 3 per compiere un quadrilatero di 369 km. Una volta di più il tempo era tutt'altro che favorevole, ciononostante i primi 70 km andarono assai bene.

Per raggiungere il primo pilone, l'aeroporto di Orsa, doveti però poi mettere la prua verso un fronte piovoso che si stava sviluppando. A circa 750 m SL (cioè circa 450 m QFE), raggiunsi alcuni altri concorrenti della libera che stavano terminando con molta attenzione.

Quindi la situazione prese una piega tutt'altro che classica: malgrado avessi scaricato tutta l'acqua, la discendenza diventava sempre più forte nella pioggia leggera e mentre consideravo l'opportunità di atterrare ad Orsa, tutto cominciò ad andare storto... -3 m/s, 200 metri QFE, pioggia, foreste e paludi ... la catabatica mi aveva afferrato!

A quel punto udii una voce agitata e preoccupata provenire dalla radio: “IK, lì sotto c'è qualcuno che sta per finire nella palude!”. Si trattava di IS, del mio compagno di squadra Fridolin Hauser. Potei tranquillizzarlo: “IS, purtroppo sono proprio io, ma la situazione (il campo di atterraggio previsto) non mi sembra, per il momento, problematica”.

Quindi posai il mio IK tra tronconi neri di alberi affondati nella palude. Dopo una corsa di atterraggio di soli 25 metri fui in grado di comunicare ad IS le mie coordinate esatte, grazie al mio GPS Peschges-VP-6: erano N 61°08'32"/E 14°55'31", 12,4 km dall'aeroporto Orsa sulla radiale 112°, quota 318 m SL, pilota e velivolo non danneggiati. Chiuso. In questo modo la squadra svizzera e la direzione di gara vennero informate con la massima precisione circa le mie condizioni e posizione appena 2 minuti dopo l'atterraggio.

Non vi fu così motivo per prendere misure urgenti e neppure per far nascere il panico. Il silenzio totale che mi circondava era inebriante, soltanto un cuculo cercava di scacciarmi strillando...

Un tentativo di lasciare l'aliante mi convinse subito della mancanza di “fondo” del mio “aeroporto”: bagnato fino alla vita mi riarrampicai nell'abitacolo e cominciai a meditare su quello che avrebbe dovuto succedere poi ...

Dopo una sola ora, il Bulldog, il velivolo militare della

BERICHT ÜBER EINE AUSSENLANDUNG IN EINEM FEUCHTGEBIET UND DIE ANSCHLIESSENDE BERGUNGSAKTIONEN

Von Federico L. Blatter “IK”

“BORLÄNGE - INDIA KILO - KUPOLEN”

Am 24 Juni 1993 startete ich um 12:05 Uhr an der WGC-93 (World Gliding Championships 1993) in Borlänge Schweden mit meinem Nimbus-3T zu einem Viereck über 369 Km Länge. Das Wetter war wieder einmal alles andere als freundlich, aber die ersten 70 Km verliefen soweit recht gut.

Um die erste Wende “ORSA-FLUGPLATZ” zu erreichen, musste ich in eine aufbauende Regenfront einfliegen. In 750 mM (ca 450 M QFE) schloss ich unter einige vorsichtig kreisende Offen-Klasse-Konkurrenten auf.

Dann entwickelte sich die Situation eher unklassisch: trotz entleerendem Ballast verstärkte sich das Sinken im leichtem Regen immer mehr, und als ich mich mit dem Gedanken der Landung auf dem Flugplatz Orsa befasste, wollte nichts mehr zusammenpassen: -3 M/S, 200 M QFE, Regen, Urwald, Feuchtgebiet... die Katabatik hatte mich fest im Griff!

Jetzt ertönte eine erregte und besorgte Stimme im Radio: “IK, da unten fällt einer ins Moor!” Es war IS, mein schweizer Teamkollege Fridolin Hauser, ich konnte ihn dann beruhigen: “IS, das bin ich leider selbst, aber die Situation (der vorgesehene Landeplatz) erscheint mir soweit unproblematisch”.

Und so setzte ich meinen IK zwischen schwarzen Baumstrümpfen ins feuchte Moor, nach einer 25-m-Landung konnte ich IS mit meinem Peschges-VP-6-GPS System die genauen Koordinaten durchgeben: N 61°08'32" / E 14°55'31", 12,4 km Radial 112° von Orsa-Flugplatz, Höhe 318 mM, Pilot und Flugzeug schadlos. Punkt. Somit wusste das Swiss-Team und die Wettbewerbsleitung 2 Minuten nach der Tat äusserst präzise über meine Situation bescheid.

Für irgendwelche Sofortmassnahmen oder gar Panik bestand kein Anlass, die absolute Stille war berausend - einzig ein Kuckuck wollte mich partout wieder wegschreien

Ein Ausstiegsversuch klärte mich sofort über die “grundlosigkeit” dieses “Flugplatzes” auf: bis an die Hüften durchnässt hangelte ich mich wieder in das Cockpit hinein und harrete der Dinge die da kommen sollten...

Nach einer Stunde Umkreiste mich bereits der “Bulldog” (das Militär-Flugzeug des Wettbewerbsleiters) und erkundigte sich auch speziell noch nach meinen kulinarischen Wünschen (Wasser, Essen, etc.)...der Entscheid, solange wie möglich in

direzione gara, stava già girando sopra di me chiedendomi perfino quali erano i miei requisiti "gastronomici" (acqua, cibo, ecc.) .. la decisione di rimanere nell'abitacolo il più a lungo possibile venne rapidamente cancellata.. con tale competente aiuto non correvo alcun pericolo di dover passare la festa di San Giovanni solo ed abbandonato nel mio aliante.

Appena un'ora dopo un elicottero militare del SAR provvedeva a togliermi, con un verricello, dalla cabina del mio Nimbus nella quale il livello dell'acqua continuava a salire, mentre poco dopo, al vicino aeroporto di Orsa, potevo trasferirmi nel Bulldog. Riuscii così a rientrare a Borlaenge appena tre ore dopo la partenza, fui addirittura il primo pilota della libera a rientrare, però senza il mio IK.

Ed a quel punto iniziò la seconda e ben più spettacolare parte della mia avventura.

L'interesse generale per la mia situazione era enorme ed i consigli su come effettuare il recupero, da parte di tutti, non finivano mai. La fantasia dei volovelisti è davvero sconfinata! La situazione si sviluppò, per così dire, autonomamente, di modo che alla riunione convocata per le ore 20 mi trovai praticamente davanti ad un fatto compiuto: il recupero era già stato organizzato dai vigili del fuoco del posto ed avremmo dovuto trovarci dopo due ore ad un distributore di benzina situato a 145 km da Borlaenge ... davanti a tutta quella disponibilità, voglia di dare una mano e competenza, il mio lieve scetticismo non poteva fare a meno di capitolare. In effetti alle 22.00 incontrai, nel punto stabilito, il gruppo che doveva compiere il recupero. Erano 12 uomini ed un buffo veicolo anfibia cingolato dei vigili del Fuoco di Mora. Le condizioni del tempo erano buone e poichè era già la notte di San Giovanni, vi era un costante chiarore diffuso. Dopo aver incontrato nella foresta che circondava la palude un cacciatore ed un signore che raccoglieva frutti del sottobosco, e che quindi conoscevano la zona molto bene, fui certo che nulla poteva più andare storto...

Il viaggio nella foresta, assolutamente impenetrabile, somigliava ad una operazione militare nella giungla, come quelle che avevo visto soltanto nei film: un vigile precedeva il nostro veicolo con una sega elettrica e tagliava gli alberi con più di 15 cm di diametro per aprirci un varco, mentre il cingolato travolgeva quanto altro si trovava sulla sua strada. Le numerosissime rocce e pietre che sorprendentemente costellavano il percorso, venivano semplicemente superate o aggirate. Voilà, basta.

Questa battaglia contro la foresta (3 km) durò circa due ore e mezza, quando il sole di mezzanotte ci permise di vedere chiaramente IK che sonnecchiava tranquillo nella palude a circa 500 m da noi. A quel punto terminarono le operazioni con lo straordinario veicolo speciale. L'autista non aveva alcuna fiducia nella melma spettrale della palude salmastra in cui si trovava IK. Ma non era certo il caso di sorprendersi... presi in mano la situazione: poco dopo, sguazzavo, "remavo", avanzavo a fatica nella palude, equipaggiato con stivaloni, attento ad ogni passo, fino a raggiungere IK. A quel punto smontai l'impennaggio e le winglet, recuperai i barografi e le macchine fotografiche e tornai al veicolo.

Cockpit zu bleiben, war rasch gefällt.

Bei dieser kompetenten Hege bestand keine Gefahr, diese Mittsommernacht einsam und vergessen im Cockpit verbringen zu müssen.

Bereits eine weitere Stunde später hievte mich ein "S & R" - Helikopter der Air Force mit seiner Seilwinde aus der inzwischen steigenden Wasserflut meines Cockpits. Auf dem nahen Flugplatz Orsa konnte ich dann in den Bulldog umsteigen, sodass ich genau 3 Stunden nach meinem Abflug in Borlänge - als "Fastest open class finisher of the day" - wieder in Borlänge landete, allerdings ohne meinen IK! Und nun begann der weit spektakulärere zweite Teil dieses Happenings.

Das allgemeine Interesse an meiner Situation war äusserst Rege und die Bergungs-Ratschläge aller Beteiligten wollten kein Ende nehmen. Die Phantasie von Segelfliegern ist wirklich grenzenlos! Die Situation "entwickelte" sich beinahe eigendynamisch, sodass ich an einem auf 20.00 Uhr veranschlagten Meeting beinahe vor einem Fait-Accomplis stand: die Bergung sei mit der regionalen Feuerwehr bereits organisiert und man treffe sich in 2 Stunden bei einer Tankstelle, 145 km von Borlänge entfernt... vor soviel Engagement, Hilfsbereitschaft und Sachverstand musste meine leise Skepsis ganz einfach kapitulieren!

Tatsächlich traf um 22.00 Uhr ein Bergungstrupp von 12 Mann an der bezeichneten Stelle mit einem ulkigen "4-ALLRAUPEN-AMPHIBIEN-TWIN-FAHZEUG" der Feuerwehr von Mora zusammen, das Wetter spielte mit - und da gerade Mittsommernacht war, blieb die Helligkeit vollständig erhalten. Nachdem wir im Urwald dieses Feuchtgebietes auch noch einen Jäger und Beerensammler mit präzisen Ortskenntnissen trafen, konnte ja nichts mehr schief gehen... Die Fahrt durch den absolut unwegsamen Urwald glich einer Militär-Dschungel-Operation, wie ich sie nur aus Kriegfilmen kannte: ein Holz-fäller lief unserem Gefährt mit einer laufenden Motorsäge voraus und legte Bäume mit mehr als 15 cm Durchmesser um, während das Raupenfahrzeug alles Übrige einfach niederwalzte. Die erstaunlich vielen und grossen Steine/Felsbrocken wurden einfach um - oder überfahren. Voilà, basta.

Dieses 3-Km-Gefecht gegen den Urwald dauerte ca. 2 1/2 Stunden - dann liess uns die Mitternachtssonne unschwer 500 m weiter im Sumpf den friedlich dahindösenden IK erkennen. Hier endete die Operation dieses ausserordentlichen Spezialfahrzeuges: der Fahrer hatte keine vertrauen zum gespenstigen Morast dieses brackigen Moores, aber da staunt der Laie - ob sich der Fachmann wohl wunderte? Kurzum watete, ruderte und stampfte männiglich - ausgerüstet mit Hochwasserstiefeln - vorsichtig, Schritt um Schritt - bis zum IK, hier demontierte ich Leitwerk und Winglets, barg den Barografen und die Fototime-Kameras, und zurück gings zum Raupenfahrzeug.

Das Leitwerk passte aber keinesfalls ins Fahrzeug, sodass ein einheimischer Dasselbe kurzerhand durch die Urwaldschneise zurücktrug.

Um 05.00 Uhr war die Operation abgeschlossen - und die

Non ci fu modo però di caricare l'impennaggio nell'anfibio, cosicché fummo costretti a trasportarlo a mano lungo il sentiero aperto nella foresta.

Alle 5 di mattina l'operazione era conclusa e l'impossibilità del recupero sembrava dimostrata ... le autorità dichiararono che il velivolo doveva essere considerato "perso", ma che c'era una assicurazione casco... Io però non volevo rassegnarmi.

Segui un giorno di "meditazioni" che contemplavano molteplici varianti del recupero, alcune delle quali in parte avventurose. Però, proprio secondo il vecchio adagio che dice che il tempo porta consiglio, fu possibile definire lentamente una variante del recupero fattibile ed efficace.

Si trattava di cercare e trovare un elicottero ed un pilota adatto. Però l'aviazione e l'esercito avevano interrotto le attività la sera precedente (la notte di San Giovanni è apparentemente la notte più santa e bagnata dell'intera Svezia), mentre i vigili del fuoco non disponevano delle attrezzature necessarie.

Rimaneva perciò la soluzione puramente civile, e assai più cara. L'elicottero venne ben presto reperito (Bell 205), ma l'equipaggio era avvolto ancora nei fumi della festa. Con elevate spese personali potei peraltro trovare un pilota a 100 km da Borlaenge ed istruirlo.

E finalmente tutto andò bene.

Si trattava di lanciare delle piattaforme galleggianti e alcuni gommoni per far scendere una squadra di recupero nei pressi di IK. La squadra avrebbe dovuto costruire due piccole zattere in modo che l'elicottero potesse far posare sulle stesse le ruote del carrello. Le zattere rimanenti vennero utilizzate per aumentare la sicurezza durante lo smontaggio. L'unico problema rimasto irrisolto era rappresentato dall'instabilità del carrello vuoto appeso al gancio dell'elicottero. Il pilota lo risolse però con perizia aumentando la velocità e quindi la resistenza. Avevamo anche studiato, durante il briefing, un sistema di stabilizzazione del carrello da utilizzare in caso di mancata riuscita della manovra descritta sopra, fortunatamente, però, non abbiamo avuto necessità di farvi ricorso.

Lo smontaggio nella palude venne effettuato rapidamente e senza complicazioni.

L'elicottero quindi sollevò il carrello con IK stivato nello stesso e tornò alla piazzola di atterraggio che si trovava a circa 5 km, quindi il materiale ed infine la squadra di recupero vennero riportati indietro in volo.

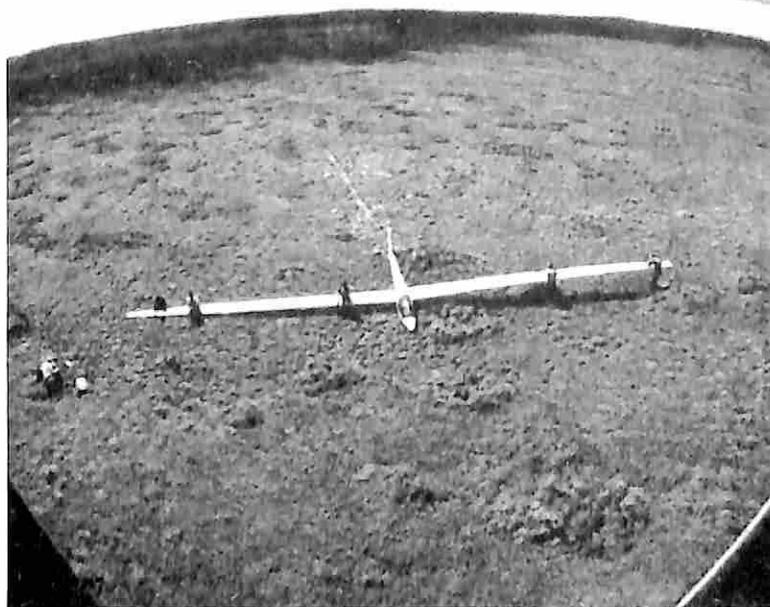
L'intera operazione si svolse così in fretta che persino qualche aiutante non si rese conto che era già tutto finito.

Il successo del recupero venne festeggiato con qualche birra nella foresta, quindi l'elicottero riportò materiale ed uomini a Borlaenge.

Infine, quando la mia squadra, Henry Leuchovius, rientrò a Borlaenge con carrello ed aliante il 26 Giugno, alle 3 circa del pomeriggio, si identificò, come di dovere, alla torre "Borlaenge IK Kupolen"

La torre rispose, come di routine "IK Runway 32 in use, wind 300 degrees, 10 km, standard approach".

I postumi della notte di San Giovanni fecero sì che il personale della torre rimanesse perplesso soltanto al momento del controllo della lista dei decolli: IK aveva indicato che era in



Unmöglichkeit der Bergung schien bewiesen...die Autoritäten erklärten darauf den Glider kurzerhand als "lost", aber Vollkasko hin oder her: Damit wollte und konnte ich mich nicht abfinden.

Es folgte ein Tag intellektueller Beschäftigung mit vielen und teilweise abenteuerlichen Bergungs-Varianten, aber ganz nach dem Motto: kommt Zeit kommt Rat, kristallisierte sich langsam eine brauch- und machbare Variante der Bergung heraus: Suchen und Auffinden eines geeigneten Helikopters mit einem fähigen Piloten: aber Luftwaffe und Heer hatten am Vorabend (Mittsommernacht ist offensichtlich der heiligste und feuchteste Anlass in ganz Schweden!) ihre Aktivitäten unterbrochen, während die Feuerwehr kein derartiges Gerät zur Verfügung hatte.

Damit verblieb die teuerste, rein zivile Variante.

Der Helikopter war rasch gefunden (Bell 205), aber die Besatzung litt unter Mitsommernachts-Folgeschäden... Mit erheblichem persönlichen Aufwand konnte ich dann aber einen Piloten 100 km von Borlänge lokalisieren und briefen.

Und siehe da, es sollte hervorragend klappen:

Abwurf von schwimmfähigen Paletten und Gummibooten beim IK und Absetzen eines Bergungstrupps. Dieser Trupp sollte zwei kleine Flosse so bauen, dass der Helikopter darauf die Räder des leeren Anhängers platzieren konnte. Die übrigen "Flosse" konnten zur Sicherung der Demontage verwendet werden. Das eigentlich ungelöste Problem war die Unstabilität des leeren Hängers am Hacken des Helikopters. Aber der Pilot löste dieses entscheidende Problem bravourös durch Fahraufnahmen (Widerstands-Erhöhung). Für den Fall des Nichtgelingens haben wir im Briefing gewissermaßen ein "HUPVERFAHREN" zur Stabilisierung des Hängers erfunden - dieses musste dann aber glücklicherweise nicht angewandt werden.

Die Demontage in Sumpf verlief zügig und komplikationsfrei. Der Heli hängt den Anhänger mitsamt dem verstauten IK

arrivo, ma non era nè partito nè atterrato ...perso?

L'effettivo recupero con l'elicottero era iniziato alle 08.32 a Borlaenge ed era stato completato alle 14.02 sempre a Borlaenge. Le ore di volo da pagare erano circa 2 ed il volo tra la foresta e la piazzola era durato più di un'ora.

L'intera operazione, iniziata quando avevo atterrato nella palude e terminata con il rientro a Borlaenge, era durata due giorni e si era svolta senza alcun danno (cosa da non confondere con nessun costo)

Visto a posteriori, questo tipo di recupero alquanto insolito ha rappresentato la variante più sicura ed economica, qualsiasi altro tipo di intervento si sarebbe dimostrato molto più costoso, più rischioso ed avrebbe comportato danni.

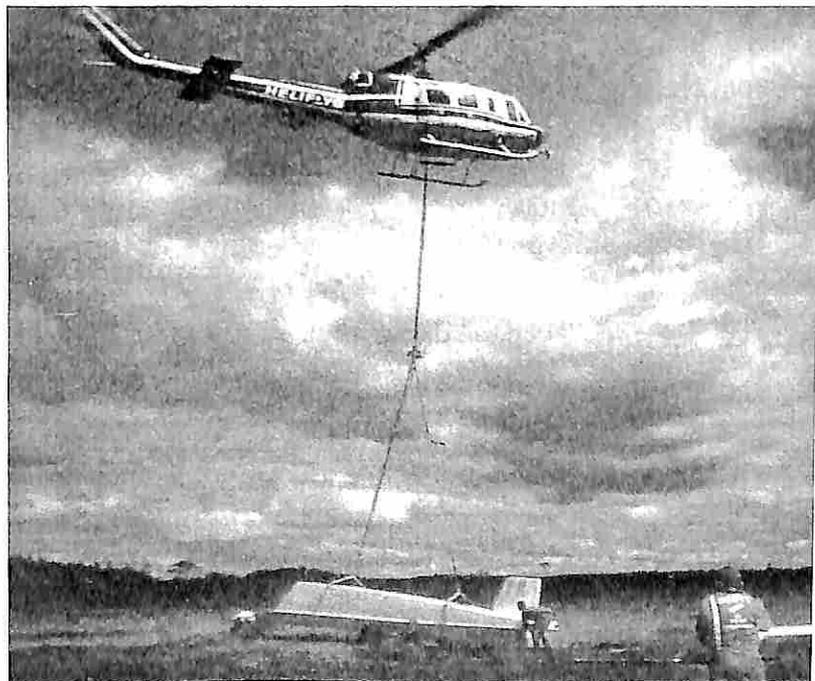
Probabilmente bisognerebbe appesantire il carrello vuoto, quando appeso al gancio dell'elicottero, con zavorra (acqua), in modo da ridurre i rischi di vibrazioni/flutter ed aumentare la stabilità, per tutto il resto questo esercizio può tranquillamente essere "ricopiato" senza problemi.

Da ultimo, ma non meno importante, desidero ringraziare di cuore tutti quelli che mi hanno aiutato: fa piacere vedere come la solidarietà internazionale si attivi in casi come questi.

Infine, durante la festa di chiusura dei mondiali, la direzione di gara mi consegnò un dipinto ad olio di un noto artista svedese. Il quadro rappresentava una foresta con paludi e dinosauri, elmi teutoni ed alianti e doveva raffigurare l'armonia tra natura e tecnica. La dedica diceva, davvero a proposito: "al pilota che ha effettuato l'atterraggio più singolare durante i mondiali 1993 a Borlaenge". Grazie mille!

Bilancio: i mondiali del 1993 a Borlaenge non mi hanno fatto conseguire alcun titolo, ma mi hanno fatto vivere momenti assolutamente indimenticabili della mia vita di pilota. Chi osa ancora dubitare che il volo a vela non è una delle cose più belle, anche se non necessarie, che si possono fare sulla terra?

(traduzione dal tedesco di RF)



wieder an und ab, ging zurück zum 5 km entfernten Helilandeplatz, dann wurde das Material und zuletzt die Mannschaft zurückgeflogen.

Die gesamte Operation verlief derart rasch, dass einige Helfer kaum fassen konnten, dass der Ganze Spuck schon vorüber war.

Anschliessend wurde der Bergungs-Erfolg mit einer kleinen Bierfeier im Urwald begossen und der Helikopter brachte Material und Bergungstrupp wieder nach Borlänge.

Und als mein Crew-Man, Henry Leuchovius, am 26. Juni um 15.00 Uhr mit dem Gefährt in Borlänge einfuhr, meldete er pflichtschuldigst dem Tower: "BORLANGE INDIA KILO KUPOLEN"

Der Tower quittierte routinemässig "INDIA KILO RUNWAY 32 IN USE, WIND 300 DEGREES 10 KILOMETERS, STANDARD APPROACH"

Die Mittsommernachts-Nachwehen liessen die Tower-Besatzung erst bei der Auswertung der Startliste aufhorchen: da hat sich doch IK zur Landung angemeldet, aber der ist ja weder gestartet noch gelandet... lost?

Die eigentliche Heli-Bergungsaktion startete um 08.32 in Borlänge und endete wiederum mit der Landung um 14.02 in Borlänge, die zu bezahlende Heliflugzeit durfte bei ca. 2 Stunden liegen, wobei der Hin- und Rückflug zum Helilandeplatz im Urwald mehr wie eine Stunde dauerte.

Die gesamte Operation, angefangen mit der Sumpflandung bis zur Rückkehr nach Borlänge, dauerte genau zwei Tage und verlief absolut schadlos (nicht zu verwechseln mit kostenlos!) Im nachhinein betrachtet dürfte diese ungewöhnliche Art der Bergung die sicherste und letztlich billigste Variante dargestellt haben, jede andere Bergungsvariante hätte weit mehr Kosten, Risiken und Schäden verursacht.

Vielleicht müsste man den leeren Anhänger zur Verringerung des Flatterrisikos und Erhöhung der Stabilität am Hacken des Helikopters mit Wasser Ballast versehen, ansonsten kann diese Übung bedenkenlos kopiert werden.

Last but not least: Allen Beteiligten möchte ich meinen herzlichsten Dank für ihren Einsatz aussprechen, es war absolut erfrischend festzustellen, wie die internationale Solidarität in einer solchen Situation klappt!

Anlässlich der WGC-93-Schlussfeier überreichte mir die Wettbewerbsleitung ein Original-Oelbild eines bekannten schwedischen Künstlers. Das Motiv stellt eine Urlandschaft mit Moor und Dinosauriern, Teutonenhelm und Segelflieger dar und soll die Harmonie der Natur mit der Technik verbildlichen. Die Laudatio lautete sinngemäss: "Für den Piloten mit der aussergewöhnlichsten Landung während der WGC-93 in Borlänge". GRAZIE MILLE!

Bilanz: Die WGC-93 in Borlänge brachte mir zwar keinen Titel - aber einige absolut unvergessliche Momente in meinem Fliegerleben! Wer wagt da noch zu bezweifeln, dass Segelfliegen die schönste Nebensächlichkei auf Erden ist?

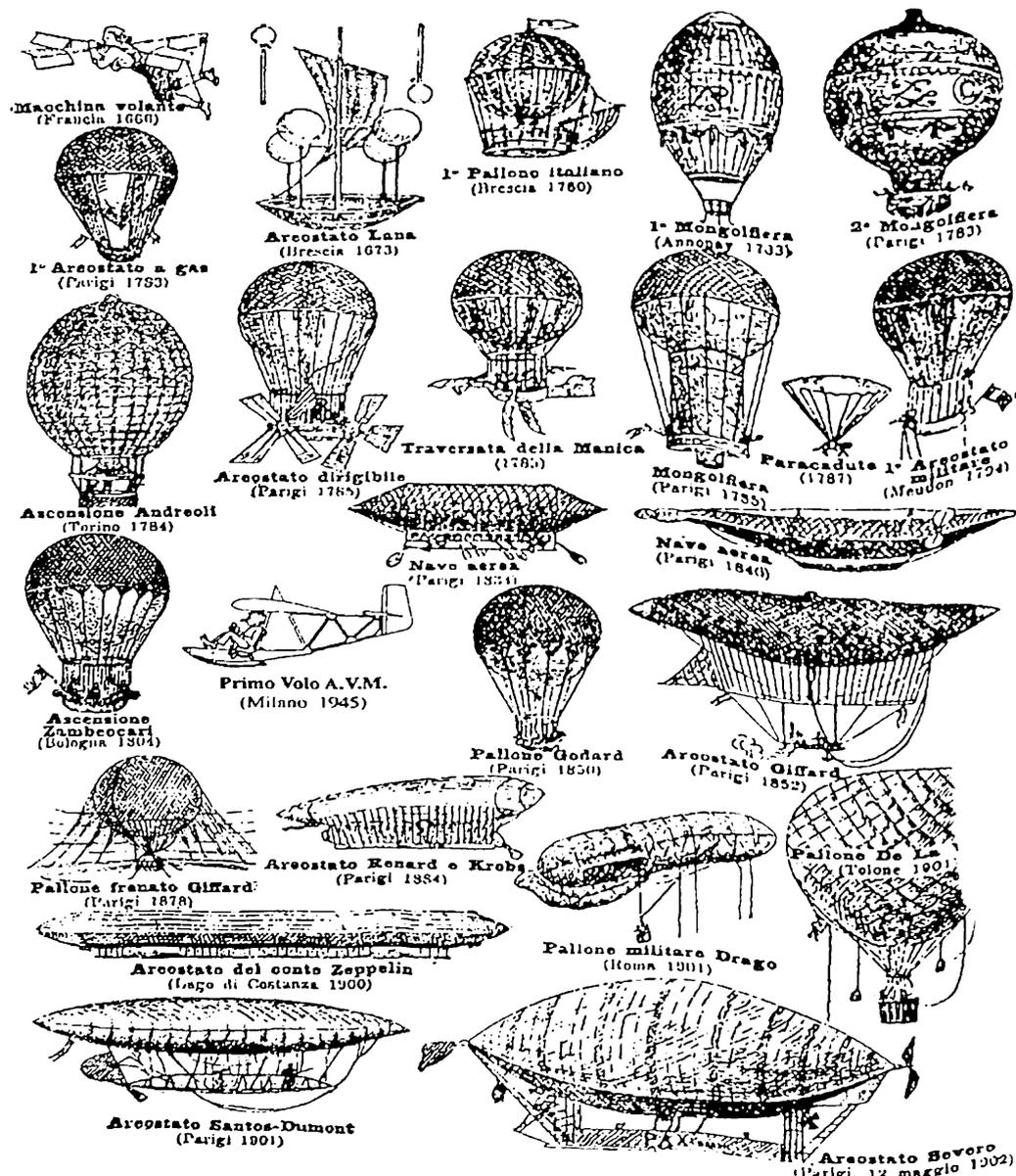
* * *

Storia dell'A.V.M.

(da pag. 47 del n° 236)

Ripeto, le ali erano perfettamente finite, incollate in ogni particolare, mancava solo l'intelaiatura. Inutile dire che tutti noi per una settimana non s'è dormito, in attesa del verdetto. Per fortuna nostra (e con sommo disappunto dell'ingegnere) le prove dettero un esito positivo.

In quel di via Pestalozzi facemmo la stragrande maggioranza del lavoro, arrivando a fare anche qualche assemblaggio generale. Per fare ciò, essendo lo spazio interno assolutamente insufficiente, approfittando del bel tempo portavamo il tutto sul tetto del garage (per fortuna alto non più di tre metri) al mattino di domenica e riportavamo di sotto tutto quanto prima di sera. In uno di questi montaggi fu affrontato il problema di eseguire un foro alla base del traliccio di fusoliera dove dovevano passare i cavi del comando timone di profondità. Sembrerà una stupidaggine, ma con i mezzi a disposizione di allora fu un'impresa estremamente difficoltosa, essendo il suddetto foro lungo più di venti centimetri e in una posizione scomoda. Tuttavia, dopo lunghi sforzi e procedendo da entrambi i capi, il foro vide la luce. Bisognava però renderlo uniforme e, preso dall'entusiasmo il buon Tognazzi afferrata una "coda di topo" (lima tonda molto sottile) si mise a farla scorrere energicamente avanti e indietro nel foro per appunto regolarizzarlo. Ma tanta, troppa, fu la foga che la lima si incastrò nel foro e l'operatore, per inerzia andò ancora un paio di volte avanti e indietro col solo manico. Risultato: il codolo appuntito della lima penetrò nel pollice subito dopo l'unghia ed uscì dal polpaccio quasi in corrispondenza del polso. Un buco lungo sette od otto centimetri.



Sangue a fiumi, un principio di svenimento, la corsa al più vicino pronto soccorso, non vi dico, un autentico macello. All'inizio del 1947, quindi dopo più di un anno di permanenza in via Pestalozzi, finalmente riusciamo ad avere una sede più consona. Proprio nel centro di Milano, in via del Conservatorio n. 9 esiste (o esisteva, non so) un grosso edificio che si erge in un vasto cortile a cui si accede da un grosso cancello. Era stato fatto ai tempi del fascismo e dopo la guerra era passato al Fronte della Gioventù, un Ente dipendente, se ben ricordo, dall'Associazione Partigiani d'Italia. Non avevamo, per fortuna, nulla a che fare con detto Ente. Ci avevano conces-

so l'uso dell'esistente garage, tutto lì. Questo era composto da uno stanzone abbastanza ampio con annesso cortile coperto da una tettoia in ferro. Tettoia che crollò subito dopo il peso della eccezionale nevicata avvenuta in febbraio di quell'anno e che ci comportò un notevole e pericoloso lavoro di sgombero della struttura in ferro tutta contorta che ingombrava l'entrata del locale. Oltre ai lavori di rifinitura dello Zoegling, ci dedicammo contemporaneamente alla costruzione del carrello di trasporto ed alla revisione della Jeep acquistata nel frattempo. Questi due lavori meritano qualche particolare. Cominciamo dalla Jeep. In pieno inverno (allora a Milano

faceva un freddo notevole, non come adesso) acquistammo per la somma tonda tonda di 10.000 lire la carcassa di una delle famose camionette lasciate dagli americani presso l'A.R.A.R. (Azienda Recupero Alienazione Residuati) che aveva un enorme deposito nel parco di Monza. Scelta la macchina che ci sembrava in buono stato, e fatte le pratiche di pagamento per l'acquisto, si trattava di tirarla fuori dal ghiaccio in cui era stata sprofondata fino ai mozzi delle ruote (queste ultime mancanti, vi erano solo i tamburi dei freni). Ci misero a disposizione un camion che, agganciata la macchina con un grosso cavo d'acciaio cominciò a stratonarla di fianco essendo muso e coda a contatto con altri relitti e quindi impossibile da tirar fuori sia per il davanti che per il didietro. Dopo una serie di abominevoli strattoni la suddetta Jeep era ancora saldamente ancorata al terreno. Che fare? Ci misero a disposizione un secondo camion che, in parallelo col primo, operò un buon numero di ancor più spaventosi strattoni finchè la macchina, che noi temevamo si spezzasse in due sotto quel terribile cimento, finalmente si liberò dalla morsa del terreno gelato e si poté caricare su di un carro a cavallo che ce la portò in via Conservatorio. Purtroppo dovemmo constatare che il motore era "sbilato" e quindi necessitava di notevoli lavori. Come se non bastasse, siccome l'idea iniziale era quella di adoperarla per farne un verricello, quando ci siamo accorti del danno al motore avevamo già tagliato in due la carrozzeria per liberare la parte relativa al cambio-differenziale centrale con relativa presa di moto. Morale, essendo impossibilitati a proseguire da noi i lavori abbiamo dovuto affidare ad un'officina sia la revisione del motore sia il ripristino della carrozzeria per farne almeno una normale autovettura. Non vi dico, anche perchè non lo so, che razza di tombola ci venne a costare tutto questo, prima di avere final-



*martello per rottura
uova (altrui)*

**Ingegnere del Registro Aeronautico
nell'esercizio delle sue funzioni**

mente efficiente la camionetta che in seguito, a dir la verità, ci fornì per parecchio tempo un ottimo servizio.

E veniamo al carrello per trasportare l'aliante, interamente progettato, oltre che costruito, da noi stessi. Il telaio era monotrave in ferro con sospensioni a ruote indipendenti, vero gioiello di ingegneria, per quei tempi, mentre le sovrastrutture per reggere l'aliante erano in legno. Il problema che all'inizio sembrava insormontabile era costituito dalle ruote. Per favore, non ridete, era l'epoca in cui circolavano tranquillamente le Topolino (Fiat 500) con le ruote dei Piper perchè non si trovavano quelle giuste. Morale, non so più chi di noi finalmente e trionfalmente si presentò con due ruote che aveva trovato da un "rottamatt". Erano due ruote ausiliarie di carro armato, quelle che servono per reggere i cingoli. Con un diametro di circa

una quarantina di centimetri e con uno strato di gomma piena, pesavano l'ira d'iddio essendo fuse in ghisa, ma, particolare importante, erano assolutamente prive di cuscinetti. Fu giocoforza montarle e farle scorrere, ferro su ferro, direttamente sui mozzi delle sospensioni in tubo di ferro di 40 millimetri di diametro o giù di lì. È ovvio che facessero un'attrito da carro armato, appunto. Come facevamo a trainare il suddetto carrello? Semplicissimo! In sei più una bicicletta con i rispettivi vigorosi pedalatori trascinavano il tutto dal centro città fino a Bresso. Come mai sei più uno? Allora, due afferravano una specie di manubrio all'estremità anteriore del timone (del carrello), due, uno per lato, avevano in mano uno spezzone di fune ancorato alla mezzeria del carrello ed infine due spingevano direttamente sui lungheroni delle ali che sporgevano

all'estremità posteriore del convoglio. All'ultimo momento ci eravamo accorti che non avevamo previsto la sistemazione dell'impennaggio orizzontale per cui ecco la necessità del settimo ciclista che doveva portare separatamente la leggera ma ingombrante (due metri e mezzo) superficie reggendola sottobraccio.

Senza accorgermi sono arrivato al giorno del primo volo in quel di Bresso. Non importa se si interrompe la cronologia dei fatti, magari ritorneremo in seguito. Ecco la cronistoria completa della faticosa giornata.

Incominciamo con lo scavalcare tutti quanti, comprese le biciclette, il cancello d'ingresso di via Conservatorio alle cinque del mattino perchè non avevamo pensato che a quell'ora il cancello fosse chiuso. Rintracciato affannosamente, e svegliato, colui che aveva le chiavi, il sopradescritto convoglio pedala faticosamente nella nebbia del 16 novembre 1947 alla volta dell'aeroporto. Sì, perchè tra le infinite enormi difficoltà subite, vi

era pure quella che non eravamo riusciti a farci dare il permesso di sostare permanentemente sul campo ma dovevamo fare i pendolari in giornata.

Arriviamo in aeroporto alle 8 e 15 e si inizia il montaggio dell'aliante. Alle 9 (non ho tutta questa memoria, stò riportando quanto scritto dal solerte Bruno Biasci sul Bollettino d'Informazione Quindicinale dell'epoca) arriva il camioncino Lancia Artena 2000 con il quale, appena tutto è pronto, si iniziano le "strisciate" e qualche voletto dell'istruttore Egidio Galli. Alle 16,30 con la nebbia che riduce la visibilità a non più di 60/80 metri si chiudono i voli e si smonta l'aliante per il ritorno. Bilancio della giornata, sempre citando la fonte del Bollettino: 35 litri di benzina consumati, 36 strisciate, 3 mezze rette, 2 rette. 7 parabole alte (si fa per dire) per un totale di 48 lanci. Tre allievi si sono staccati da terra (per sbaglio presumo) su undici iniziandi.

Al ritorno tocca a me portare il timone e quindi pedalo una decina di metri

davanti al convoglio.

Poco prima di arrivare a superare un ponte nei pressi del sottopassaggio della Stazione Centrale, mi volto indietro per incitare i miei compagni addetti al traino: *"forza ragazzi che qui c'è la salita"..... badabaaaam..... mondo dei sogni!* Mi sveglio poco dopo per il venticello che mi batte in faccia, seduto sul sedile posteriore di una vecchia Balilla priva del parabrezza, con accanto l'amico Cattaneo. Cosa era successo? Io, d'accordo, guardavo indietro, ma anche quello sprovveduto di autista non guardava gran chè perchè mi aveva investito in pieno. Con la testa avevo frantumato il parabrezza e poi, svenuto, ero rotolato a terra. Due bernoccoli, uno in fronte e l'altro sulla nuca, una abrasione in viso, sporco di fango dappertutto: questo il risultato dello scontro, senza contare la bicicletta contorta ma, miracolo, il timone intatto. Portato alla guardia medica e medicato, constatato che ero in grado di reggermi, me ne torno a casa in tram.

Problema: ora come faccio a presentarmi a casa così conciato sapendo che i miei genitori sapevano che ero andato a volare? Soluzione: spalanco la porta di casa e, restando fuori dalla porta e quindi nascosto urlo: *"sono stato investito da una macchina ho avuto un incidente di macchina"* e quindi mi azzardo ad entrare mostrando alla famiglia esterefatta e costernata il mio stato pietoso. Per fortuna mi hanno creduto e non hanno pensato ad un incidente di volo altrimenti sarebbero stati guai grossi per me.

(continua)

Anche per me saranno guai grossi, soprattutto se pubblicherò - nella prossima puntata - il risultato delle indagini svolte da Enzo Centofante riguardanti i Soci Fondatori. A proposito, chi è il giovane qui a fianco?

R.S.





Testi di:

Alberto Grampa

Traduzioni in inglese:

Roberta Fischer

Fotolito:

Fotoincisione Varesina

Fotocomposizione, stampa e legatura:

La Tipografica S.p.A.

© 1996 Macchione Editore

Via Monti, 8 - 21022 Azzate (Varese) - Tel. 0332/890240
Via S. D'Acquisto, 2 - 21100 Varese - Telefax 0332/232387

* * *

Alberto Grampa, appassionato d'aviazione, nato e residente a Busto Arsizio, è l'autore dei libri: *Busto Arsizio e la storia dell'aviazione;* *MAV E DINTORNI: Ottant'anni di aviazione tra Sesto Calende e Vergiate: la S.I.A.I., l'Agusta, l'Aero Club.*

Festeggiati gli 85 anni del nostro Plinio!

Avevamo preso appuntamento cinque anni or sono, con lo specifico impegno di ritrovarci a Rieti per festeggiare gli 85 anni nel nostro Plinio.

E malgrado le vicissitudini del tempo trascorso, gli amici del Centro Studi si sono ricordati ed hanno festeggiato il nostro Plinio unitamente alla moglie Rosetta ed al figlio Franco.

È stata anche la buona occasione di ricordare i "primi" cinquant'anni della rivista da Lui creata, consegnandogli un bel gabbiano scolpito in legno duro e con la targa di ricordo, accompagnato da poche parole per dire grazie al Plinio che ha guardato il cielo per noi, grazie per averci insegnato ad interpretare le nubi, grazie per averci donato la possibilità di fare meravigliosi ed indimenticabili voli.

E ci siamo stretti attorno a lui e ci siamo anche impegnati a ritrovarci ancora fra cinque anni per dire ancora: che bello il Volo a Vela!

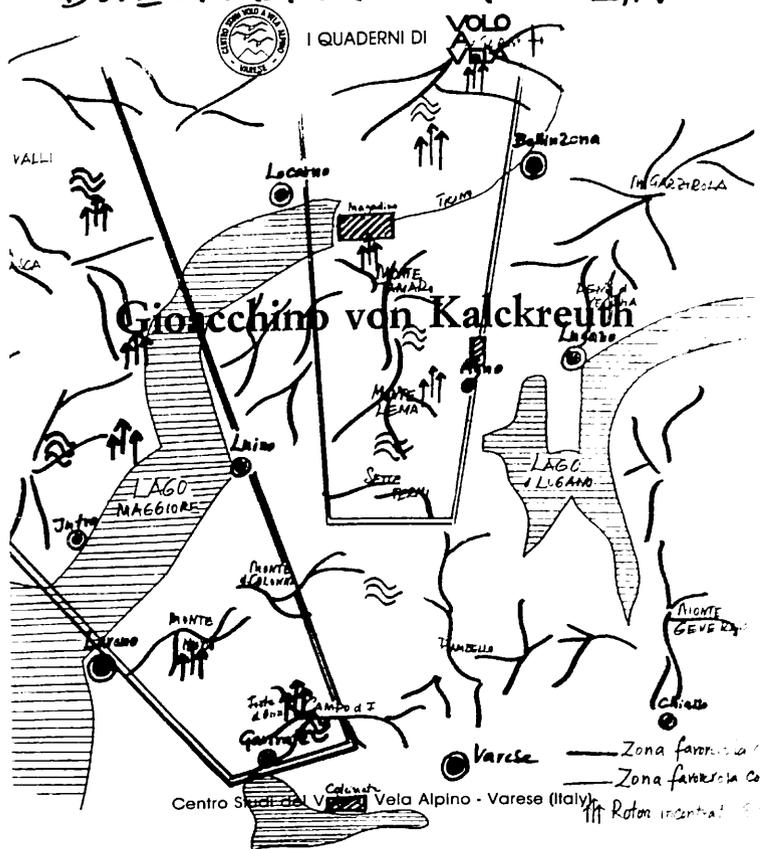
GIORGIO NIDOLI

ATTENZIONE!

BOLOGNA:
23 - 24 novembre 1996

**BRIEFING DELLE
"DUE TORRI"**

DOVE SI TROVANO LE «ONDE»?



Richiedeteli alla Redazione

Fax 031 303209

in memoriam.....

di Martin Egidio..... che tutti chiamavano Franco, credendo fosse quello il tuo vero nome, a volte succede, mi sembra ancora di vederti arrivare in campo con l'immane sigaretta infilata in fondo al lungo bocchino, sempre allegro salutavi tutti e poi mi dicevi: "Aldo, andiamo in volo?"

di Enzo Grosso..... il "Barone", così l'abbiamo sempre salutato e così vogliamo salutarlo per l'ultima volta. Come è difficile dire addio ad un amico! Se ne è andato velocemente, con dignità, come era suo stile. Avvicinatosi a Calcinate...

e con mestizia chiudiamo questo numero – che era partito con ben altro spirito – con l'impegno di un più ampio ricordo degli amici che sono... andati avanti

VaV

VENDO NIMBUS 3DT D-KGZT n. 99

motoaliante biposto, mai incidentato

R. MANZONI

UFF. 02/48014317 - AB. 02/4985686

VENDO MOTOALIANTE SUPERDIMONA

motore Limbach 90 HP 250 ore

completamente strumentato

TEL. 0337/465866

VENDO VENTUS CM 15-17,6 m. I-KMAP

1990. strumentato gare e CID, 29 ore motore, carrello 2 assi. L'aliante dei primi "mille" in Italia

GHIDOTTI TEL. 035/528011

ATTILIO PRONZATI TEL. 93548008 ore pasti

VENDESI NIMBUS 2 I. NIEVI ANNO 1978

ore 1300 circa, atterraggi 300 ali e piano orizzontale rifatti, strumentazione base + ILEC SB8 completo di ASR interfacciato con GARMIN 55 - radio Becker 720 canali - paracadute - accessori - rimorchio chiuso

contattare ALDO COLOMBO TEL. 0746/202058

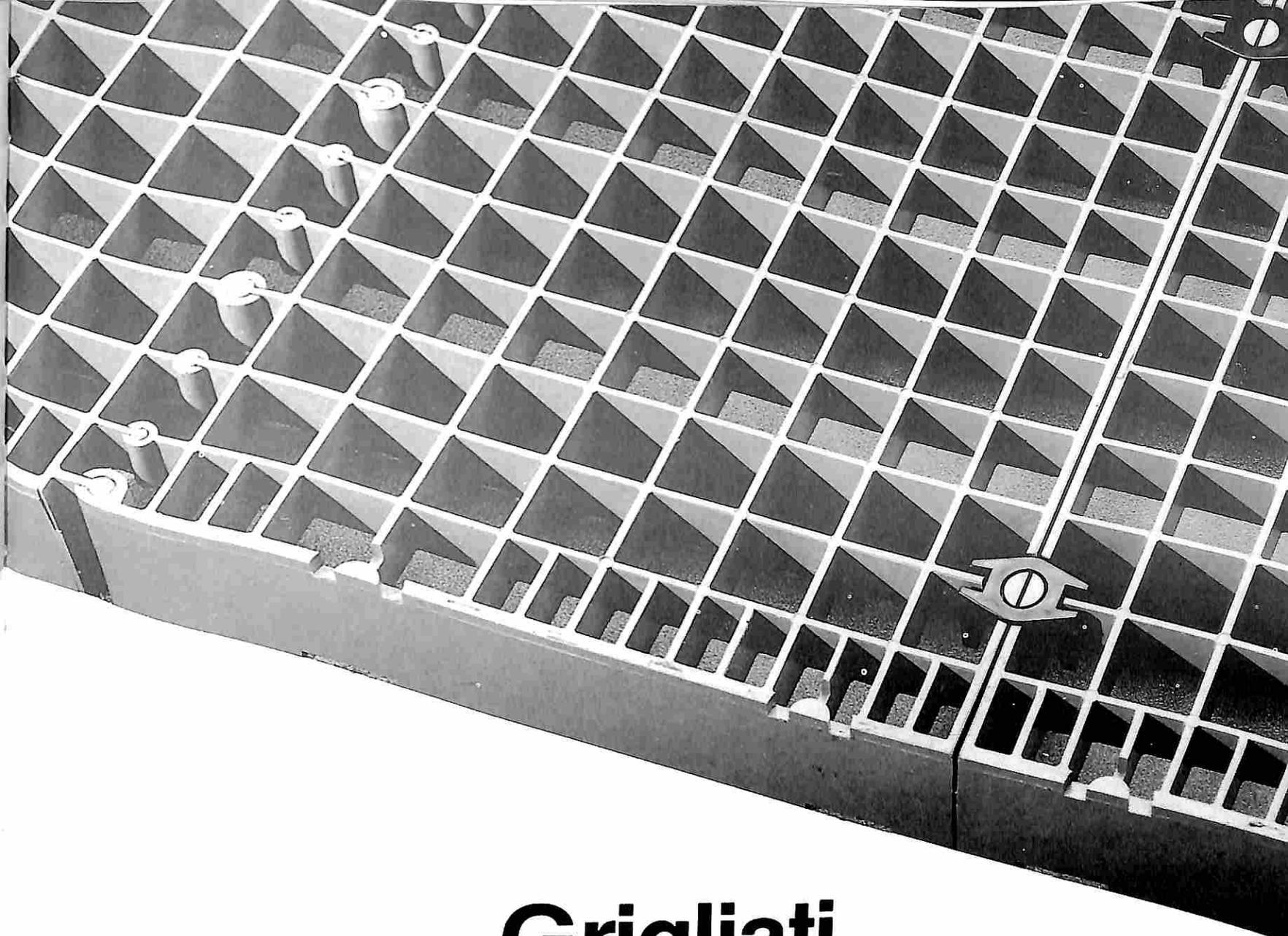
VENDO DG 500 M

22 mt. Motore ROTAX 60hp S. NAV. System 3.53 GPS Garmin 100 - Transponder AmeriKing 350 - Carrello chiuso
contattare G.L. TRONCONI TEL. 241646 ore serali

VENDESI NIMBUS 2 I. ADRT ANNO 1978

ore 800 circa, atterraggi 200 - gelcoat nuovo - strumentazione base + vario CAMBRIDG interfacciato con GARMIN 55 - radio DITTEL 720 canali - paracadute - accessori - rimorchio chiuso

contattare ALDO COLOMBO TEL. 0746/202058



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 areazione 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 0331-826.553.

1849 **Mazzucchelli**

Mazzucchelli 1849 S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (VA) - Italy
Telefono 0331-826111 - Telefax 0331-826213 - Telex 330609



SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna.
Dotata di due lampade argentate per una uniforme
diffusione della luce.
E' prodotta in resina ABS.
Dimensioni: diametro cm. 68.



ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE
un piacevole aspetto estetico.
Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro
ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appog-
gio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucciolevole.
Realizzato in resina termoplastica.
Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.

PLASTICA
ilma

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

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

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

Aerei ed aliante a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 3 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

Il Club è dotato di un vasto camping per roulotte e tende, con relativi servizi; piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione). L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì. NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.