

**VOLO
A
VELA**



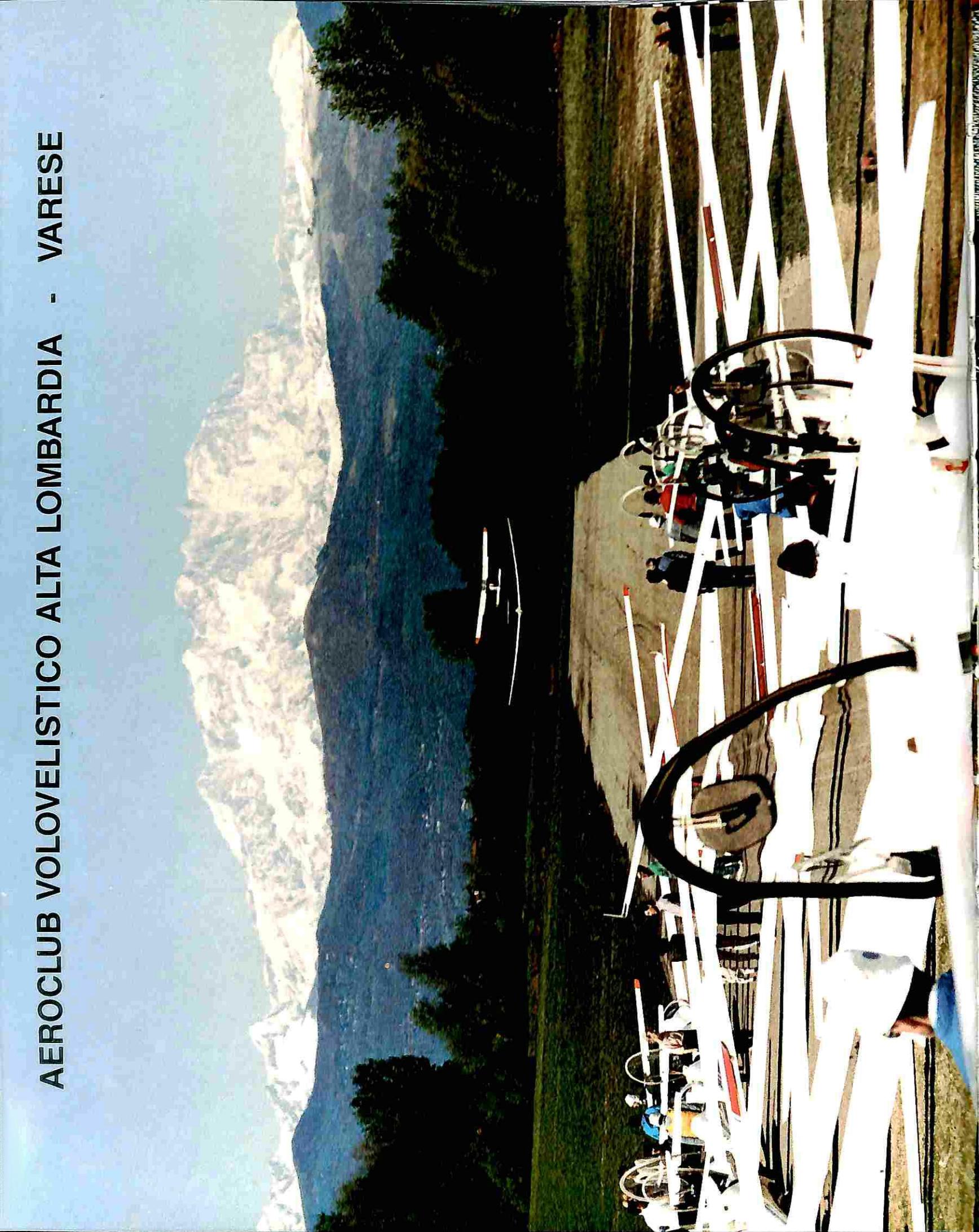
SETT. - OTT. 1997

N. 244

La Rivista dei Volovelisti Italiani



AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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



SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE

LA SCELTA DEFINITIVA

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

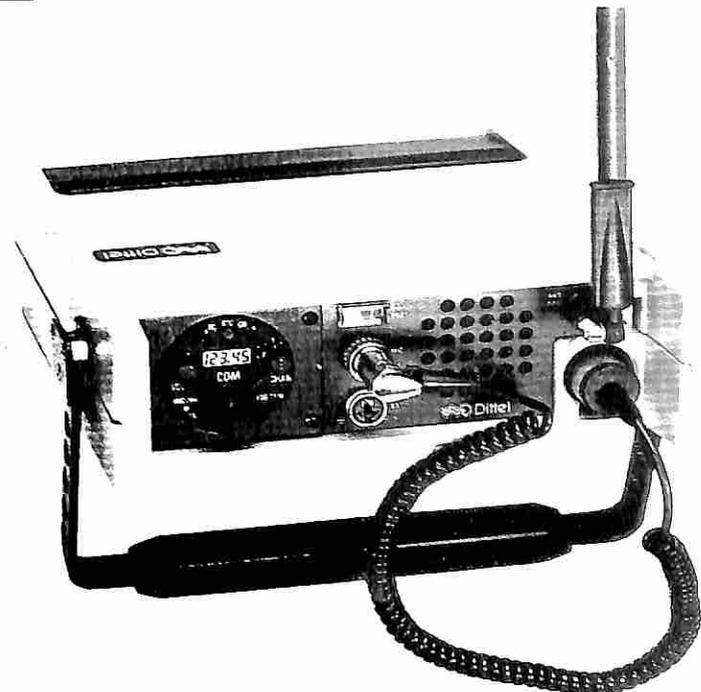
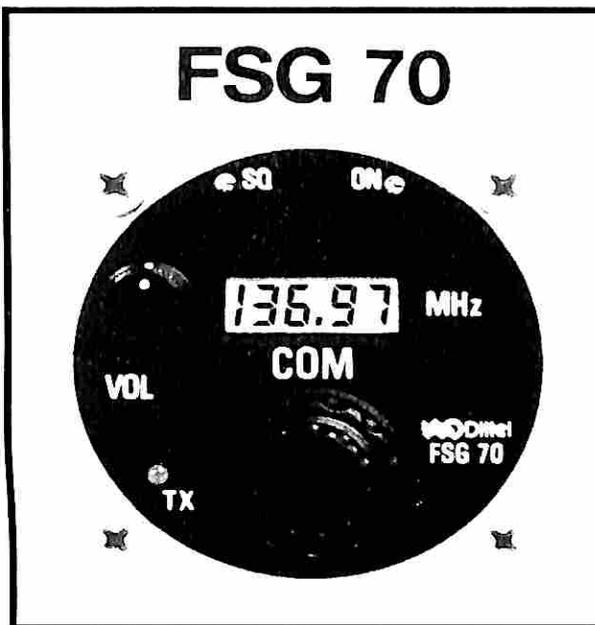
NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW24B:** MONOPOSTO CLASSE STANDARD-FAI, WINGLETS, EFF44 (MISURATA DAI DLR) PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25:** BIPOSTO 25M., EFF 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH 26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

**VOLO
A VELA**



Sesto Calende, li. Agosto 1946

Sesto Calende (Varese)

**direzione - redazione
amministrazione - pubblicità**

TEMPO DI SOSTA

Il giorno 25 luglio scorso si è felicemente conchiuso a Locarno quel campeggio, che «*Volo a Vela*», valendosi della fraterna collaborazione dei Volovelisti Ticinesi, aveva organizzato allo scopo di offrire ai Volovelisti Italiani, oggi esiliati dagli azzurri spazi del cielo, l'occasione di rituffarsi in quelle serene profondità dell'aria, di cui sentono tanto la nostalgia. Nei propositi nostri, quel convegno voleva essere un auspicio di prossima ripresa in Italia dell'attività volovelistica; voleva essere un atto di fede nella rinascita, che giudichiamo immancabile, del volo a vela nostrano; voleva essere un'affermazione di quel diritto alla libertà di volo, che nessuna pace, per quanto jugulatrice, potrà negare ad un popolo come il nostro. E tale rimane. Diciamo anzi che, nel lungo ciclo di mesi ormai decorsi dalla cessazione della guerra, quel convegno è l'unica manifestazione — non di parole, solo, né di propositi — che abbia attestato nei Volovelisti Italiani la volontà di vivere e di volare.

Con quel convegno si conchiude — momentaneamente — anche la vita del nostro periodico «*Volo a vela*».

Era nato nel gennaio di quest'anno, con il programma di preparare e di accompagnare la rinascita del volo a vela italiano, nel presupposto — dettato più da ardente amore per l'ala silenziosa, che da una obbiettiva valutazione della realtà politica internazionale — che la libertà di volo potesse, entro breve tempo, essere concessa all'Italia; e che pertanto potesse ritenersi prossima la ripresa dell'attività sui campi di volo.

Così non è stato, come tutti sappiamo. Le nostre speranze in una pace, che consentisse finalmente ai popoli di liberarsi dei pesi del passato per attendere a costruire il loro avvenire, sono rimaste finora soltanto speranze. La libertà di volo, già negata all'Italia dalle dure clausole di un duro armistizio, rischia di essere limitata chissà per quanto tempo ancora dalle strangolatrici condizioni della pace che ci si ammannisce a Parigi.

E frattanto, nelle lunghe more delle trattative per la pace internazionale, s'è venuta determinando una pesante crisi economica, che ha particolari caratteri di gravità nel campo della stampa periodica e specialmente nel campo di quelle pubblicazioni che, come la nostra, hanno carattere prevalentemente tecnico e non possono avere quindi che una cerchia ristretta di lettori.

Queste avverse condizioni di fatto hanno indotto la Direzione di «*Volo a vela*» a sospendere temporaneamente la stampa del periodico. Chi è abituato a valutare le cose e le azioni dal loro successo immediato, può pensare che la nostra appassionata fatica e gli ingenti sacrifici che fin qui abbiamo compiuti siano stati vani. Non siamo di questo parere. Sappiamo che la nostra parola di fede nel domani dell'ala silenziosa ha trovato molti echi nella folla dispersa dei volovelisti italiani di ieri, come ha acceso fiamme di entusiasmo nei giovani di oggi, che — non meno di quelli — hanno sete di libertà e di azzurro. Non abbiamo seminato invano. In ogni angolo d'Italia c'è un focolare di volovelisti, c'è un nido di aquilotti: attendono, fiduciosi, pazienti, tenaci.

L'ora, in cui si potrà volare, dovrà pur venire. Siam certi che verrà. I politici miopi possono pensare di poter bandire, per un proposito di vendette, un popolo di alta civiltà come il nostro dalle vie dei cieli, ma poi i fatti fanno a lor volta la vendetta di ogni politica meschina. E quando quell'ora auspicata scoccherà, riprenderemo con rinnovata lena la nostra fatica, perchè «*Volo a vela*» torni ad essere l'animatore di quelle folle di giovani, che dovranno non rinnegare le tradizioni aeronautiche della Patria o gli esempi di valore lasciatici dai nostri migliori, ma raccoglierle e continuarle e volgerle soprattutto ad ideali di pace, ad opera di vera civiltà.

Nell'attesa che quel giorno sorga, prendiamo commiato dai nostri lettori ed amici. Non diciamo loro addio, ma solo arri-vederci. Se le difficoltà del momento ci obbligano a sospendere per qualche tempo il periodico, nell'attesa che, col ristabilimento della pace e della libertà di volo, si pongano le condizioni necessarie perchè esso possa vivere e raggiungere i suoi scopi, non è detto che l'opera nostra cessi completamente. Ai Gruppi, che fino ad oggi si sono rivolti a noi per la soluzione dei loro problemi tecnici, la nostra Direzione assicura della sua consulenza e assistenza: ad essi verranno inviati, anzi, i piani costruttivi non ancora pubblicati, gratuitamente se abbonati, dietro il semplice rimborso delle spese se non abbonati. Agli Amici poi che, col loro abbonamento, ci hanno dato la prova migliore della loro simpatia per l'opera nostra e della loro fede nella rinascita del volo a vela italiano, la Direzione assicura che, quando il periodico riprenderà le sue pubblicazioni, il loro abbonamento continuerà ad avere corso regolare fino alla sua scadenza.

Abbiamo la certezza che tutti i nostri lettori e, soprattutto, i nostri abbonati, non solo sapranno comprendere e ritenere giuste le ragioni che ci obbligano a sospendere la nostra dura, e pur cara, fatica, ma ci resteranno vicini anche durante il nostro forzato silenzio, condividendo con noi la speranza e l'aspettazione di non lontani giorni migliori, nei quali ai Volovelisti Italiani non sia concessa la penna solo, ma l'ala. In quei giorni bene auspicati «*Volo a vela*» riprenderà la sua propaganda e la sua battaglia, per incitare i giovani — i migliori tra i giovani — a vivere quella vita ardimentosa, che è propria di coloro soli — uomini e popoli — che han fede in sé e nel proprio destino.

LA DIREZIONE DI «*VOLO A VELA*»



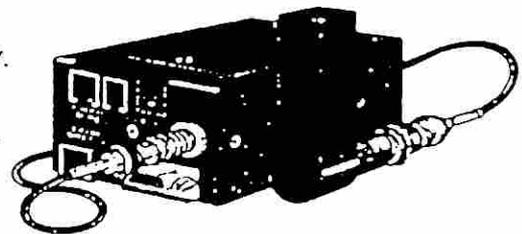
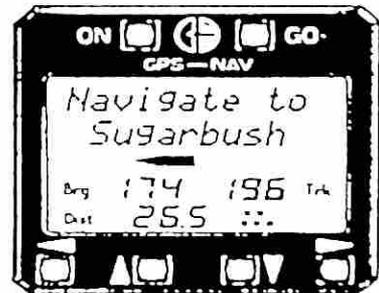
CAMBRIDGE

Product Update News

by TEKK
the flight company

New Version 5 GPS-NAV Secure Flight Recorder and Navigator

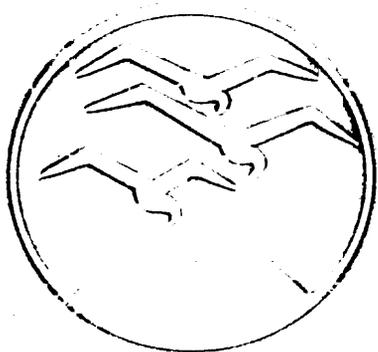
- **New Version 5 PC Software - easy to use and fully compatible with Windows 95.**
 - Improved user interface with on-screen Help and HOT key lists.
 - Configurable Menus - customize the software for your needs
 - Simple Flight Log transfer, copy, and translate commands.
 - Full .IGC file translation, display, import, and export capabilities.
 - Navigation Point filter and import from large national databases
 - Complete, detailed flight analysis including climb rate and wind.
 - Improved Multiple Flight display - see how the winners do it.
 - Create 10 favorite tasks in the PC and transfer them to the GPS-NAV.
 - On-screen waypoint display - see where the mountain passes are.
- **Simplified GPS Navigation - The easiest gets even easier!**
 - Select any of 250 navigation points in less than 7 seconds.
 - Edit an active task - great for P.O.S.T.
 - See intermediate distances during task editing.
 - Try alternate tasks while preserving a declaration.
 - More robust and reliable circling wind measurement
- **New 12 channel GPS - the best GPS engine available.**
 - Very fast satellite acquisition.
 - Improved signal-to-noise ratio so antenna location is less critical.
 - Faster track and groundspeed update - roll out of a thermal exactly on track.
- **Improved Navigation Point database integrity!**
 - Critical navigation data is now stored in duplicate.
 - Error correction algorithms maintain database integrity.
 - Improved PC - Flight Recorder data communication reliability.
- **Improved Flight Logging - We learn from experience!**
 - Synchronized Arrival message - no more missed turnpoints.
 - Automatic variable rate logging - Store up to 120 flight hours.
 - Manual fast logging when you want it - just push the ON key.
- **New Accessories - make our products even easier to use.**
 - Universal Canopy Mount for GPS-NAV Model 20/25 + LCD —
 - 12 V 2 AH Gel-Cell battery & cable (10 Hours minimum) —
 - Custom designed GPS-NAV carrying case —
- **Low cost upgrades**
- **we take care of you on the ground and in the air!**
 - Flight Recorder ROM upgrade - NO COST - We ship free. (Factory only upgrade - improves database integrity)
 - Version 5 GPS-NAV LCD Screen ROM upgrade —
 - Version 5 PC software -
 - Barograph re-certification -
 - 8 channel to 12 Channel GPS engine upgrade -



We've travelled the gliding world and gained vital experience on the flight line:

- 1995 WGC - 900 flight logs - 0 failures
- 70+ GPS-NAVs - 1996 Europeans - 0 failures
- 90+ GPS-NAVs - 1996 pre-Worlds - 0 failures
- 1997 NZ and Australian Nats. - 0 failures
- 1996/1997 South Africa — more than 25 records - 0 failures

CAI : RR Box 109-3 Warren/VT 05674 in USA
 for Central Europe: TEKK, Technical Consulting Keim
 Eyachstrasse 33 in D-71065 Sindelfingen
 Fon (0049 -0)7031-871 521. Fax -877 128
 E-mail : TEKK@aol.com



introspettiva.....

Pur non mancando gli argomenti sui quali disquisire, ritengo doveroso ed opportuno soffermarmi, meglio ancora soffermarci, sulla situazione economica dell'Editore (a scampo di equivoci leggi CSVVA), ed in particolare di questa rivista che non riuscirà mai a raggiungere risultati economici positivi, data la modesta tiratura e l'ancor più modesto numero di "praticanti".

Poichè è inutile la teoria del lamento, è meglio promuovere una campagna abbonamenti per gli anni che portano alla fine del secondo millennio, confidando che questa attività editoriale – prettamente dilettantistica – riesca ad entrare nel terzo...millennio.

Ecco il programma degli abbonamenti

PRESENZA:	1998 - 6 numeri	L. 90.000
oppure	1998 e 1999 - 12 numeri + sciarpa vv pura seta	L. 200.000
PARTECIPAZIONE:	1998 - 6 numeri + aufruff + cravatta vv pura seta	L. 200.000
oppure	1998 e 1999 - 12 numeri + sciarpa e cravatta vv + album 24 fotocopertine	L. 500.000
SOSTENITORE:	1998 - 6 numeri + aufruff + sciarpa vv pura seta + Soaring 1998	L. 600.000
	1998 e 1999non ho il coraggio di prevedere un sostenitore biennale,	

ma – se capitasse – potrei offrire qualcosa di più unico che... raro!

E veniamo agli abbonamenti cumulativi – quelli "tutti soci = tutti abbonati", con consegna unica presso il Club, consentono economie e significano un gradito atto di solidarietà, godono di sconti proporzionali al numero degli abbonamenti.

Questo è tutto? Per oggi sì! Le altre novità nel prossimo numero, l'ultimo del 1997, che uscirà verso la fine di gennaio 1998.

A tutti ed a VOLO A VELA il tradizionale: in becco all'aquila!

Renzo Scavino

p.s. Dimenticavo: ci sono anche le inserzioni pubblicitarie, anche più grandi di questa:

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

RAMO AERONAUTICO

per piloti e aeromobili

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

tel. e fax 0362/502323
tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

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

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. 244 SETTEMBRE/OTTOBRE 1997

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	introspettiva.....
7 <i>anniversari</i>	RICORDANDO GIOACCHINO
10 <i>competizioni</i>	CAMPIONATI EUROPEI FEMMINILI GIOCHI MONDIALI DELL'ARIA FUORI CAMPO IN MONTAGNA
19 <i>aerodinamica</i>	WINGLETS?
20 <i>Sailplane & Gliding</i>	UN AIUTO ALLA SCELTA DEL VS ALIANTE
25 <i>vintage club</i>	BAR - SUR - SEINE
29 <i>mondiali</i>	CAMPIONATI MONDIALI DI ST. AUBAN
37 <i>alianti ultraleggeri</i>	SCOPI E MOTIVAZIONI PER UNA CLASSE.....
39 <i> rassegna stampa</i>	
40 <i>classifiche</i>	10° CAMPIONATO C.I.D.
42 <i>vip club</i>	IL VOLO A VELA È ANCHE UNA FAMIGLIA
47 <i>dai campi di volo</i>	ASIAGO - ALZATE - GUIDONIA AREZZO - CAIOLO
50 <i>volovelainformazioni</i>	
ALLEGATO:	L'INFORMATORE SPORTIVO N° 1/97

IN COPERTINA: GRUMENTUM - ETNA - GRUMENTUM
Era un sogno: si è realizzato!

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1997:

- 1 - SOSTENITORE L. 500.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1997
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA
3 - PRESENZA L. 90.000 x VOLO A VELA

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinade 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.

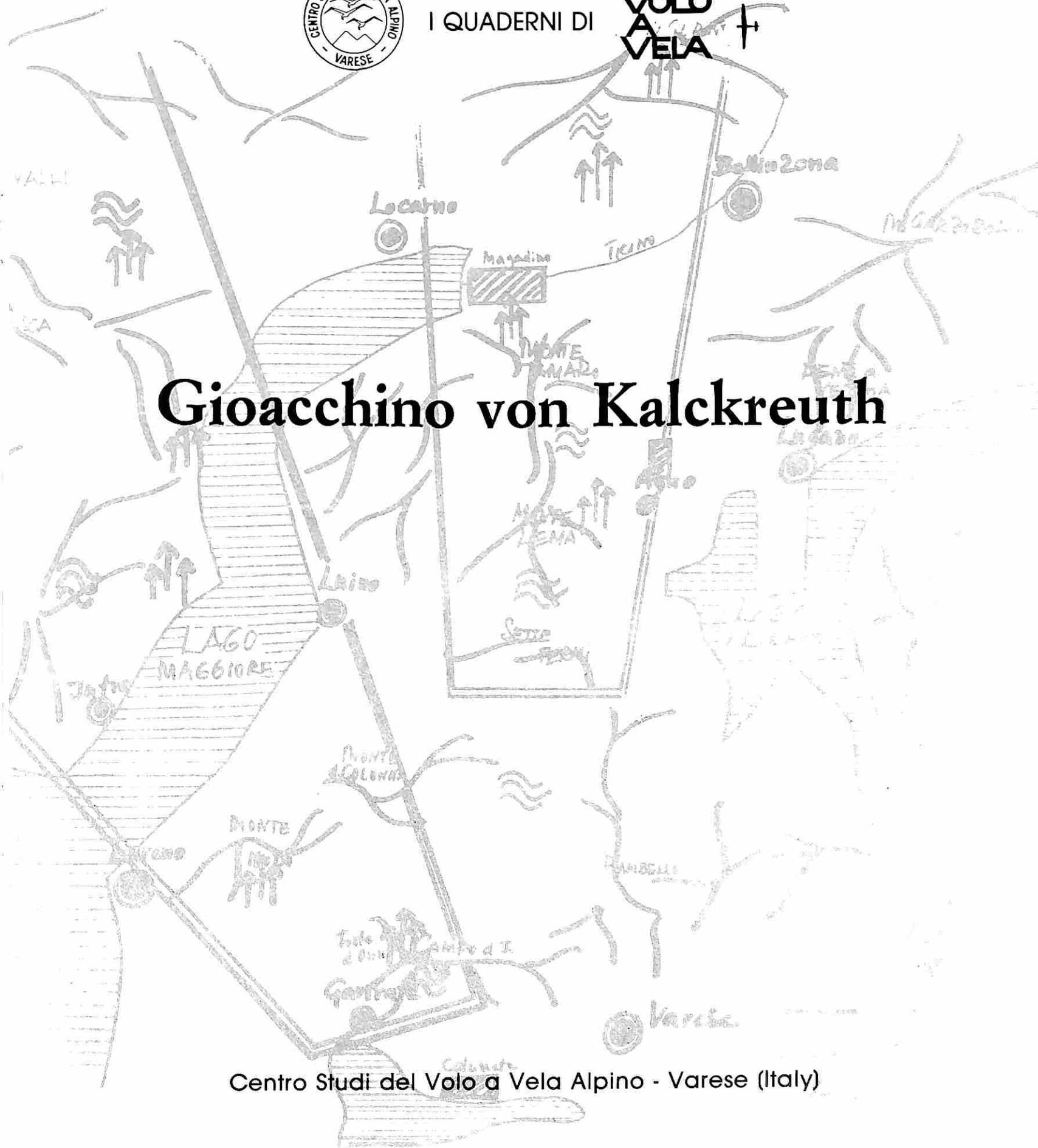
DOVE SI TROVANO LE «ONDE»?



I QUADERNI DI

VOLO
A
VELA

Gioacchino von Kalckreuth





Ecco i numeri:

a) non più in produzione

Cirrus	107
Std. Cirrus	501
Nimbus 2	243
Mini-Nimbus	159
Nimbus 3	95
Nimbus 3D	65
Janus	306
Ventus	612
	<u>2088</u>



b) ancora in produzione

Discus	565
Ventus 2 a/B	59
Ventus 2 c	78
Duo Discus	146
Nimbus 4	26
Nimbus 4D	38
	<u>912</u>



per un totale di 3000



Ricordando Giacchino: il Duo Discus del CSVVA

La Schempp-Hirth è arrivata al traguardo del tremillesimo aliante, costruito con materiali compositi, nell'azienda di Kirchheim-Teck. Questo numero di costruzione è toccato ad un Duo Discus e questo Duo Discus oggi appartiene al Centro Studi del Volo a Vela Alpino.

Centro Studi che è sorto nell'ormai lontano 1960 con il dichiarato intento di migliorare il perfezionamento dei piloti volovelisti e stimolare lo sviluppo del volo a vela, con particolare riguardo a quello alpino.

È così sorto l'aeroporto di Calcinate, la successiva creazione dell'AVALE e lo sviluppo dell'attività didattica. Il Centro Studi è stato per diversi anni una sede dell'OSTIV ed organizzatore di convegni volovelistici e - dal 1961 - ha preso in carico l'onore e l'onere di editare VOLO A VELA.

Ma torniamo al Duo Discus: un aliante

particolarmente adatto all'istruzione di secondo periodo con il quale verrà rilanciata un'attività di volo consona allo spirito dello statuto del CSVVA. L'arrivo anticipato di questo nuovo biposto è la conseguenza diretta del tragico incidente di Alzate ed il fatto che si trattasse del tremillesimo "pezzo" costruito in Kirchheim è stata occasione di una simpatica quanto suggestiva cerimonia di consegna.

Il CSVVA ha voluto battezzare l'aliante con il nome di Giacchino von Kalkreuth in ricordo di un intelligente pilota formatosi a Calcinate. Il gesto è piaciuto alla famiglia ed allo staff Holi-gghaus ed è nata così l'opportunità di far convergere molti aspetti in questa semplice cerimonia che non hanno escluso le emozioni nel ricordare personalità che non sono più con noi.

Con Frau Brigitte e Thilo alla consegna

dei documenti ed allo scambio delle congratulazioni che ho presentato da parte del CSVVA per il traguardo raggiunto dalla Schempp-Hirth e degli auguri di lunghi voli che loro mi porgevano, ho espresso il concetto che volare su un aliante che ci ricorda Giacchino e dotato di così magnifiche ali disegnate da Klaus sarà per tutti noi un privilegio.

Il Duo Discus nei programmi della Schempp-Hirth sostituisce lo Janus di cui è cessata la produzione. Da notare che nello spazio di poco più di due anni ne sono già stati costruiti 150 in confronto ai circa 300 Janus costruiti nello spazio di dieci anni. È un aliante che ha ottenuto un immediato ed indiscusso successo per le sue interessanti qualità di volo e di gradevole pilotaggio e che stranamente in Italia fino ad oggi non ne volava un solo esemplare.

ATTILIO



10th international european women's gliding championships Prievidza 1997 - Slovakia

Si sono svolti a Prievidza, dal 20 luglio al 2 agosto, i decimi campionati Europei femminili.

Finalmente il sogno è diventato realtà. Ce l'ho fatta a far fronte a tutti i pressing psicologici e non che un mamma / moglie ha e, anche se con sensi di colpa notevoli, il 14 luglio sono partita alla volta della Slovacchia accompagnata da Stefano, mio figlio di nove anni che è un mio grande sostenitore, e da un insostituibile team manager, Roberto Vanoni, grazie al quale mi è stato possibile dare forma ad un sogno. Infatti mai e poi mai mi sarei avventurata in una nuova esperienza del genere senza avere un appoggio adeguato sapendo che mio marito non sarebbe potuto venire ad accompagnarmi.

Ritengo l'esperienza fatta estremamente positiva. A dire il vero sono partita certa di occupare l'ultima posizione: credevo di essere molto al di sotto del livello delle

altre anche a causa dell'allenamento fatto che, per vari motivi, non è stato come auspicato.

Posso quindi ritenere la mia nona posi-

zione (su 13 concorrenti di 15 mt) abbastanza soddisfacente.

L'ambiente mi è molto piaciuto, una grande aria di festa e, per la prima volta,

Final Results

Class: 15-metres

Place	Score	Cy	Name	Glider	Cn
1	5865	D	Weinreich Gisela	LS-6	WX
2	5831	CZ	Netušilová Alena	Ventus C	LF
3	5592	D	Machinek Angelika	Ventus 2A	AD
4	5091	D	Thomas Maren	LS6	GM
5	4853	PL	Michalak Anna	SZD-56-1	PV
6	4772	D	Klossok Annette	ASW-27	K
7	4410	CZ	Kyzivátová Marie	Ventus B	ZV
8	4295	SK	Beláková Gabriela	Ventus C	LI
9	3983	I	Acquaderni Margherita	DG800	57
10	3645	PL	Rynkiewicz Halina	SZD 56-1	BB
11	3495	GB	Lewis Jane Patricia	ASW-20L	JC
12	1899	GB	Birch Janet Teresa	Ventus 2B	V57
13	1088	B	Schreghs Lieve	ASW-20	PC

mi sono sentita veramente NORMALE. Finalmente ho potuto gareggiare "alla pari" contro pilote con i miei stessi feelings, i miei stessi timori, le mie stesse emozioni: con altre mamme la cui soglia di sicurezza è sicuramente molto simile alla mia.

Tutto è stato nuovo per me e non nascondo che essendo stata proprio io colei che ha aperto i decolli il primo giorno di gara, abbia provato una grande emozione.

Molte le novità prima fra tutte l'uso delle frequenze distinte per squadre che mi ha lasciata un po' a disagio perchè nei roccoli avrei preferito essere in contatto radio con chi mi stava sul coppino o con chi magari si arrampicava all'interno della termica a dispetto di tutte.

D'altro canto il poter parlare con la mia formidabile squadra a terra è stata una cosa molto piacevole.

Interessantissimo è stato volare in un paese completamente a me sconosciuto. La natura mista del paese ha fatto sì che abbiamo volato sia in pianura che in montagna, anche se il tempo non è stato sempre dei migliori come tutti si sarebbero aspettati per cui i temi assegnati non sono mai stati molto lunghi: da un minimo di 200 ad un massimo di 390 e con plafond che a parte l'ultimo giorno in cui c'era base 2700, 3000, non superava mai i 1500, 1700 mt. QNH.

L'ideale sarebbe stato potersi allenare in loco prima come alcune squadre hanno potuto fare.

L'atterrabilità si è presentata più scarsa del previsto perchè proprio a causa delle piogge il grano non era stato tagliato e i campi non coltivati erano veramente pochi e a volte allagati.

Nelle lunghe ore di viaggio avevo più volte espresso a Roberto la mia intenzione di volare col gruppo anche per capire la filosofia di volo delle mie antagoniste. Il primo giorno di gara sono quindi partita convinta di stare con le altre. Peccato che dopo 5 minuti dal taglio del traguardo il "gruppo" è scomparso. Ho ten-



Final Results

Class: Club

Place	Score	Cy	Name	Glider	Cn
1	5857	F	Luyat Claire	Pegase	VV
2	5128	U	Toporova Valentina	JantarStd	117
3	5087	D	Wotzel Kathrin	CirrusStd	S2
4	5064	D	Haastert Rieck	LS1d	G7
5	4970	PL	Marszalek Krystyna	Jantar	GT
6	4915	GB	Johnson Rosemary	DG-101	435
7	4883	D	Haas Gudrun	LibelleStd	HAI
8	4808	CZ	Zimová Hana	ASW-19	A1
9	4322	LI	Galvelite Jurgita	JantarStd	DG
10	4269	CZ	Trelová Jana	ASW-15	17
11	4238	D	Geyer Swaantje	LS1d	VS
12	4229	PL	Pityala Ewa	JantarStd	VI
13	4130	GB	Decloux Ariane Suzanne	Pegase	122
14	3832	H	Remézi Dora	JantarStd	RD
15	3679	SK	Chromková Magdaléna	ASW-19	A4
16	2749	SZ	Boboková Gabriela	VSO-10	81
17	1654	SK	Babicová Alena	VSO-10	84

tato di raggiungerlo per tutto il volo mentre diversi pensieri mi hanno pervaso la mente soprattutto mentre per ben due volte stavo per atterrare fuori campo. "Non avrei mai dovuto venire qui! Povero Roberto, lui sempre abituato ad un VS sempre fra i primi si dovrà adattare ad aver viaggiato 2 giorni per essere il team manager dell'ultima... Che figura!"

Soltanto a 30 km. da casa Roberto col quale sono finalmente rientrata in contatto radio mi ha detto che nessuno era ancora arrivato e che io avevo tagliato prima delle altre di ben 25 minuti !!! Forse è stata questa la tattica che mi ha permesso di ottenere il miglior risultato di tutta la gara: la terza posizione!

Frastornata per l'accaduto mi sono accorta che le pilote il mattino seguente mi



salutavano molto più calorosamente e che c'era addirittura chi faceva la gara su di me!

Nel complesso non mi posso lamentare di come siano andati gli altri voli dove non ritengo di avere fatto poi così male tranne la penultima prova che mi ha vista atterrare fuori campo dopo soli 40 km (mi è costato almeno 800 punti e due o tre posizioni)!

Nella 5ª prova avevo invece scelto di non proseguire il tema perchè il pilone che avrei dovuto fotografare era nel bel mezzo di un fronte che era avanzato più velocemente del previsto ed era per di più in una zona dal raggio di 30 km. di inaterrabilità totale.

La mia è stata quindi una scelta di prudenza della quale non mi pento e che comunque non mi ha visto sola.

Una delle difficoltà incontrate è stato riuscire a calibrare il carico di acqua: spesso ero forse troppo carica rispetto alle altre che viaggiavano per lo più con 70\80 litri (mi riferisco solo alla classe 15 mt., perchè la standard volava molto più caricata).

Certo l'essere là sola e non con una squadra con cui volare è sicuramente un po' penalizzante.

Spesso ho pensato che se ci fosse stata

Final Results

Class: Standard

Place	Score	Cy	Name	Glider	Cn
1	5862	D	Goeke Gundula	LS8	PW
2	5814	GB	Spreckley Gillian	LS8	S8
3	5678	CZ	Vepřeková Jana	Discus	CE
4	5597	D	Schaich Cornelia	LS4	3S
5	4955	D	Liebert Petra	LS4	1R
6	4865	GB	Withall Sarah Lucy	Discus B	V8
7	4071	H	Bolla Maria	Discus	P
8	4066	H	Zsolnai Rita	Discus	KB
9	3854	PL	Demczenko-Grzelak Bozena	SZD-55-1	BD
10	3741	CZ	Kuthanová Lenka	Discus CS	VL
11	3640	SK	Kumorovitzová Marta	Discus CS	AR
12	3570	PL	Biedermann Joanna	SZD 55-1	AC
13	3517	CZ	Vavřínová Viera	Discus CS	65

Adele con me le cose sarebbero state diverse!

Mi auguro quindi che anche qualche altra pilota sia attratta dal mondo delle gare che, a mio parere, è veramente divertente.

(Compresa la cerimonia di iniziazione per tutte le pilote che partecipavano per la prima volta alla gara: siamo entrate a far parte del mondo delle streghe dopo aver fatto un giuramento, io in slovacco dicendo credo un sacco di cavolate, e danzato con la scopa tra le gambe attorno al fuoco !!!!)

Sono comunque molto contenta di avere fatto questa esperienza e mi auguro che possa essere la prima di una lunga serie. Anche in famiglia Camilla e Alessandra che si erano rivelate abbastanza scettiche ed un po' preoccupate, dopo aver sentito i racconti di Stefano, per il quale è stata una stupenda esperienza, stanno già discutendo sul chi verrà ad aiutarmi per la prossima gara.

Desidero al termine dire GRAZIE di cuore a Roberto che mi ha sopportata, incoraggiata e che mi ha permesso di volare con grande serenità.

Alla prossima Roberto, non vorrai dirmi di no, vero?!

MARGOT 57

Europei femminili

Le impressioni dello squadrista più giovane: avere una mamma strega!

È stata una bellissima esperienza anche perchè ho conosciuto tanta gente straniera.

Quasi tutti i giorni aiutavo Roberto e la mamma a montare l'aliante, lo pulivo e aiutavo a fare acqua. Quando tutto era pronto lo portavamo in linea.

La cosa più bella ed emozionante è stata quella di aver tenuto l'ala alla mamma anche con l'acqua, per merito di Roberto che mi ha insegnato come fare.

La cosa più brutta è stato alloggiare all'hotel, la nostra topaia.

La cosa che mi ha impressionato di più è stata la povertà del popolo.

Quasi ogni giorno andavo sotto il tendone inglese e Bob Bickers, il team manager inglese, mi ha fatto salire sul Chinok di un suo amico della RAF che era venuto a trovarlo.

La gara è stata emozionante, soprattutto la prima prova in cui la mamma si è classificata terza.

Seguirò la mamma in tutte le sue trasferte.

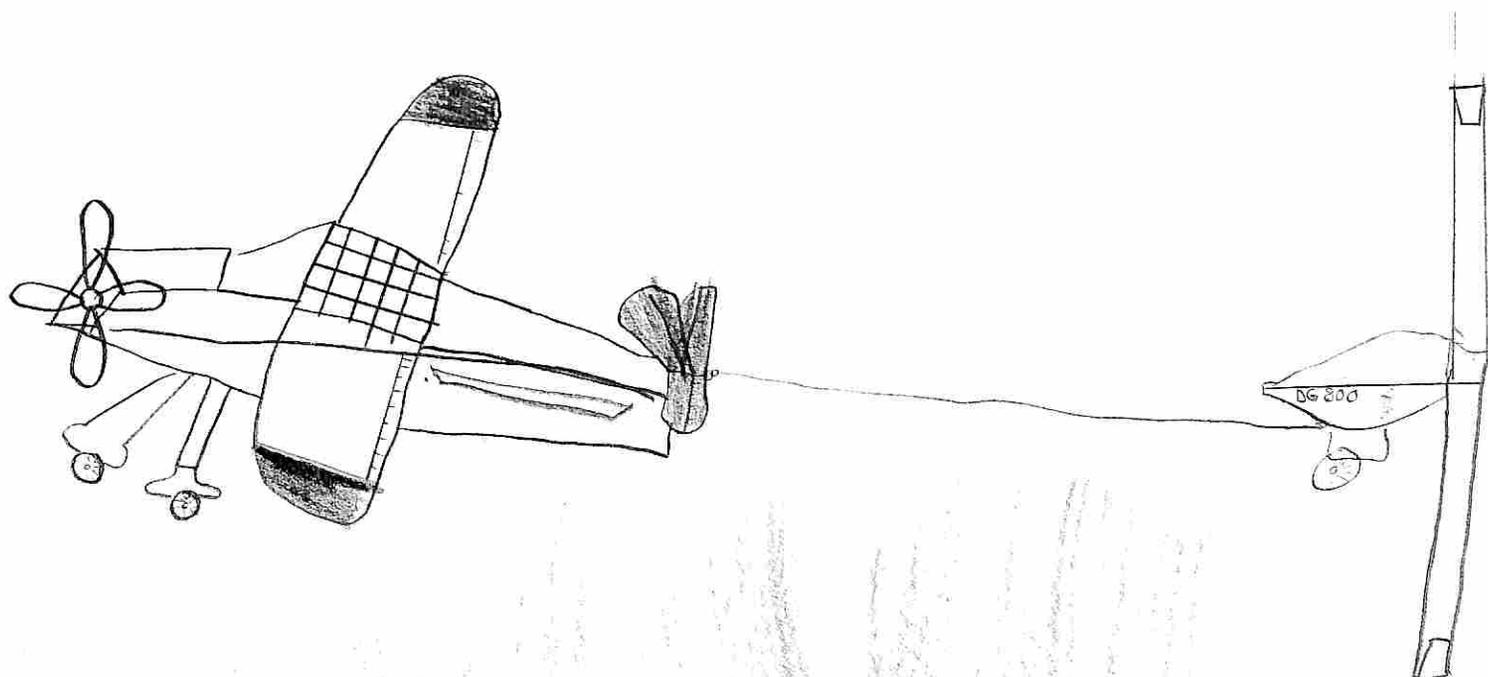
FORZA 5 7 !!!

UÇASTNIK STEFANO C.



dalla Redazione:

Grazie Stefano per la collaborazione, ma la prossima volta fai il trainatore un po' più piccolo e l'aliante molto più bello!





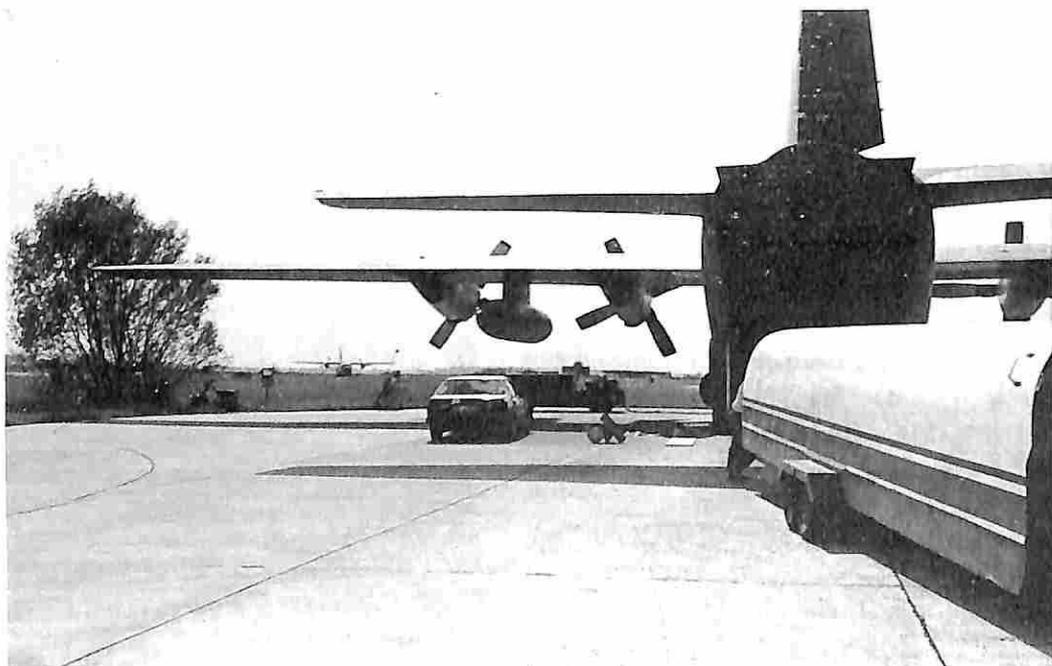
WORLD AIR GAMES '97



Tanti anni or sono, ero arrivato in Turchia attraverso la Jugoslavia e la Grecia, alla guida di una piccola motocicletta, il Gilerino 150 cc., con mio fratello sul sedellino posteriore ed i sacchi a pelo legati dietro, percorrendo più di 4000 km in sedici giorni.

Ne avevo riportato il ricordo di città affascinanti - Istanbul, Smirne, Konya - di mitiche, antiche rovine - la Troia dell'Iliade - di un popolo rude ma gentile - i fabbri di un villaggio che mi avevano aiutato a saldare e rimettere in sesto la moto, distrutta dalle strade sterrate di quel tempo.

Soprattutto, il ricordo di un paese grande e bellissimo, con immensi altopiani assolati, valli ubertose, laghi solitari incastonati fra impervie montagne, cieli



azzurri e limpidissimi popolati di nuvolette bianche.

Quarant'anni dopo, rivedo gli stessi altopiani e le stesse montagne dalla cabina di pilotaggio del C 130 Hercules dell'Aeronautica Militare che in poche ore di volo, ci sta portando - con aliante ed automobile al seguito - da Pisa ad Eskisehir, nel cuore dell'Anatolia.

Sotto di noi, ci sono anche le nuvolette bianche, anzi, imponenti strade di cumuli, rotori e nubi d'onda, tutto quanto è necessario per sperare in condizioni di gara fumanti.

Naturalmente, come quasi sempre succede, la realtà sarà piuttosto diversa.

NINO PEROTTI

Il seguito al prossimo numero.

Turchia 1997 - Giochi Mondiali dell'Aria

INONU: un successo, malgrado tutto

“Ma, Perché venire fino in Turchia per trovare condizioni così modeste? Ci sono molti luoghi nell'Europa continentale, più comodi per tutti, ove potevamo facilmente incontrare condizioni altrettanto scarse!”

Questa era la battuta che ci scambiavamo io e Karl Striedeck sulla pista, fin dal 14 settembre quando, per il primo giorno, dopo la solita tiritela dei rinvii e dopo una pioggia di alianti che non stavano per aria, abbiamo dovuto andare a fare shopping di porcellane a Kutayia invece che fare la nostra prescribed area. Figuriamoci dopo, con 4 giornate identiche a quella!

In effetti molte ragioni hanno influito negativamente sulla meteorologia e cioè:

1. La scelta della stagione, decisamente troppo avanzata e in progressivo, evidentissimo deterioramento giorno dopo giorno. Se in allenamento avevamo più di cinque ore volabili, alla fine erano meno di tre. In effetti esiste una certa conflittualità con le altre discipline dei World Air Games per quanto riguarda la scelta del luogo e della stagione: il volo a vela ha bisogno di termiche e di aria viva, i micro-light e molte altre discipline hanno bisogno di luoghi poco ventosi e poco turbolenti.

Forse sarebbe stato meglio ubicare la specialità tutte al reovescio: al Sud il volo a vela, al Nord gli ultraleggeri.

2. L'orografia del luogo di gara nell'ambito della Turchia, scelto per necessità essendo INONU l'unico Centro Nazionale di Volo a Vela (peraltro già totalmente e bene attrezzato) andava bene per il volo locale, ma è risultato un tranello che ha influito troppo sui risultati. I temi infatti si sono svolti tutti verso Sud dove le termiche erano via via migliori e con venti che sono stati sempre settentrionali. Se a que-



sto aggiungiamo che Inonu si trova proprio a ridosso, nel versante Nord, di un costone di circa 500 metri di altezza, si può capire quali difficoltà si siano incontrate alla fine della giornata nei rientri da Sud: per arrivare occorreva superare il sottovento proprio nel momento in cui le termiche finivano. Con l'efficienza del PW5 questo non era proprio facile.

Eppure, con tutto ciò, possiamo considerare un grosso successo questo primo World Class World Championship. Così come è stato un grosso motivo di soddisfazione parteciparvi. In fondo è sembrata essere veramente un'Olimpiade.

E' interessante riscontrare come, in fondo, fossero già valide le idee del 1938 quando l'allora ISTUS (oggi OSTIV) lanciò il famoso concorso per l'aliante olimpionico che fu vinto, come noto, dal Meise. Se la guerra non avesse soffocato quel felice momento creativo e organizzativo, il volo a vela avrebbe forse avuto un'altra storia, credo nettamente migliore. (vedi Zangrosso "storia ed evoluzione dell'aliante - vol.II")

Ma, più in dettaglio, i motivi di questo successo mi sembra possano essere individuati in questi punti:

1. La qualità dei partecipanti, arricchita dalla presenza di campioni delle varie classi FAI;
2. La presenza, quasi in egual misura, di piloti anziani e piloti giovani; i vecchi erano coloro che avevano sentito il bisogno di offrire al mondo volovelistico uno strumento nuovo, agile, poco costoso, molto valido comunque per il confronto agonistico. I giovani, coloro che hanno raccolto il messaggio e che hanno dato il conforto e la conferma a chi da 10 anni lavorava per questa World Class, che il futuro della World Class sarà nei giovani.
3. La partenza a verricello per quasi un quarto dei concorrenti. Questa è stata la cosa più emozionante del Campionato. Questi alianti, fiondati a 400 metri in meno di 30 secondi hanno dato un senso nuovo alla gara. E non è stato per merito del vicino costone e del vento se nessuno di loro ha bucatto, ma delle termiche di pianura come per tutti gli altri. Comparati ai deludenti trainatori Wilga, i verricelli Tost hanno ben vinto il confronto. Ora che è stato dimostrato che il PW5 si comporta bene a verricello (anche se è stato raccomandato l'avanzamento del gancio baricentrale) mi sembra

proponibile che la prossima edizione dei World Air Game possa avvenire anche totalmente a verricello, purchè ovviamente in idonea sede.

4. La lunghezza dei temi. Si è finalmente capito che la lunghezza del tema in senso assoluto non ha alcuna importanza. L'importante è di saturare adeguatamente la giornata, ma poi nessuno si è posto il problema se 180 Km. facevano sorridere rispetto ai 300 che avrebbe potuto fare un 15 metri.
5. La stimolazione che ne è venuta fuori a proporre finalmente formule nuove per le gare di volo a vela.

I diversi giorni di ozio, specialmente sul finire, hanno consentito di raccogliere per iscritto proposte significative. La più innovativa e quella che io credo più valida la espongo qui di seguito. Ma prima della proposta occorre definire gli obiettivi che si pone il volo a vela con particolare riferimento alla World Class:

- Semplificare tutto ciò che si può.
- Rendere le gare più comprensibili per tutti, compreso un ipotetico pubblico che diventerà importante se, come sembra, gli sponsors cominceranno ad occuparsi di World Class
- Evitare il più possibile i gaggles ed i rischi di collisione.
- Agevolare l'introduzione di telecamere a bordo e l'invio dei segnali di posizione a terra attraverso il GPS per poter seguire in tempo reale la gara.

La proposta di Bruno Gantenbrink, che mi ha trovato totalmente allineato, e che è stata formalmente presentata alla IGC, è la seguente:

- 1.- La linea di partenza è rappresentata dalla circonferenza di un cilindro di 5 Km. di raggio. Il **punto di partenza** è identificato dall'ultimo punto di detta circonferenza toccato dall'aliante prima di iniziare il percorso e dopo l'apertura del traguardo.
- 2.- Il **momento della partenza** è uguale per tutti, ed è l'orario annunciato per radio. Partenza simultanea.
- 3.- I piloni non esistono più. Non più

cartoline pilone, coordinate che non tornano, costosi libri di fotografie: tutta carta straccia, perchè il GPS sostituisce tutto.

Infatti, il tema viene stabilito al briefing dicendo ad esempio: "oggi il tema è di 200 Km. (oppure 300 o 350 Km) con un solo pilone (oppure con 2 oppure 3 piloni)." Il pilone è libero a scelta del concorrente dovunque si trovi, naturalmente - in questo caso - ad almeno 100 Km. dal punto ultimo della suddetta circonferenza. Cosa significa nel caso di 1 solo pilone? Ogni concorrente si allontana nella direzione preferita e quando il GPS gli indica che si trova ad almeno 100 Km. dal punto di partenza, inizia il ritorno al campo, naturalmente nel modo più veloce possibile perchè la gara è di velocità ed il primo che tornerà sarà certamente il vincitore, data la partenza simultanea.

- 4.- Per evitare che la provenienza da diverse direzioni, crei problemi all'arrivo, la linea di traguardo è di nuovo una circonferenza (questa volta più piccola, ad es. 2 km. di raggio) incentrata sull'aeroporto.

- 5.- Il sistema di scoring. Qui si può scegliere tra:

a) il più semplice sistema Wellington. 1 punto al primo, 2 al secondo. 3 al terzo e così via.

b) il sistema tradizionale, supercolaudato, purchè naturalmente si conservi la partenza simultanea, annunciata per radio almeno 20 minuti dopo l'ultimo sgancio, che consente di sapere immediatamente le posizioni di classifica, anche se non i distacchi in punti.

Nel caso si adotti il sistema a) si dovrebbe tuttavia interpretare il criterio facendo ricorso all'ex-equo per distacchi inferiori al minuto e per differenze di distanza inferiori al chilometro. In questi casi tutti i concorrenti ravvicinati percepiscono uguale punteggio ed il concorrente imme-

diatamente successivo percepirà soltanto un punto in più di tutto il gruppo classificato ex-equo. Un pò come negli arrivi in gruppo delle gare in bicicletta.

Per concludere, si è trattato di un campionato un pò sfortunato per il tempo, anche se in una prova è stato superato il muro dei 100 Km/h di media per il PW5, che non è poco comunque per un aliante senz'acqua. Di un campionato dove si è vissuto assieme un'esperienza in modo molto simpatico, socializzando tra concorrenti, squadre, avversari, come non era mai avvenuto in nessun altro campionato internazionale.

Il contributo di alcuni "key man" nell'organizzazione, provenienti da altri paesi, ha consentito di evitare problemi significativi ed anzi possiamo dire che la parte previsione meteorologica è stata superba con la presenza del notissimo Lindemann coadiuvato molto bene dalla signora

La classifica ha giustamente premiato la squadra più preparata. L'amico Tony Roe con due piloti e due soli aiutanti, ha fatto l'en plein. Preparazione, modestia, affiatamento, allenamento, determinazione e sicurezza hanno fatto il risultato. Niente di eccezionale, tutto è venuto in scioltezza e con naturalezza per questa squadra francese che è una delle 3 o 4 squadre che avrebbero potuto portare. Mentre tutto il resto del mondo va avanti con l'individualismo, la Francia in questo sport detta insegnamenti ma nessuno li raccoglie.

In uno qualunque dei mesi tra Aprile e Agosto, questa Turchia è un paese che meriterebbe di essere rivisitato con l'aliante per fare grandi cose e divertirsi. Non è poi così lontano, la gente è molto ospitale, il costo della vita bassissimo, il fascino del paese enorme!

LEONARDO BRIGLIADORI

TURCHIA

Fuori Campo in montagna

Cronaca di un volo di 150 Km...
+ 10 Km. a piedi

Davanti a me 3 alianti puntano il costone di INONU con ostinata insistenza, sempre più drammaticamente bassi. Al di là c'è casa, c'è il risultato, c'è la squadra, una doccia calda che ci aspetta. Uno dei tre è Luca Urbani, il più basso, ma io sono basso quanto lui e più indietro di 500 metri.

"Ma, tu ci passi, Luca?" chiedo, sperando di avere il conforto di sentirmi dire che un'impossibile ascendenza di sottovento lo stia tenendo per aria.

"Non lo so!" risponde con voce strozzata. Strano per un pilota normalmente imperturbabile. Passano 10 interminabili secondi; la montagna in cima ha una pendenza troppo dolce e la discesa ora è feroce! La mia ruota sfiora ormai il terreno, non guardo più gli altri, penso soltanto a me stesso, ma non mi voglio rassegnare a finire il volo a 500 metri di altezza. Conosco questa pericolosa craponaggine, ma tornare indietro è ora impossibile, davanti non so dove fermarmi.....sono imbottigliato! Alla fine, d'istinto giro a destra di 90 gradi, avrò il vento più in favore e avrò più terreno da esplorare: un piccolo canyon orientato bene al vento forse mi tiene su, ala alla stessa quota del ciglio del canalone.

No, non funziona, avrò 5 metri sul suolo, devo assolutamente atterrare ma ora ho il vento quasi in coda. Forse uno straccio di pascolo, giro a sinistra e tocco terra senza il diruttore, ma tiro tutto il freno per non sbattere contro alcune pietre che vedo davanti. Sono fermo e senza danno!

Scendo, il vento è fortissimo e freddissimo, mi metto il pile che avevo a bordo. mi allaccio il marsupio che contiene gli attrezzi della sopravvivenza e il lanciarazzi, prendo il martello e picchetto l'aliante che abbandono con i diruttori aperti, dopo aver preso nota delle coordinate dal GPS. "Arrivederci a domattina", penso, "mio



caro OE-5638", stasera si cammina e non so per quanto!

Il telefono GSM non funziona anche se siamo a soli 9 Km. in linea d'aria da Inonu, la radio è diventata inservibile perchè nessun altro italiano è in volo e comunque non saprei come fare a indicare il percorso da seguire per giungere fino a me. Se ci fosse un elicottero.....Ho solo un'idea chiara in testa: devo andare avanti e scendere tutto il versante Nord fino a trovare la strada per Eskeşehir prima che faccia notte. Sono già le 6 di sera e per fortuna un insperato sentiero transitabile da una vettura si dirige verso Nord. Speriamo che prosegua fino a valle e non si fermi in una di quelle cave di sassi che sono sparse qua e là. Un sibilo sopra la testa mi fa improvvisamente sussultare. Toh! ECO SIERRA (ES) il giapponese ODA scivola sulla mia testa e tocca terra in un pianoro più bello del mio che io non potevo nemmeno raggiungere. Abbandono il sentiero, risalgo da lui affannosamente e cominciamo la discesa a valle in compagnia. Il suo inglese è decisamente peggiore del mio e faccio fatica a fargli intendere che deve affrettare il passo se non vogliamo restare sulla montagna tutta la notte a farci azzannare dai cani randagi. Ma il suo procedere è goffo e pachidermico anche se avrà 25 anni meno di me. Mi viene in mente che 34 anni fa mi trovai assieme a suo padre nella pampa argentina in un fuori campo comune. Strane coincidenze. Lui fu però più fortunato di me, trovò un gaucho che lo portò al primo pueblo a cavallo. Mi riappare l'immagine di quel povero cavallo con sulla groppa un gaucho male in arne-

se ed un giapponese che rideva senza parlare perchè sapeva solo il giapponese. Dopo ripetute attese da parte mia, Oda mi fa capire di andare avanti da solo perchè lui non ce la fa e di andare a cercare il soccorso anche per lui. "come back, please".

Finalmente tre uomini che lavorano nella cava di pietre, ancora a quest'ora. Ma certo non vanno a casa loro, dormiranno qua nella baracca appresso. Chiedo, più a gesti che a parole se si va bene per Inonu e mi rispondono indicando la direzione.

Proseguo e dopo un'ora di cammino vedo un trattore che ara un campo in altura; inutile perdere tempo, penso, a chiedere aiuto. La strada va ancora su e giù e non vedo ancora dove il trattore mi porterà ma ormai intravedo l'altra parte della valle.

Improvvisamente il telefono, sempre tenuto acceso, prende la linea e dunque posso chiamare la direzione di gara. Penso ai 3000 Km. che deve fare la mia voce per comunicare a soli 10 Km. di distanza pratica. "LIMA BRAVO your crew is on the road!"

Why, on the road? faccio io, se non sanno nemmeno dove sono e poi, anche sapendolo, non potrebbero mai trovare il sentiero giusto tra i tanti che risalgono la montagna! Informo che anche ES, il giapponese, è nel mio posto, comunico le coordinate del punto d'atterraggio e prego di informare la mia squadra - quando potranno - di attendere un mio messaggio col quale darò la mia posizione dove venirmi a prendere; e che comunque si portino sulla strada che corre al versante Nord della montagna.

Affretto il passo e quasi corro, con in mano il logger, il telefono GSM, le carte geografiche, e un mucchietto di gadget da distribuire in caso di bisogno d'aiuto. Ma da chi aiuto? E poi, prima o poi arriverò al di là.

Infatti verso le 7 intravedo la vallata di Eskisehir dove passa la "civiltà". Passa un gregge condotto da un pastorello. Un saluto con la mano e avanti, tanto non mi potrebbe aiutare. Due grossi cani mi osservano con fare incerto, mi auguro che il pastorello li vorrà trattenere se per caso mi volessero attaccare. Uno dei due cani decide di seguirmi per una cinquantina di metri, poi desiste e preferisce ritornare tra le pecore.

Il mio GSM riprende la linea e ne approfitto per richiamare il campo; mi risponde il Pugnetti e finalmente credo di poter combinare il recupero. Non è però così semplice: la mia squadra è sempre irreperibile, dispersa come me sulla montagna in mezzo ad una cava di polvere bianchissima (saprà poi dopo). Per un equivoco sulle coordinate mi davano atterrato a 300 m. dal Luca che, pur scavalcando la cresta, era poi precipitato a valle trovando un campetto all'ultimo istante. In una lunghissima conversazione spiego al Pugnetti che mi dirigo ad un paesino che vedo a circa 3 Km. da me e dove vedo passare un treno. Ma, dalla carta non sono in grado di indicare il nome esatto del paese tra i due che vedo. Addirittura in lontananza intravedo le prime case della città di Eskisehir (40 Km. da Inonu). *"quando sono al paese ti richiamo e tu, intanto, mi vieni incontro"*, così si conclude la telefonata.

Certo il risultato della gara è compromesso; peccato, dopo il bel secondo posto di ieri. La mia consolazione è che nella mia vita volovelistica mi mancava un atterraggio in montagna un po' rocambolesco. Un po' d'avventura ed una buona cura dimagrante sono il lato positivo di questa camminata.

Devo, infatti, aver percorso 10 Km. e sono ora alle prime case del paese. Ah! ecco, si chiama *Satilmisoglu*. Pensavo invece di essere a *Cukurhisar*. Ora il telefonino non va di nuovo. Nella caffetteria del paese ricevo un'accoglienza calorosissima, peccato che nessuno parli una lingua straniera. Tutti si presentano, Abdullah, Ibrahim.....e, io Leonar-

do. *Ah, italiano? Juventus, Milan, Baggio* - e giù strette di mano e pacche sulle spalle al nome di Leonardo.

Dopo questi convenevoli e l'immanicabile thè caldissimo, riesco a usare un telefono normale e dire finalmente dove mi devono venire a prendere, ma di Pugnetti e della mia squadra nessuno ha ancora riscontro.

Da un po' un pensiero mi assilla: ma, che ne sarà del mio collega ODA disperso sulla montagna? Devo andare in suo soccorso. Con un grosso sforzo riesco a farmi capire che occorre che una macchina mi accompagni sul persorso finchè ritroveremo il giapponese. E' già buio fondo, sulla macchina montano in 5 oltre a me; come faremo a farci stare ODA? non c'è verso di farglielo capire. Facciamo 4 o 5 chilometri, Oda è sparito. Ci fermiamo, che si fa? Non può esser rimasto così indietro. Io penso che abbia deciso di fermarsi a dormire nella baracca dei minatori. Decidiamo di tornare indietro e quando ritorneremo per prendere l'aliante recupereremo anche Motoharu Oda.

Intanto ho fame e sete, ma in questo paese non c'è un ristorante. Mi salva una scatola di biscotti ed una lattina di Coca Cola, naturalmente non c'è verso di pagarli.

Sono le 9.30 e comincio ad essere preoccupato. Faccio un'ulteriore telefonata alla Direzione Gara. Questa volta risponde il Prof. Morelli, il presidente della Giuria in persona. Gentilissimo mi spiega che non c'è traccia nè della mia squadra, nè del Pugnetti, ma che posso stare tranquillo perchè ha mandato in mio soccorso il Capo Istruttore turco con un rimorchio e sanno perfettamente dove mi trovo. Pugnetti aveva avuto la sua personale avventura: abbagliato dai fari di un camion in sorpasso proveniente nel senso opposto, e praticamente sbattuto fuori strada, ha bucato una gomma. Rientrerà al campo poco prima di me. Finalmente, una sbuffante Toyota 4500 cc con 20 anni sulle spalle sopraggiunge con un rimorchietto aperto. Si parte immediatamente nella notte al recupero. Ora dovrò saper ricostruire il percorso a ritroso. Ritrovo la fontana che mi ero preso a riferimento al primo bivio, ma più oltre come è diverso al buio! Andare in su non è facile come andare in giù.

Arriviamo, comunque, alla cava dei 3 operai attirati dalla luce di una torcia brandeggiata come un faro segnalatore. E' uno dei 3 che aspettava il mio ritorno; gli altri due dormono già. Un lunghissimo, interminabile discorso in turco, si svolge sotto un cielo stellato che non si vede nemmeno a Rieti. Tradotto in 3 parole dal buon Sinan Keskun, il capo-istruttore, significa questo: *"il giapponese è già stato recuperato da un'ora"*. Accidenti, altro che disperso! Emulo di suo padre che aveva trovato il gaucho, Motoharu aveva fermato il trattore che io avevo snobbato, si era fatto portare a valle al paese più vicino (non il mio) e da qui era risalito con la squadra. Chissà se a Ricky succederà un giorno qualcosa di analogo con la discendenza Oda?

A questo punto, il mio GSM che a tratti prendeva la linea, riceve finalmente la telefonata di Roberto, la mia squadra. *"tornate pure al campo ormai mi faccio recuperare dall'organizzazione"*. E di nuovo salta la linea.

Uno dei 3 uomini che dormivano si affaccia alla porta della baracca coi pantaloni in mano, capisco che ha avuto l'ordine di accompagnarci per gli ultimi 3 chilometri. Sa perfettamente dov'era il giapponese e quindi anche il mio aliante. Non è particolarmente problematico tutto quello che avviene dopo, se non fosse per la preoccupazione che il Toyota, che si ferma tutte le volte che c'è un punto difficile, non voglia decidere di non più ripartire. Il guidatore turco che non ha mai smesso di fumare da quando l'ho visto, ha però un suo linguaggio molto efficace con questo mezzo che vale più dello spompato motorino d'avviamento: le famose bestemmie in turco!

Alla fine arriviamo anche noi al campo, a mezzanotte; sul lungo viale dell'ingresso una Mondeo ferma sembra la mia; ma è bianca, non blu, perciò tiriamo diritto. Invece è proprio la mia squadra, stanca e sconsolata per non aver recuperato il proprio pilota, sbiancata da 2 mm. di polvere bianca raccolta nella cava. Tutto bene quel che finisce bene, classifica a parte!

LEONARDO BRIGLIADORI.



Incrementare il valore e la performance al DG-300? Winglets!

A seguito della positiva esperienza e studio per la realizzazione dei terminali alari winglets per i nuovi alianti monoposto DG-303 ELAN, ELAN FLIGHT ha pensato bene di rendere possibile tale opportunità anche ai numerosi DG-300, di cui moltissimi anche in Italia.

Recenti studi hanno infatti dimostrato che l'applicazione degli ormai comuni terminali alari ad "aletta verticale", rende l'aliante molto più maneggevole alle basse velocità e soprattutto molto più stabile in presenza di termiche strette o "tenute" a velocità non elevate.

L'aliante perciò avrà un comportamento molto più sensibile già dal rullaggio-decollo, migliorando l'azione degli alettoni, per poi dimostrare maggiore stabilità in spirale a basse velocità, per contro perdendo veramente poco per il maggior attrito a velocità elevate.

Pure in atterraggio, la maggior maneggevolezza generale dell'aliante farà ben apprezzare la presenza di queste utili "appendici".

Come dimostra il diagramma della polare comparata, la presenza delle winglets rende poi anche indubbi vantaggi dal lato performance ed efficienza.

A questa utile miglioria ELAN FLIGHT aggiunge anche, per i DG-300, la possibilità di installazione di sigillature speciali in nastri Mylar alle intersezioni superiore ed inferiore alettone-ala e stabilizzatore-timone di profondità, per diminuire l'attrito dei piccoli vortici turbolenti che si potrebbero creare in queste zone.

Queste innovazioni, studiate per il DG-303, danno al DG-300 un indubbio miglioramento, accrescendo, come detto, la performance ed aumentando altresì il valore stesso dell'aliante. Due sono le possibilità: portare l'aliante presso la Fabbrica ELAN FLIGHT nella vicina Slovenia, dove in una paio di settimane l'aliante otterrà i doppi terminali alari intercambiabili, o acquistare il kit fornito per le winglets.

La prima possibilità è senz'altro da preferirsi in quanto all'applicazione delle winglets direttamente presso il Costruttore (con le garanzie del caso), si può aggiungere, come detto, le sigillature speciali in Mylar ed altri utili controlli come ad esempio quelli ai fori turbolatori ed alle valvole e sacche ballast, o di miglioria estetica con un efficace "polishing" e successiva riceratura delle superfici esterne.

L'occasione poi potrebbe anche venire utile per effettuare la visita-ispezione annuale ai fini di rinnovo C.N.

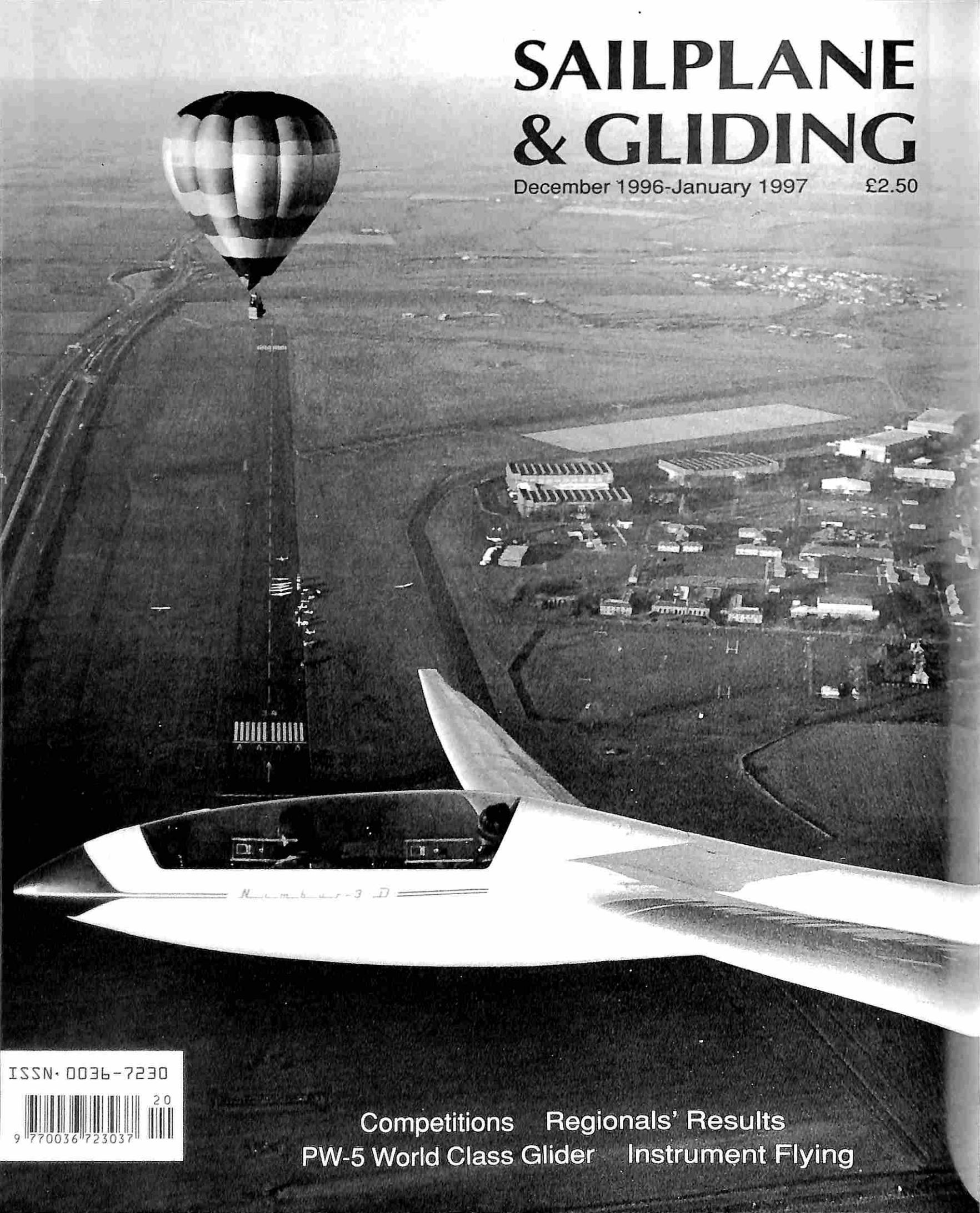
L'acquisto del kit-retrofit per le winglets (grezze), presuppone invece il successivo intervento di una officina specializzata per l'applicazione ed innesto delle stesse a regola d'arte. Le condizioni praticate sono accessibili e vanno da circa 4 milioni e mezzo tutto compreso per l'applicazione delle winglets, alle 800 mila per le sigillature speciali alle superfici di controllo. Il kit-retrofit si aggira sui 2 milioni e mezzo.

Per informazioni contattare:
DE MARCO - tel. 0432-740429

SAILPLANE & GLIDING

December 1996-January 1997

£2.50



Number 3 D

ISSN 0036-7230

9 770036 723037 20

Competitions Regionals' Results
PW-5 World Class Glider Instrument Flying

L'esperienza di una vita è stata concentrata in questa tabella che ripubblichiamo da *Sailplane and Gliding*. Ringraziamo la rivista inglese e l'autore, il notissimo Derek Piggott, per il paziente lavoro svolto.

Un aiuto nella scelta del vostro aliante

di Derek Piggott

Spesso mi viene chiesto un parere dai molti piloti in procinto di acquistare un aliante, ed è ovvio che potrebbero risparmiare molto del loro tempo se la loro scelta cominciasse con un po' di metodo. Queste note possono essere utili come prima guida all'acquisto. Nel leggere i punteggi si deve tener presente che la mia valutazione è soggettiva e basata su esperienze che in qualche caso sono vecchie di oltre trent'anni. Per gli alianti che non ho provato personalmente il commento è fondato sull'opinione di altri piloti esperti.

Punteggio generale: 1, 2 = carente o inadeguato; 3, 4 = medio o buono; 5 = molto buono.

Anno: data del primo volo

Categoria FAI: S = classe Standard; 15 = 15 metri Corsa; L = classe libera, nessuna limitazione di apertura alare; W = World Class (monotipo PW-5); Sp = classe Sport (l'elenco dei vecchi Standard ammessi a competere in categoria Sport con correzione per handicap viene aggiornato di tanto in tanto).

Fusoliera e ali: M = costruzione metallica o in tubi saldati; L = struttura in legno, copertura della superficie in legno o in tela; G = costruzione in fibra di vetro; C = importante presenza di fibre di carbonio nella struttura o anche nella copertura.

Diruttori: SH = aerofreni di tipo Schempp-Hirth; DF = tipo DFS; U = freni al bordo d'uscita; FU = freni al bordo d'uscita integrati con i flaps; D = diruttori a settori semicircolari (M-100 e CVV-8).

Carrello: ruota principale retrattile, (O = opzionale).

Ballast: disponibilità della zavorra d'acqua, anche se opzionale

Abitacolo: 1, 2, 3 = scomodo o piccolo in larghezza o altezza; 4, 5 = comodo o ampio;

Montaggio: M = nella media; P = pesante o complesso; B = buono, facilissimo.

Mobilità: M = mobilità al suolo nella media; B = buono, presenza di maniglia in coda; P = pesante, faticoso.

Stallo: 1, 2 = stallo senza alcun percettibile preavviso o con caduta d'ala; 3 = stallo nella media con preavviso accettabile; 4, 5 = stallo inoffensivo con buon preavviso. L'asterisco* indica che l'aliante non è citato dall'autore ma da chi cura l'edizione italiana.

Volo: 1, 2 = comportamento generale in volo carente di coordinazione, rateo di rollio insufficiente o inadeguata autorità del timone; 3 = comportamento accettabile; 4, 5 = buono o eccellente in ogni aspetto.

traduzione e note aggiuntive di Aldo Cernezz

MONOPOSTO

Produttore	Tipo	ANNO	CAT	AP	FUS	ALI	DIR	FUS	CAR	BAL	ABO	MONT	MOB	STAL	VOL	eff@km	eff@km	STAL	VOL	Commento
Rep Ceca LET	L-33	94	Sp	14.2	M	M	SH	-	-	-	4	M	M			33@85		3	5	Buon aliante metallico per i Club
Finlandia PIK	PIK-20B	72	15	15	G	G	-	*	*	*	4	M	M			38@95		4	4	Senza diruttori, flaps molto efficaci in avvicinamento, solo per piloti esperti
	PIK-20D		15	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M			38@95		4	4	Diruttori e flaps. Versione E a decollo autonomo, estrazione del motore con manovella nell'abitacolo
Francia CENTRAIR	Pegasus		S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M			39@105		4	5	Ottimo in tutto. Prestazioni come ASW-19, ma alettoni più piacevoli
Germania BOLKOW	Phoebus C	68	L	17	G	G	SH	-	*	*	2	B	M			42@90		3	3	Alte prestazioni, poco maneggevole, abitacolo stretto, diruttori molto scarsi
GLASER- DIRKS / DG	DG-100 / 101	73	S	15	G	G	SH	-	*	*	2	M	M			38@95		4	5	DG-100: piano di coda mobile, stretto, buon comportamento. DG-101 con stabilizzatore normale e più comodo
	DG-200 / 202	77	L	15 17	G	G	SH	*	*	*	2	M	M			42@100 45@110		4	5	Ottimo comportamento. DG-202: ali in carbonio, tip 17m e cappottina lunga
	DG-300	82	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M			40@105		4	5	Turbolatori soffianti. Ottimo, facile
	DG-303	96	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M			43@100		5	5	Profilo aggiornato e winglets
	DG-400	80	L	15 17	G	G	SH	*	*	*	4	M	M			42@100 45@110		4	5	Versione a decollo autonomo del DG-202. Ottimo il motore e in volo.
	DG-600	-	L	15 17- 18	G	G	SH	*	*	*	4	M	M			45@110 49@110		2	5	Altissime prestazioni, stallo brusco con caduta d'ala. Migliorato in vers. 18m.
	DG-800	-	L	15 18	G	G	SH	*	*	*	5	M	M			45@110 49@110		5	5	Eccezionale per facilità e prestazioni. Profilo alare modernissimo. Versione B motorizzata con salita di 5m/s
GLASFLUGEL	Libelle	67	S	15	G	G	SH	-	*	*	2	B	M			38@90		4	3	Facile il montaggio. Buono in volo ma impegnativo. Diruttori poco efficaci
	H-301	64	15	15	G	G	FU	*	*	*		M	M			39@95		*	*	Libelle con flaps
	Club Libelle	73	S	15	G	G	U	-	-	-	3	M	M			35@90		3	4	Potenti freni aerodinamici sul bordo d'uscita. Buono in volo.
	Hornet	73	S	15	G	C	U	-	*	*	4	M	M			38@100		4	4	Gli ultimi esemplari hanno il longherone in carbonio. Buono
	Mosquito	76	15	15	G	G	FU	*	*	*	4	M	M			40@110		4	4	Stessa ala del Mini Nimbus, flap e freni combinati al bordo d'uscita
	Kestrel	68	L	17 20	G	G	SH	*	*	*	4	P	M			42@100 45@100		3	3	Abitacolo complicato. Due leve per i flap, paracadute di coda e carrello
	304		15	15	G	G	FU	*	*	*		M	M			42@100		*	*	Molto simile all'ASW-20 per profilo alare e prestazioni. Ritornato oggi in produzione presso la ceca HPH. Buono
	604		L	22	G	G	SH	*	*	*		P	M			50@110		*	*	Pochi esemplari costruiti

Produttore	Tipo	A N N O	C A T fai	A P m	F U S O	A L I	D I R U T O R I	F L A P P	C A R R I	B A L L I T	A B I T	M O N T	M O B I	eff@km	S T O L	V A L O	Commento
GROB	Astir CS	74	S	15	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	36@95	4	4	Buono per i principianti. Costruzione con molte fusioni anziché tubi saldati
	Astir 77	77	S	15	G	G	SH	-	*	*	3	M	M	36@95	4	3	Cockpit meno ampio, controllo e maneggevolezza inferiori
	G 102	78	S	15	G	G	SH	-	-	-	4	M	B	34@90	4	5	Ottima per principianti, primi voli solista. Opzionale il ruotino di prua
	Speed Astir	78	15	15	G	G	SH	*	*	*	3	P	M	39@110	4	4	Non provato da me. Non competitivo, scarso successo commerciale. Buono
ROLLADEN SCHNEIDER	LS-1	72	S	15	G	G	SH	*	*	*	3	M	M	38@90	4	4	Cockpit stretto, buon comportamento. Molte versioni
	LS-3	76	15	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	40@110	4	4	Molte versioni, tip 17m, buono
	LS-4b	80	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	40@100	5	5	Ottimo, facile, stabile. 1000+ esemplari
	LS-6c		15	15	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	42@110 46@110	4	5	Eccellente
	LS-7		S	15	C	C	SH	-	*	*	4	M	M	42@110	4	5	Eccellente, veloce, ridotta sup. alare. Con winglets sale meglio in termica
	LS-8		S	15	C	C	SH	-	*	*	5	M	B	43@110	*	*	Ala dell'LS 6, senza flap. Eccellente
	LS-9		18	18/L	C	C	SH	*	*	*					*	*	18m a decollo autonomo. Annunciato
	LS-10		15	15	C	C	SH	*	*	*					*	*	Annunciato. Ridotta superficie alare
SCHNEIDER	SF-27	57	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	M	B	34@80	3	2	Prestazioni come il Ka 6L, scarso controllo dell'assetto sull'orizzonte
SCHNEIDER	Austria	59	S	15	L	L	SH	-	O	-	3	P	M	34@80	3	3	Coda a V. Diruttori molto scarsi sulle prime versioni
	SHK	61	L	16.5	L	L	SH	-	*	-	4	P	M	36@90	3	3	Austria con ali lunghe. Montaggio complesso, carico alare modesto
	Open Cirrus	68	L	17.6	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	42@90	4	4	Prestazioni elevate, cockpit comodo, adatto per i principianti
	Cirrus	75	S	15	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	38@90	4	4	Piano di coda mobile, barra troppo leggera alle alte velocità
	Mini Nimbus	76	15	15	G	G	SH	*	*	*	5	M	M	40@105	4	4	Piano di coda mobile: poco controllo. Con piano fisso ed elevatore: ottimo
	Discus	80	S	15	G	C	SH	-	*	*	5	M	M	41@105	5	5	Eccezionale in tutti gli aspetti. Competitivo e adatto ai principianti
	Ventus		15	15	C	C	FU	*	*	*	5	M	M	44@110	3	4	Prestazioni elevatissime, ma stallo brusco in certe situazioni
	Nimbus 1&2	71	L	22	G	C	SH FU	*	*	*	5	M	M	48@110	4	3	Tempi di risposta lunghi. Ala in 4 parti
	Nimbus 3	81	L	24.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	55@110	4	3	Poco maneggevole. Molto migliorate le ultime versioni e il biposto
	Nimbus 4	94	L	26.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	60@110	*	*	Straordinarie prestazioni e buona maneggevolezza nonostante l'apertura
	Ventus C		L	15	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	42@110 48@110	5	5	Migliorata maneggevolezza e stallo. Versione motorizzata con poca potenza
	Ventus 2 B/C		15	15	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	45@110 49@110	5	5	Eccezionale per prestazioni e maneggevolezza. Facile.
	Discus2	97	S	15	C	C									*	*	Annunciato
SCHLEICHER	K-8	57	-	15	M	L	SH	-	-	-	3	B	B	25@75	3	4	Ottimo per principianti e campi dissestati. Scomodo per piloti alti
	K-6CR	55	S	15	L	L	SH	-	-	-	2	B	P	28@80	3	4	Ottimo. Abitacolo molto scomodo
	K-6E	65	S	15	L	L	SH	-	-	-	2	B	P	34@80	3	4	Versione con ala a flusso laminare. Piano di coda mobile
	K-18	74		16.5	M	L	SH	-	-	-	4	B	P	34@80	3	4	Prestazioni come K-6E, più comodo.
	ASW-12	65	L	18	G	G	-	*	*	*	4	P	M	46@100	4	3	Pochi esemplari. Senza diruttori, si atterra in scivolata, paracadute di coda
	ASW-15	68	S	15	G	G	S	-	O	-	3	M	M	38@90	4	4	Ottimi diruttori. 15A: gancio disassato, difficile il decollo con vento trasverso.
	ASW-17	71	L	20	G	G	SH	*	*	*	3	P	M	48@100	4	4	Grosso aliante, ma facile e con buoni freni. Molto faticoso il montaggio
	ASW-19	76	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	39@100	4	5	Molto buono in tutti gli aspetti. Alettoni molto leggeri
	ASW-20	77	15	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	42@100 45@100	3	4	Ottimi diruttori, ancora competitivo, i flap richiedono cautela dai principianti
	ASW-22		L	22	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	51@110 60@110	4	5	Non provato da me. Si dice maneggevolezza eccellente
	K-23	84	S	15	G	G	SH	-	-	-	4	M	B	34@90	5	5	Ottimo per i principianti e i Club
	ASW-24		S	15	C	C	SH	-	*	*	4	M	M	43@105	4	5	Non provato da me. Si dice eccellente. Versione B con winglets più facile
	ASW-27		15	15	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	47@110	*	*	Non provato da me. Da gara, no motore o prolunghe, ridotta sup. alare
	ASH-26		L	18	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	50@110	5	5	Ottimi alettoni, eccellente in tutto
Lituania LAK	LAK-12		L	20	G	C	SH	*	*	*	4	P	M	50@105	5	5	Simile all'ASW-17. Ottima qualità di volo. Economico, ala troppo lunga per le strade europee (carrello di 12m).

Produttore	Tipo	A N N O	C A T fai	A P m	F U S O	A L L	D I R U	F L A R P	C A R R	B A L L	A B I T	M O N T	M O B I	eff@km	S T A L O	V A L O	Commento
Italia MORELLI	M-100	60	S	15	L	L	D	-	-	-	3	M	M	28@80	2	3	Non provato da me. Diruttori insoliti ma efficaci. Non facile in volo
ALISPORT	Silent			12	C	C	SH	*	-	*		B	B	33@90	*	*	Aliante ultraleggero
Polonia SZD	Mucha Std.	53	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	M	B	26@78	2	5	Maneggevolezza straordinaria, ma stallo molto brusco con caduta d'ala
	Pirat	66	S	15	L	L	SH	-	-	-	5	P	B	32@80	3	3	Ala in tre pezzi, il centrale molto pesante. Ampio abitacolo e ottimi freni
	Foka	60	S	15	L	L	SH	-	-	-	3	P	B	34@90	3	5	Posizione sdraiata, buono in volo, ottimi aerofreni. Pesante il montaggio
	Cobra	70	S	15	L	L	SH	-	*	-	4	P	M	36@90	3	5	Come il Foka, ma posizione più normale e carrello retrattile
	Jantar 1&2	76	L	19 20	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	45@90	4	3	Ali lunghe, forte imbardata inversa. Prestazioni molto elevate
	Jantar Std.	73	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	40@110	4	4	Molte versioni. Buono, alettoni efficaci, posizione quasi sdraiata, non per inesperti
	Junior		S	15	G	G	SH	-	-	-	5	M	B	33@78	5	5	Ottimo per Club, buoni diruttori, basse velocità di volo e atterraggio. Sicuro
	PW-5		W	13.2	G	G	SH	-	-	-	5	B	B	32@90	5	5	Dalla flotta di Club al Camp. mondiale monotipo. Eccellente e leggero. Facile
	55		S	15	G	C	SH	-	*	*	5	B	M	43@100	*	*	Non provato da me. Primi metri di rullaggio impegnativi. Competitivo.
	56 Diana		15	15	G	C	SH	*	*	*	3			46@110	*	*	Non provato da me. Leggerissimo, da gara. Progetto originale
Romania BRASOV	IS-29D	70	15	15	M	M	DF	*	*	-	4	P	M	35@90	2	4	Buono, ma nessun preavviso di stallo. Non per inesperti
Russia	AC-4 o ME-7		Sp	12	G	G	SH	-	-	-	4	B	B	32@90	4	4	Progettato per il concorso World Class Leggerissimo, buono, adatto per i Club
Svizzera PILATUS	B-4	72	S	15	M	M	SH	-	*	-	4	M	M	34@85	3	5	Ottima costruzione metallica. Acrobatico, buono anche per distanza
DIAMANT	HBV Diamant	64	15	15	G	G	SH	*	*	*	2			39@100	*	*	Ali del Libelle H-301 su fusoliera ad alta penetrazione. Pilota sdraiato
	Diamant 16.5		L	16.5 18	G	G	SH	*	*	*	2			42@100 45@100	*	*	Nuova ala originale, il primo aliante interamente in fibra di vetro.
Regno Unito B. Guild/Swales	BG-100 / 135	70		13.5	M	M	U	-	-	-	3	B	B	29@80	3	4	Ottima qualità di volo. Ricordi vaghi perché volato nel 1970
Elliotts of Newbury (EoN)	Olympia 2B	47		15	L	L	SH	-	-	-	5	B	B	21@75	3	3	Progettato nel 1938. Buono in volo e ottimi diruttori
	Olympia 463	65	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	B	B	27@80	2	4	Prestazioni come il K-6CR, cockpit più ampio. Stallo con caduta d'ala
SLINGSBY	Swallow	57		13	L	L	SH	-	-	-	2	B	B	22@80	3	4	Cockpit troppo basso. Prestazioni insufficienti
	Sky	50		18	L	L	DF	-	-	-	3	P	P	27@80	3	2	Cockpit stretto. Pesante e poco maneggevole
	Skylark 2	54	S	15	L	L	SH	-	-	-	3	P	B	25@90	3	3	Ala in tre pezzi, molto pesante
	Skylark 3&4	55		18	L	L	SH	-	-	-	5	P	B	32@90	3	2	Ala in tre pezzi, molto pesante
	Dart 15 / 17	63		15 17	M	M	SH	-	O	-	4	B	B	32@90 35@90	2	4	Imprevedibile stallo in virata, buono in volo. In versione 15m sale poco
	Vega	77	15	15	G	C	FU	*	*	*	3	M	M	41@110	5	3	Flap e diruttori comandati da un'unica leva. Abitacolo stretto, migliore a 17m
	Sport Vega	79	S	15	G	C	U	-	-	-	3	M	B	36@100	5	4	Versione Club con alettoni migliori, carrello fisso e abitacolo più comodo
USA SCHWEIZER	1-26	54		12.2	M	M	O	-	-	-	4	M	B	21@80	3	4	Montaggio molto complesso. Molto leggero. Spoilers. Negli USA ancora competitivo nel trofeo monotipo 1-26
	1-34	69	S	15	M	M	O	-	O	-	4	M	M	32@85	3	4	Metallico, molto simile al Dart-15. Carico alare elevato
	1-35	73	15	15	M	M	-	*	O	-	4	M	M	35@95	3	4	Solo i flaps, no diruttori. Buon comportamento in volo
	1-36	79	S	14	M	M	SH	-	-	-	4	B	B	30@95	4	4	Ideale per i Club. Buoni diruttori
GROUP GENESIS	Genesis 2	95	S	15	C	C	SH	-	*	*	5			43@110	*	*	Fusoliera corta e stabilizzatore piccolo, quasi un tutt'ala, paracadute balistico. Annunciata produzione in Lituania

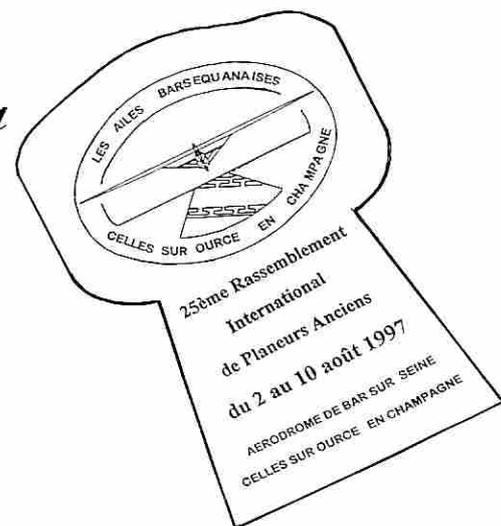
BIPOSTO

Produttore	Tipo	A N N O	C A T fai	A P m	F U S O	A L I	D I R U	F L A P	C A R R	B A L L	A B I T	M O N T	M O B	eff@ km	S T A L O	V I T E	Commento
Rep. Ceca LET	Blanik L-13	56		16.2	M	M	DF	*	*	-	3	M	M	27@90	5	5	Buon comportamento, cockpit stretto
	Super Blanik 23			16.2 18.2	M	M	DF	-	*	-	4	M	M	27@90	5	4	Senza flap. Sforzi alla barra elevati. Con le prolunghe buone prestazioni
Germania DG-Flugzeug	DG-505			17.2	G	C	SH	-	*	*	5	B	B	35@110	5	5	Acrobatico
	Orion		L	18 20	G	C	SH	-	*	*	5	B	B	40@110 44@110	5	5	Eccellente lo stallo e la vite. Prolunghe complete di winglets per gare in classe biposti, o riduzioni a 17.2 per acro.
	DG-500		L	22	G	C	SH	*	*	*	5	B	B	48@110	5	5	Eccellente, flappato, non competitivo in classe libera
GROB	Twin Astir	76		17.5	G	G	SH	-	*	*	4	P	P	36@95	5	3	Cockpit scomodo, montaggio pesante. Sforzi elevati di barra sugli alettoni
	G-103 Acro 2			17.5	G	G	SH	-	-	-	5	P	B	33@100	5	5	Stallo troppo dolce per un trainer. Ottimo per il resto, prestazioni migliorate alle basse velocità
	Twin Acro 3		L	18.5	C	C	SH	-	-	-	5	P	B	38@100	5	5	Prestazioni ottime con pianta alare come il Discus. Stallo OK per scuola
SCHEIBE	Bergfal- ke 2	51		16.3	M	L	DF	-	-	-	3	M	M	26@85	4	3	Difficoltoso per gli esordienti: piede troppo efficace. Diruttori deboli
	Bergfal- ke 3			16.3	M	L	SH	-	-	-	4	M	M	26@85	4	4	Stallo in virata troppo dolce per un trainer. Migliorati freni e timone
	Bergfal- ke 4			17	M	L	SH	-	-	-	4	M	M	30@100	4	4	Profilo alare laminare. Molto migliorato in ogni aspetto
	SF-34	78		15.8	G	G	SH	-	-	-	4	M	B	34@100	5	5	Ottime qualità, stallo e vite per scuola.
SCHEMPP- HIRTH	Janus A	74	L	18.2	G	G	SH	*	-	-	5	M	B	38@110	5	5	Barra molto leggera, buone qualità di volo. Più stabile la versione B con stabilizzatore fisso
	Janus C		L	20	G	C	SH	*	-	-	5	P	M	44@110	5	2	Buone prestazioni, pessimo in volo per troppo piede sui primi esemplari. Poi ottimo con fusoliera più lunga e deriva grande, reazioni lente
	Nimbus 3D		L	24 25.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	B	55@110 58@110	5	4	Ottimo in volo nonostante la grande apertura. Grande miglioramento sui primi Nimbus 3, come per Janus C
	Duo Discus		L	20	C	C	SH	-	*	*	5	M	B	45@110	5	5	Straordinario comportamento. Adatto per istruzione basica e di distanza
	Nimbus 4D		L	26.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	58@110	5	5	Non provato da me. Straordinario per maneggevolezza e prestazioni
SCHLEICHER	K-7	59		16	M	L	SH	-	-	-	3	M	B	26@85	5	4	Troppo piede e diruttori bruschi, poca visibilità dal sedile posteriore. Buono
	K-13	66		16	M	L	SH	-	-	-	4	M	B	26@85	5	4	Comportamento migliore, ottimo.
	K-21	78		17	G	G	SH	-	-	-	5	M	B	34@90	3	5	Stallo troppo dolce per l'istruzione, ottime qualità di volo. Acrobatico
	ASH-25		L	25	C	C	SH	*	*	*	4	B	M	55@110	5	5	Ottimo in volo nonostante l'apertura
Italia CAPRONI	Calif A-21S		L	20.5	M	M	FU	*	*	*	5	P	M	46@100	*	*	Non provato da me. Biposto affiancato ottime prestazioni e qualità, delicato
Polonia SZD	Bocian	52		18.1	L	L	SH	-	-	-	4	M	M	26@75	5	4	Buono, ma comportamento antiquato (pesante)
	Puchacz	77		16.7	G	G	SH	-	-	-	5	M	M	31@90	5	4	Ottimo addestratore per stallo e vite. Stabilità longitudinale eccessiva per la transizione ai monoposto
PZL Krosno	KR-03A Pucatek			16.4	M	M	SH	-	-	-				26@88	*	*	Robusto e metallico
Romania BRASOV	IS-28B2	73		17	M	M	SH	-	*	*		P	P	32@100	4	4	Robusto e metallico, coda pesante dotata di ruotino. Stallo e qualità di volo adatti per l'istruzione
USA Schweizer	2-33	66		15.5	M	M	DF	-	-	-	4	M	B	22@75	4	4	Ala alta controventata. Costruzione robustissima, sostituisce il 2-22
	2-32	62		17.4	M	M	DF	-	-	-	5	P	P	32@90	5	4	Costruzione monoscocca in metallo, 3 posti! Buon addestratore per stallo, vite e acrobazia. Pesante, sale poco



Bar-sur Seine

25° Raduno internazionale di alianti d'epoca



Un raro esemplare di Minimoa rientrato in Europa dagli USA

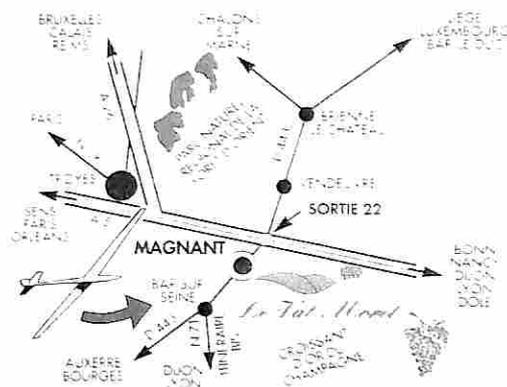
A 25 anni dal primo raduno internazionale di alianti d'epoca avvenuto in Inghilterra a Husbands Bosworth nel luglio del 1973, il "circo degli amici degli alianti storici", guidati da Chris Wills, fondatore del Vintage Glider Club (VGC), si è fermato per la quinta volta in Francia a Bar-sur-Seine, un piccolo villaggio nella regione dello Champagne, a circa 200 Km. a Sud-Est di Parigi.

Questo raduno, che segna il quarto di secolo dalla sua prima apparizione e che ha visto aumentare di anno in anno il numero degli appassionati e amici del volo a vela storico, sarà certamente ricordato per un incidente diplomatico verificatosi a causa dell'eccessiva burocrazia da parte degli enti aeronautici francesi nei confronti dei piloti inglesi.

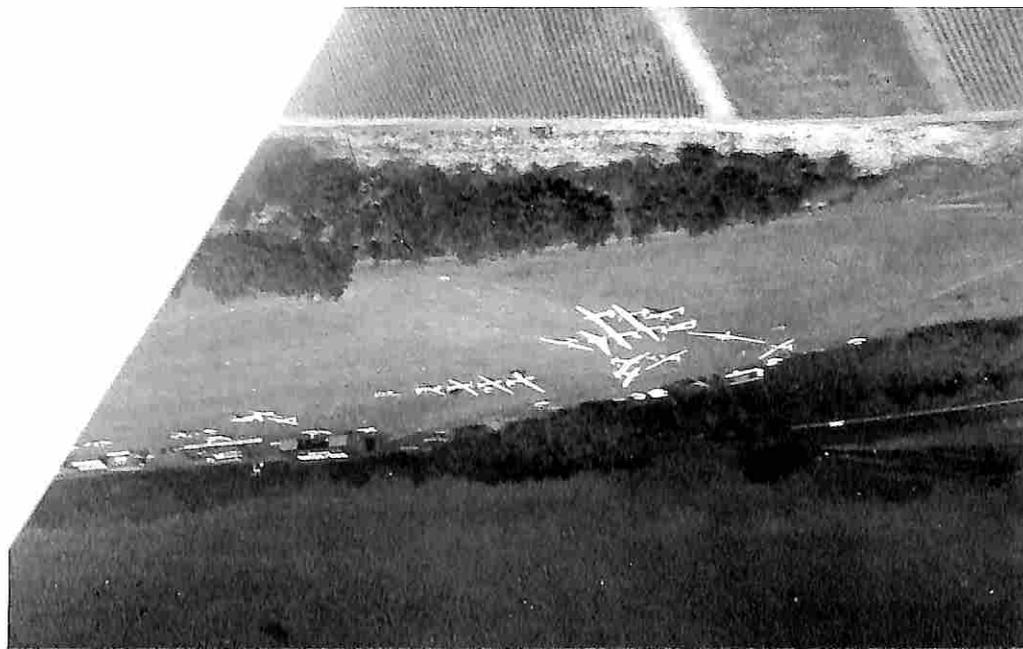
Per partecipare al raduno, e quindi volare a Bar-sur-Seine, ai piloti inglesi era stata chiesta la convalida del certificato di volo del BGA, una fotocopia dell'ultima pagina del log book indicante il numero totale di ore di volo dell'aliante, nonché del pilota stesso, e una fotocopia del passaporto

indicante lo stato civile.

Oltre a ciò il pilota doveva sottoporsi ad una visita medica programmata dal gruppo organizzatore per la giornata del 31 luglio con spese a carico del pilota stesso, e per l'aliante portato dal pilota



🚗	A 10 km	TROYES	35 km	DIJON	60 km
	BAR SUR SEINE	CHAUMONT	65 km	PARIS	200 km
	A 45 km	SENS	95 km	LYON	325 km
✈️	BARBEREY	AUXERRE	65 km	ULLE	350 km
	BRIENNE LE CHATEAU	REIMS	50 km		



Bar-sur-Seine: vista aerea del campo volo



Chris Wills Presidente del VGC con MG-19A Steinadler

una serie di documenti atti ad ottenere l'autorizzazione per poter volare durante questa manifestazione.

Queste richieste burocratiche, che non erano mai state avanzate nei raduni precedenti, hanno irritato i piloti inglesi, e per solidarietà anche alcuni piloti tedeschi, che hanno organizzato all'ultimo momento un raduno alternativo in Germania a Wechtesburg vicino a Nagold nella Foresta Nera.

Chris Wills, quale presidente del VGC, nonchè organizzatore del 25° raduno internazionale è naturalmente rimasto con il suo biposto M19 Steinadler a Bar-sur-Seine.

Fra gli assenti "eccellenti" Martin Simons, grande studioso di volo a vela storico e autore del libro "The World's Vintage Sailplane", che era venuto appositamente dall'Australia e che infine si è aggregato al gruppo di Wechtesburg.

E per esaurire i fatti negativi: nessun Italiano era presente alla manifestazione ad eccezione del sottoscritto, quasi ad indicare che in Italia non ci sia un vero interesse alla preservazione, al restauro ed al mantenimento in volo di alianti d'epoca. Eppure in Italia abbiamo in passato contribuito allo sviluppo del volo senza

motore con personaggi come Teichfuss, Bonomi, Frati, Cattaneo, Ciani, Morelli, ecc.

Ma dove sono finiti quegli alianti che hanno avuto tanto successo negli anni susseguenti la II Guerra Mondiale?

Possibile che siano stati tutti distrutti?

Non potrebbe essercene qualcuno dimenticato in qualche magazzino anche in cattive condizioni o addirittura "senza un'ala o un timone"? Non varrebbe la pena provare a riportare alla luce, o meglio allo stato di volo, queste vecchie glorie? In alcuni paesi europei alcuni di questi cimeli sono stati "riportati a nuovo" e mentre restano per la maggior parte del tempo esposti in qualche museo aeronautico, escono per partecipare a qualche raduno nazionale od internazionale di alianti d'epoca.

Questo impegno per preservare, divulgare e promuovere il volo a vela storico si sta sempre più diffondendo in Europa e nel mondo.

Nel corrente anno ci sono stati raduni nazionali in Inghilterra, in Germania, in Francia, in Finlandia, oltre al raduno internazionale a Bar-sur-Seine di cui si stava appunto parlando.

Torniamo appunto a Bar-sur-Seine dove



Lo Spalinger S-19 di Hans Roethenbueller in volo

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus, Ventus, Nimbus 4e 4D, Janus, Duo Discus anche Selfsustaining e Selflaunching LS 8 DG 800S, DG 800A e B Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	SUPER DIMONA	
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SB7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		<u>Filser Lx 5000</u> Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario. Sollfahrt - Audio - Presentazione Grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database con circa 5000 Aeroporti, 600 Piloni e 100 Temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		<u>Filser Lx 20</u> GPS Logger	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER AEROGRAF 2000	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS 180 E EDS 380 a domanda, leggeri e poco ingombranti	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "Komet" PIRAZZOLI/GLASFASER	
VARIE	:	dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost. per Robin Dr 400 "180" R e Stinson L5	

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 25 anni al servizio del volo a vela

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



GLASFASER ITALIANA spa

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

L'INFORMATORE SPORTIVO N° 1/97

ELENCO PILOTI NAZIONALI DI VOLO A VELA 1997 AL 1/10/1997

POS	PILOTA	PUNTI	POS	PILOTA	PUNTI	POS	PILOTA	PUNTI
81	Acquaderni Marg.	1251	27	Cox F.	1880	93	Mion P.	1031
30	Albertazzi A.	1839	135	Custo R.	518	141	Miticocchio P.	418
156	Aldini L.	198	64	Dal Grande	1497	28	Montemaggi S.	1874
116	Allegrini L.	* 700	56	Dalla Rosa P. G.	1573	25	Monti Lorenzo	1918
65	Ametta M.	1494	137	Dalla Vecchia A.	510	49	Monti Luca	1647
47	Ancillotti R.	1651	122	Danesy E.	618	2	Monti Roberto	2358
31	Anghileri A.	1835	78	De Franceschi A.	1325	151	Monti Romeo	267
112	Antonelli M.	* 748	120	Della Santa	640	119	Mussio R.	664
3	Avanzini L.	2331	74	Di Vecchio G.	1396	99	Nicotra N.	901
94	Baffigo R.	1003	33	Erba G.	1777	159	Nuccio P.	149
61	Balestra B.	1504	100	Esposito B.	888	68	Orsi G.	1466
87	Ballarati G.	1180	39	Fanfani F.	1733	17	Paolillo U.	2050
83	Barbero C.	* 1216	44	Felicori S.	1692	34	Paris G.	1755
128	Baroffio E.	568	36	Fernani M.	1739	79	Passarelli G.	1286
76	Baumgartner A.	1350	124	Ferrero A.	608	152	Pavesi G.	256
130	Baumgartner J.	534	67	Fianco G.	1483	23	Pavesi U.	1959
148	Bellora M.	326	129	Fiata G.	* 534	154	Peccolo L.	227
32	Beozzi A.	1828	97	Finocchiaro F.	927	6	Perotti G.	2255
82	Bertoncini L.	1222	37	Foglia A.	1737	142	Pessina F.	410
72	Biagi M.	1421	42	Fontana G.	1702	111	Pessione A.	* 761
144	Bianchi L.	398	105	Fontana V.	833	55	Piazza S.	1594
150	Bientinesi C.	271	75	Fraenza P.	1369	110	Pigni A.	767
121	Bonfatti U.	631	1	Galetto G.	2404	118	Piloni G.	673
117	Bonini L.	683	149	Gandolfi A.	324	101	Piludu F.	887
91	Borellini G.	1046	90	Garbari F.	1104	19	Pinni V.	2014
86	Borgo V.	1198	15	Gavazzi M.	2118	43	Plattner C.	1696
147	Boschi S.	342	5	Ghiorzo S.	2292	69	Poletti F.	1464
88	Bottoni S.	1176	71	Giacobbe D.	1424	84	Pozzi G.	1213
41	Bozzetti G.	1720	77	Gioppo G.	1350	160	Pramstraller W.	112
57	Bravi F.	1569	62	Gnecchi L.	1502	40	Pronzati A.	1732
63	Bricoli E.	1499	107	Gostner E.	* 800	14	Pronzati M.	2123
9	Brigliadori L.	2206	4	Gostner T.	2295	48	Reginaldi R.	* 1648
7	Brigliadori R.Jr	2240	126	Gregis F.	* 580	80	Righini A.	1267
46	Brunazzo M	1679	102	Grinza C.	869	58	Riva A.	1551
133	Bulgheroni M.	* 522	8	Grinza G.	2219	155	Rizzoli E.	219
38	Cala` S.	1734	11	Gritti A.	2194	70	Romano R.	1448
73	Cappadozzi P.	1414	21	Guazzoni R.	1975	95	Rosini W.	* 970
59	Caraffini A.	1547	136	Introzzi R.	518	16	Secomandi M.	2106
146	Carugati A.	343	60	Istel R.	1535	153	Servilio S.	249
52	Casamatti A.	1625	51	Lastrico E.	1641	26	Spreafico G.	1892
89	Casetti D.	1105	139	Longhi M.	443	24	Squarciafico V.	1931
45	Cattaneo M.	1687	85	Longo F.	1208	98	Stagi F.	911
50	Ceccarelli P.	1645	143	Lucco G.	402	132	Stefanutti O.	525
157	Ceriani D.	177	161	Magni V.	20	66	Taddei D.	1491
92	Chiesi E.	1038	158	Mantica U.	161	140	Taverna A.	442
96	Clerici A.	954	123	Manzinali D.	611	134	Teutsch P.	* 522
22	Colombo D.	1962	20	Manzoni R.	1986	131	Trovo' D.	530
127	Colombo M.	577	108	Manzoni Z.	* 789	104	Tschager G.	843
35	Colombo S.	1741	145	Marchi U.	375	109	Tura F.	785
114	Comoni S.	733	13	Marchisio G.	2135	12	Urbani L.	2171
29	Corbellini E.	1873	115	Martinelli D.	* 728	53	Vergani W.	1615
162	Cosimi G.	6	125	Mayer L.	605	54	Villa A.	1611
10	Costa C.	2199	138	Mazzi G.	452	113	Vitale M.	* 736
106	Costacurta G.	* 811	18	Meriziola S.	2039	103	Zanon E.	* 850

GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI DI VOLO A VELA 1997 al 1/10/1997

Pos	PILOTA	PUNTI	1 97	x1	1197	x.7	11197	x.5	1 96	x.8	1196	x.56	11196	x.4	1 95	x.6	1195	x.42	11195	x.3
1	Galetto G.	2404	979	979	950	665	950	475	950	760	950	532	925	370	925	555	915	384	925	278
2	Monti Roberto	2358	950	950	925	648	906	453	950	760	925	518	874	350	925	555	762	320	686	206
3	Avanzini L.	2331	950	950	925	648	916	458	925	740	907	508	782	313	950	570	925	389	818	245
4	Gostner T.	2295	925	925	917	642	900	450	910	728	877	491	843	337	889	533	886	372	867	260
5	Ghiorzo S.	2292	933	933	922	645	914	457	892	714	890	498	0	0	961	577	950	399	943	283
6	Perotti G.	2255	950	950	849	594	818	409	888	710	786	440	0	0	870	522	670	281	605	182
7	Brigliadori R.Jr	2240	923	923	800	560	727	364	937	750	860	482	0	0	946	568	878	369	793	238
8	Grinza G.	2219	948	948	780	546	0	0	906	725	744	417	0	0	739	443	344	144	267	80
9	Brigliadori L.	2206	882	882	625	438	280	140	943	754	0	0	0	0	950	570	941	395	713	214
10	Costa C.	2199	920	920	835	585	406	203	868	694	585	328	801	320	887	532	752	316	548	164
11	Gritti A.	2194	888	888	780	546	670	335	950	760	932	522	816	326	856	514	820	344	813	244
12	Urbani L.	2171	950	950	830	581	749	375	800	640	704	394	0	0	950	570	802	337	0	0
13	Marchisio G.	2135	832	832	814	570	677	339	917	734	844	473	800	320	866	520	834	350	800	240
14	Pronzati M.	2123	841	841	746	522	633	317	950	760	897	502	688	275	858	515	786	330	773	232
15	Gavazzi M.	2118	879	879	0	0	0	0	868	694	746	418	0	0	908	545	828	348	339	102
16	Secomandi M.	2106	852	852	701	491	545	273	925	740	856	479	667	267	856	514	685	288	380	114
17	Paolillo U.	2050	900	900	787	551	590	295	749	599	743	416	0	0	863	518	800	336	800	240
18	Meriziola S.	2039	858	858	0	0	0	0	792	634	0	0	0	0	912	547	761	320	205	62
19	Pinni V.	2014	925	925	778	545	729	365	758	606	710	398	681	272	689	413	0	0	0	0
20	Manzoni R.	1986	846	846	628	440	0	0	875	700	673	377	601	240	875	525	594	249	536	161
21	Guazzoni R.	1975	842	842	0	0	0	0	857	686	0	0	0	0	746	448	260	109	218	65
22	Colombo D.	1962	800	800	785	550	0	0	765	612	551	309	0	0	705	423	633	266	0	0
23	Pavesi U.	1959	802	802	717	502	622	311	819	655	512	287	0	0	811	487	338	142	172	52
24	Squarciafavo V.	1931	785	785	758	531	636	318	769	615	765	428	591	236	687	412	674	283	475	143
25	Monti Lorenzo	1918	882	882	341	239	0	0	785	628	729	408	0	0	587	352	551	231	547	164
26	Spreafico G.	1892	794	794	763	534	759	380	705	564	680	381	0	0	819	491	762	320	619	186
27	Cox F.	1880	875	875	631	442	0	0	741	593	704	394	0	0	764	458	601	252	0	0
28	Montemaggi S.	1874	737	737	707	495	653	327	803	642	786	440	735	294	703	422	140	59	0	0
29	Corbellini E.	1873	876	876	601	421	0	0	720	576	0	0	0	0	468	281	0	0	0	0
30	Albertazzi A.	1839	779	779	147	103	124	62	742	594	0	0	0	0	777	466	531	223	268	80
31	Anghileri A.	1835	693	693	254	178	0	0	860	688	721	404	651	260	756	454	582	244	484	145
32	Beozzi A.	1828	726	726	706	494	0	0	760	608	704	394	0	0	514	308	437	184	0	0
33	Erba G.	1777	800	800	494	346	414	207	789	631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Paris G.	1755	643	643	615	431	0	0	800	640	634	355	0	0	787	472	314	132	143	43
35	Colombo S.	1741	678	678	489	342	369	185	739	591	409	229	0	0	786	472	597	251	0	0
36	Fernani M.	1739	675	675	520	364	0	0	800	640	0	0	0	0	707	424	595	250	0	0
37	Foglia A.	1737	697	697	695	487	0	0	692	554	40	22	0	0	644	386	567	238	423	127
38	Cala S.	1734	652	652	591	414	0	0	800	640	674	377	0	0	737	442	322	135	0	0
39	Fanfani F.	1733	659	659	632	442	0	0	823	658	701	393	423	169	801	481	626	263	61	18
40	Pronzati A.	1732	750	750	466	326	451	226	647	518	587	329	560	224	774	464	722	303	665	200
41	Bozzetti G.	1720	799	799	0	0	0	0	730	584	602	337	502	201	541	325	189	79	0	0
42	Fontana G.	1702	725	725	531	372	0	0	640	512	321	180	0	0	775	465	0	0	0	0
43	Plattner C.	1696	761	761	600	420	361	181	814	651	591	331	0	0	770	462	178	75	40	12
44	Felicori S.	1692	686	686	637	446	623	312	700	560	581	325	428	171	0	0	0	0	0	0
45	Cattaneo M.	1687	711	711	580	406	401	201	704	563	503	282	70	28	688	413	0	0	0	0
46	Brunazzo M	1679	747	747	484	339	0	0	674	539	581	325	387	155	779	467	0	0	0	0
47	Ancillotti R.	1651	665	665	613	429	508	254	696	557	680	381	625	250	560	336	284	119	0	0
48	Reginaldi R.	1648	778	778	736	515	710	355	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	Monti Luca	1647	0	0	0	0	0	0	894	715	876	491	724	290	898	539	735	309	0	0
50	Ceccarelli P.	1645	666	666	0	0	0	0	721	577	0	0	0	0	671	403	0	0	0	0
51	Lastrico E.	1641	656	656	631	442	388	194	679	543	618	346	268	107	565	339	643	270	568	170
52	Casamatti A.	1625	714	714	0	0	0	0	742	594	686	384	272	109	603	362	564	237	197	59
53	Vergani W.	1615	0	0	0	0	0	0	874	699	689	386	0	0	883	530	828	348	742	223
54	Villa A.	1611	675	675	498	349	0	0	734	587	614	344	601	240	369	221	0	0	0	0
55	Piazza S.	1594	539	539	514	360	0	0	818	654	715	400	0	0	0	0	0	0	0	0
56	Dalla Rosa P. G.	1573	634	634	0	0	0	0	644	515	576	323	0	0	707	424	0	0	0	0
57	Bravi F.	1569	695	695	628	440	0	0	695	556	568	318	0	0	773	464	582	244	0	0
58	Riva A.	1551	702	702	592	414	0	0	543	434	0	0	0	0	615	369	0	0	0	0
59	Caraffini A.	1547	585	585	186	130	0	0	771	617	617	346	0	0	311	187	0	0	0	0
60	Istel R.	1535	659	659	584	409	0	0	752	602	0	0	0	0	759	455	582	244	0	0
61	Balestra B.	1504	738	738	0	0	0	0	532	426	483	270	0	0	567	340	428	180	0	0
62	Gnecchi L.	1502	598	598	397	278	0	0	700	560	614	344	327	131	0	0	0	0	0	0
63	Bricoli E.	1499	795	795	0	0	0	0	683	546	282	158	0	0	0	0	0	0	0	0
64	Dal Grande G.	1497	508	508	491	344	323	162	806	645	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65	Ametta M.	1494	518	518	0	0	0	0	768	614	646	362	0	0	549	329	209	88	0	0
66	Taddei D.	1491	686	686	0	0	0	0	559	447	0	0	0	0	596	358	0	0	0	0
67	Fianco G.	1483	580	580	0	0	0	0	693	554	0	0	0	0	581	349	0	0	0	0
68	Orsi G.	1466	805	805	0	0	0	0	567	454	371	208	0	0	0	0	0	0	0	0
69	Poletti F.	1464	672	672	499	349	396	198	545	436	544	305	529	212	593	356	368	155	273	82
70	Romano R.	1448	721	721	436	305	426	213	582	466	527	295	514	206	739	443	0	0	0	0
71	Giacobbe D.	1424	599	599	532	372	477	239	566	453	554	310	414	166	599	359	428	180	426	128
72	Biagi M.	1421	359	359	0	0	0	0	807	646	0	0	0	0	694	416	0	0	0	0
73	Cappadozzi P.	1414	663	663	432	302	0	0	525	420	408	228	255	102	551	331	354	149	0	0
74	Di Vecchio G.	1396	623	623	0	0	0	0	693	554	390	218	0	0	164	98	0	0	0	0
75	Fraenza P.																			

GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI DI VOLO A VELA 1997 al 1/10/1997

Pos	PILOTA	PUNTI	I 97	x1	II 97	x.7	III 97	x.5	I 96	x.8	II 96	x.56	III 96	x.4	I 95	x.6	II 95	x.42	III 95	x.3
82	Bertoncini L.	1222	785	785	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	729	437	0	0	0	0
83	Barbero C.	1216	610	610	507	355	503	252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	Pozzi G.	1213	666	666	114	80	45	23	391	313	203	114	0	0	390	234	253	106	0	0
85	Longo F.	1208	540	540	0	0	0	0	835	668	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	Borgo V.	1198	458	458	457	320	0	0	155	124	0	0	0	0	700	420	0	0	0	0
87	Ballarati G.	1180	589	589	0	0	0	0	739	591	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	Bottoni S.	1176	379	379	124	87	0	0	699	559	424	237	413	165	378	227	249	105	197	59
89	Casetti D.	1105	0	0	0	0	0	0	776	621	0	0	0	0	648	389	226	95	0	0
90	Garbari F.	1104	667	667	181	127	0	0	798	638	351	197	0	0	261	157	172	72	0	0
91	Borellini G.	1046	366	366	300	210	0	0	555	444	422	236	0	0	363	218	325	137	83	25
92	Chiesi E.	1038	472	472	0	0	0	0	569	455	0	0	0	0	184	110	0	0	0	0
93	Mion P.	1031	715	715	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	527	316	0	0	0	0
94	Baffigo R.	1003	0	0	0	0	0	0	387	310	382	214	0	0	799	479	106	45	32	10
95	Rosini W.	970	692	692	397	278	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96	Clerici A.	954	0	0	0	0	0	0	593	474	289	162	0	0	530	318	193	81	0	0
97	Finocchiaro F.	927	149	149	0	0	0	0	443	354	0	0	0	0	706	424	0	0	0	0
98	Stagi F.	911	346	346	249	174	0	0	488	390	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99	Nicotra M.	901	659	659	0	0	0	0	303	242	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	Esposito B.	888	0	0	0	0	0	0	563	450	0	0	0	0	729	437	0	0	0	0
101	Piludu F.	887	382	382	0	0	0	0	631	505	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
102	Grinza C.	869	443	443	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	486	292	320	134	0	0
103	Zanon E.	860	850	850	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
104	Tschager G.	843	712	712	0	0	0	0	673	538	0	0	0	0	925	555	128	54	0	0
105	Fontana V.	833	0	0	0	0	0	0	511	409	0	0	0	0	434	260	389	163	0	0
106	Costacurta G.	811	811	811	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
107	Gostner E.	800	800	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
108	Manzoni Z.	789	789	789	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
109	Tura F.	785	0	0	0	0	0	0	850	680	188	105	0	0	0	0	0	0	0	0
110	Pigni A.	767	0	0	0	0	0	0	359	287	239	134	0	0	800	480	0	0	0	0
111	Pessione A.	761	761	761	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
112	Antonelli M.	748	748	748	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
113	Vitale M.	736	736	736	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
114	Comoni S.	733	733	733	0	0	0	0	638	510	0	0	0	0	681	409	0	0	0	0
115	Martinelli D.	728	728	728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
116	Allegrini L.	700	700	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
117	Bonini L.	683	0	0	0	0	0	0	599	479	364	204	273	109	0	0	0	0	0	0
118	Piloni G.	673	473	473	0	0	0	0	327	262	173	97	0	0	636	382	0	0	0	0
119	Mussio R.	664	664	664	0	0	0	0	379	303	0	0	0	0	357	214	0	0	0	0
120	Della Santa	640	0	0	0	0	0	0	800	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
121	Bonfatti U.	631	0	0	0	0	0	0	789	631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
122	Danesy E.	618	467	467	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	252	151	0	0	0	0
123	Manzinali D.	611	611	611	382	267	288	144	680	544	679	380	0	0	654	392	0	0	0	0
124	Ferrero A.	608	298	298	0	0	0	0	760	608	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
125	Mayer L.	605	605	605	348	244	0	0	710	568	295	165	0	0	209	125	0	0	0	0
126	Gregis F.	580	580	580	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
127	Colombo M.	577	518	518	0	0	0	0	721	577	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
128	Baroffio E.	568	247	247	0	0	0	0	710	568	0	0	0	0	359	215	0	0	0	0
129	Baumgartner J.	534	0	0	0	0	0	0	667	534	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130	Fiata G.	534	534	534	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
131	Trovo' D.	530	353	353	0	0	0	0	662	530	0	0	0	0	422	253	0	0	0	0
132	Stefanutti O.	525	186	186	0	0	0	0	424	339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
133	Bulgheroni M.	522	522	522	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
134	Teutsch P.	522	522	522	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
135	Custo R.	518	415	415	0	0	0	0	647	518	0	0	0	0	565	339	0	0	0	0
136	Introzzi R.	518	518	518	0	0	0	0	534	427	0	0	0	0	296	178	0	0	0	0
137	Dalla Vecchia A.	510	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	850	510	0	0	0	0
138	Mazzi G.	452	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	631	379	175	74	0	0
139	Longhi M.	443	443	443	0	0	0	0	429	343	210	118	0	0	646	388	640	269	0	0
140	Taverna A.	442	0	0	0	0	0	0	552	442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
141	Miticocchio P.	418	362	362	133	93	0	0	522	418	181	101	0	0	432	259	0	0	0	0
142	Pessina F.	410	410	410	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
143	Lucco G.	402	75	75	0	0	0	0	141	113	0	0	0	0	357	214	0	0	0	0
144	Bianchi L.	398	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	663	398	0	0	0	0
145	Marchi U.	375	0	0	0	0	0	0	469	375	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
146	Carugati A.	343	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	572	343	0	0	0	0
147	Boschi S.	342	0	0	0	0	0	0	428	342	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
148	Bellora M.	326	0	0	0	0	0	0	408	326	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
149	Gandolfi A.	324	163	163	0	0	0	0	405	324	0	0	0	0	184	110	0	0	0	0
150	Bientinesi C.	271	0	0	0	0	0	0	339	271	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
151	Monti Romeo	267	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445	267	0	0	0	0
152	Pavesi G.	256	256	256	0	0	0	0	230	184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
153	Servilio S.	249	0	0	0	0	0	0	213	170	0	0	0	0	415	249	197	83	0	0
154	Peccolo L.	227	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	314	188	92	39	0	0
155	Rizzoli E.	219	0	0	0	0	0	0	274	219	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
156	Aldini L.	198	0	0	0	0	0	0	247	198	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
157	Ceriani D.	177	177	177	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	290	174	0	0	0	0
158	Mantica U.	161	0	0	0	0	0	0	201	161	0	0	0	0	91	55	0	0	0	0
159	Nuccio P.	149	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	249	149	0	0	0	0
160	Pramstraller W.	112	0	0	0	0	0	0	140	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
161	Magni V.	20	0	0	0	0	0	0	25	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
162	Cosimi G.	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6	0	0	0	0

* PILOTI NEOPROMOSI

I PUNTEGGI IN CORSIVO SI RIFERISCONO AL CID



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

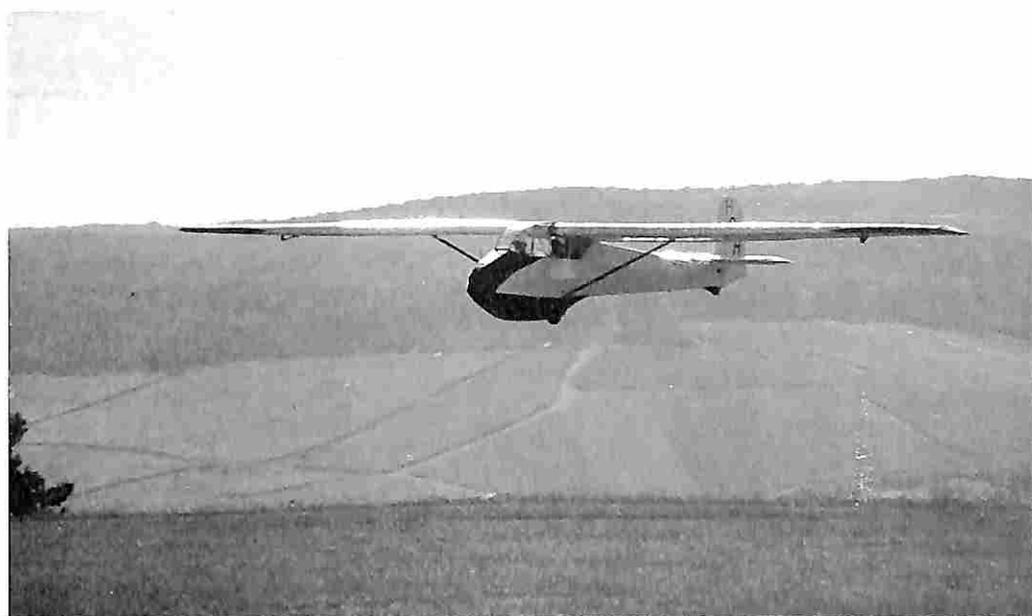
Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



In attesa di traino: il cielo promette bene

a parte l'incidente diplomatico e la scarsa presenza di Italiani, il 25° raduno internazionale di alianti d'epoca si è svolto con un gran successo determinato sia dalla partecipazione di quasi una cinquantina di alianti d'epoca originali in rappresentanza di ben otto paesi europei, che dalla attenta e meticolosa organizzazione del team francese.

Le ore di volo totalizzate durante la manifestazione, tenendo conto che il tempo non è stato sempre clemente, sono state circa 330 per un totale di quasi 300 traini. A proposito di tempo "inclemente", la giornata di giovedì 7 agosto sembrava la giornata ideale per volare. Il temporale del giorno prima aveva pulito il cielo lasciando un po' di cumuli che promettevano bene. La maggior parte degli alianti



Un bel Rhoenlerche dell'Olandese George Slot



Un altro bell'aliante del gruppo olandese: il Govier III di Hans Disma

si è preparata al volo e disposta in fila in attesa del traino. Chris Wills mi ha invitato a volare sul suo MG-19A Steinadler e non ho esitato ad accettare. Dopo circa una ventina di minuti dallo sgancio, avvenuto a 600 mt., avevamo già raddoppiato la nostra quota e ci trovavamo a volare nella stessa termica con altri alianti, grande opportunità per una vera e propria caccia fotografica. Dopo un'altra mezz'ora circa, Chris mi faceva osservare che, non lontano dal campo volo, le nuvole si erano fatte più intense ed aveva iniziato a piovere. Nulla di preoccupante visto che dove stavamo volando noi, il cielo era ancora aperto con alternanza di sole ed ombra. Purtroppo in men che non si dica il temporale si è fatto di più forte intensità e si è spostato sul campo di volo raggiungendo

ben presto il nostro aliante. Beh, per farla breve, ci siamo trovati nel bel mezzo del temporale con pioggia e grandine e, per aumentare il folklore, anche con lampi e tuoni.

Un paio di alianti non sono riusciti ad atterrare sul campo volo ed hanno fatto fuori campo. La calma di Chris Wills mi aveva in un certo senso tranquillizzato anche perchè pensavo non fosse nuovo a situazioni del genere. Invece, dopo un atterraggio fatto in condizioni di notevole turbolenza, Chris mi ha confidato che era stata un'esperienza nuova anche per lui. Fortunatamente il temporale ha avuto una pausa durante la quale tutti i piloti che erano usciti hanno potuto rientrare, un po' bagnati, ma senza danni.

Oltre all'ottimo supporto in campo per il volo, con ben quattro trainatori completamente disponibili per l'intera durata del raduno, le serate sono state programmate nei minimi dettagli.

Una serata particolarmente simpatica e che si ripete ad ogni raduno internazionale del VGC, è la cosiddetta "serata internazionale" dove ogni gruppo in rappresentanza di una nazione prepara uno o più piatti tradizionali che vengono poi disposti su opportuni tavoli per essere liberamente consumati dai presenti. Il tutto annaffiato con generoso vino francese, oltre ad un barile di birra offerto dagli amici tedeschi.

Un'altra serata indimenticabile è stata la serata della "intronisation" durante la quale i maggiori esponenti europei del



Il Fauvel AV-22 del Francese Jean Claude Neglais



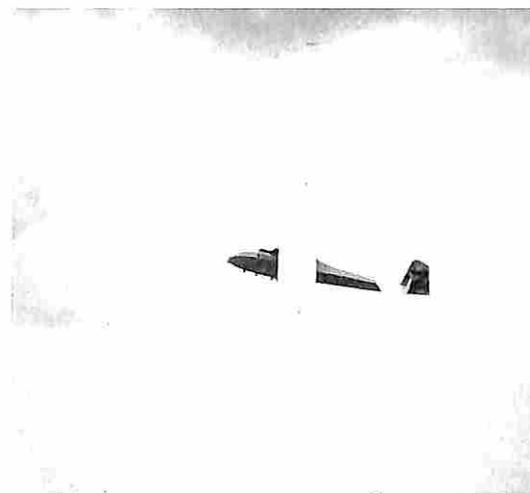
La cerimonia di "Intronisation"



Dalla Slovacchia illibratore Slin 23

VGC sono stati secondo un antico cerimoniale nominati cavalieri dell'ordine del "Saulte Buchon Champenois". Dopo la cerimonia è stato offerto a tutti champagne a volontà per accompagnare un copioso buffet freddo.

Queste serate hanno indubbiamente creato un'atmosfera di allegria e cameratismo fra tutti i partecipanti, facendo ben presto dimenticare l'incidente diplomatico iniziale.



Il Grunau Baby III

Dove avverrà il 26° raduno internazionale alianti d'epoca dell'anno prossimo? Il gruppo esecutivo del VGC ha stabilito che per il 1998 il raduno avrà luogo come di consueto a cavallo di luglio e agosto a Nitra in Slovacchia. Ci sarà qualche aliante o pilota italiano? Speriamo di sì, altrimenti sarò costretto a prendere il brevetto.

VP

CAMPIONATI MONDIALI DI ST. AUBAN



Grande prova della squadra italiana ai Campionati Mondiali di Volo a Vela 1997

La trasferta francese ci ha regalato la più bella prova di sempre di una nostra rappresentativa ai Campionati Mondiali ed Europei e la prima medaglia ai Mondiali dopo quella d'oro di Leonardo Brigliadori a Rieti nel 1985.

Il secondo posto per nazioni e la medaglia di bronzo di Galetto (la sola sottratta al predominio franco-tedesco, che tra l'altro gli sta anche un po' stretta) ci hanno fatto tornare a casa contenti da un campionato mondiale che, pur avendone tutte le possibilità, non è stato tra i migliori.

Le premesse erano buone: un terreno di gara difficile, interessante e molto selettivo, infrastrutture ottime ed una grande tradizione organizzativa, accoppiati ad una meteorologia normalmente buona. Purtroppo non tutto ha girato per il verso giusto, e le gare sono state condizionate dalla meteorologia capricciosa, dall'organizzazione, che ha risentito di un tardivo cambio del vertice, e dal terrore di incidenti.

Sede dei campionati era St. Auban, una piccola località nell'Alta Provenza, sulle rive della Durance, che ospita due importanti enti volovelistici francesi: il SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique) ed il CFHN. (Centre de Formation et de Haut Niveau).

Il primo, emanazione dell'Aviazione Civile, nella sede di St. Auban si occupa della formazione iniziale e continua degli istruttori, di trainer, tecnici di manutenzione, ripiegatori di paracadute; il secondo dipende dalla FFVV (Federazione Francese Volo a Vela) e svolge corsi di tutti i livelli, dall'istruzione base al perfezionamento per il volo in montagna e la performance, per la competizione, per squadre nazionali, con istruttori il cui capo è il due volte campione del mondo Eric Napoleon. Entrambi sono dotati di infrastrutture molto importanti: uffici, aule e sale di riunione, mensa, bar, alloggi e campeggio per gli ospiti, hangar, officine, e di mezzi: qualche decina di alianti, attrezzature meteo, ecc. su un aeroporto praticamente riservato al volo a vela che copre un'area di 1200x400m, interamente utilizzabile per i decolli e gli atterraggi. Esso è compreso in un'ansa del fiume Durance ed è situato su un plateau alto una cinquantina di metri sul fiume stesso, cosa che creerà più di qualche problema in occasione di rientri marginali.

Il campo di gara arrivava a nord fino al lago di Ginevra e comprendeva praticamente tutte le Alpi Francesi: terreno particolarmente difficile, per la disposizione molto disordinata dei rilievi e delle valli, a differenza delle belle catene di montagne che prevalgono nel rimanente delle Alpi, e con atterrabilità

limitata a pochissime superfici catalogate; a sud arrivava fino alla Bassa Provenza ed alla Costa Azzurra., ancora con zone prevalentemente montuose e collinari.

Il tutto può venire complicato, anche se ciò non avviene frequentemente in luglio, dal mistral, il forte vento da nord, che rende indispensabile un'ottima conoscenza del territorio. Altrimenti la meteorologia del periodo è caratterizzata da tempo caldo e asciutto con prevalenti regimi di brezza che consentono buoni voli in termica e pendio.

In questa occasione si è visto un po' di tutto, temporali compresi, e solo in poche giornate si sono avute le condizioni ottime che rendono questa zona così famosa e frequentata.

Visti i mezzi e la generale esperienza francese, l'organizzazione non sembrava dover costituire un problema, anche se doveva misurarsi con ottimi precedenti, come quello esemplare dei Campionati Europei dell'anno scorso in Finlandia.

Tanto più che la gara avrebbe dovuto essere diretta dal notissimo ed esperto "Kiki" Clairbaux, capo del CFHN, al quale va attribuito il merito di aver presentato bene la candidatura di St. Auban ed ottenuto contro le previsioni l'assegnazione dei campionati con promesse, mantenute, quali quelle di aiutare i piloti stranieri ad impraticarsi della zona e di azzerare le quote di iscrizione dei concorrenti oltremare. Egli però è stato improvvisamente e molto tardi sostituito, a sorpresa e con grande disappunto da parte dell'ambiente internazionale, per beghe interne alla federazione che ne hanno provocato le dimissioni,

Lo hanno rimpiazzato Michel Fache ed il suo vice Roland Stuck, vice presidente della federazione: due ottime persone, ma che non avevano avuto esperienza di gare così importanti, conoscevano poco l'ambiente delle stesse e spesso lavoravano ognuno per conto suo. Di ottima qualità gli stewards e la giuria, che certamente apportavano un contributo di esperienza. Dell'organizzazione facevano parte una sessantina di tecnici ed amministrativi dipendenti dalla federazione e da altri enti, ed una schiera di 120 bénévoles, anche loro generalmente attivi e competenti. Si operava con grande ricchezza di mezzi, per esempio con una cinquantina di computers, e con un formidabile impiego di attrezzature e di personale competentissimo per quanto riguarda la meteorologia: il lungo applauso che alla fine ha salutato il meteorologo Guy Sennequier era più che meritato.

Abbiamo detto all'inizio come una delle maggiori preoccupazioni

pazioni per l'organizzazione fosse di evitare gli incidenti, in particolare le collisioni, che potevano essere provocate, oltre che dagli alianti in gara, dalle centinaia di alianti francesi e stranieri, che volano nella zona nei mesi estivi. I 14 morti nella regione nell'anno precedente avevano provocato nella riunione di primavera dell'IGC la richiesta di spostare in località più sicura i campionati. L'azione era tardiva, ma ha suonato un probabilmente opportuno campanello di allarme. In quell'occasione veniva deciso anche di far applicare obbligatoriamente sulle estremità delle ali strisce anticollisione di autoadesivo arancione. Inoltre, rispetto ai premondiali, la scelta dei temi ha tenuto maggiore conto del problema della sicurezza. E' finito tutto bene, anche perchè non si sono in effetti verificati affollamenti e roccoli particolarmente pericolosi. E' anche da dire che le gare sono state anticipate di una settimana, in un periodo meteorologicamente meno favorevole, per evitare il pieno dei turisti del volo. Ma, come si vedrà più avanti, ci è voluto un miracolo per evitare che di un brutto incidente facesse le spese proprio uno dei nostri piloti.

I francesi, considerando anche gli aiuti alle nazioni oltremare, si attendevano una partecipazione molto più numerosa. Invece, a riprova dei numerosi problemi del volo a vela, si è scesi, con 92 piloti di 25 nazioni, non solo molto al di sotto dei livelli dei più recenti mondiali in Europa (116 concorrenti nell'83 in Svezia), ma addirittura al livello dei più recenti campionati in Nuova Zelanda, penalizzati dalla enorme distanza. Varie le ragioni: alcune contingenti, per esempio qualche nazione (Paesi Bassi, Danimarca, Finlandia, Svezia), che aveva protestato per la pericolosità dell'ubicazione, era rappresentata da meno piloti del solito; altre purtroppo più gravi, e tutte riconducibili ai costi. E' praticamente sparita l'America del sud, pure spesso presente in passato (l'Argentina era presente con un solo pilota, assenti Brasile, Cile, Perù); ma, ancora più grave, sono sparite, per gli sconvolgimenti politici che hanno tolto ogni sostegno al nostro sport, l'Ungheria, la Russia e le repubbliche baltiche che pure si erano viste in recenti edizioni. Per contro si è rivisto dopo parecchi anni il Canada. Particolarmente agguerrite la Francia, con nove piloti, con il vantaggio di giocare in casa su un terreno particolarmente pieno di trucchi, la Germania e la Gran Bretagna con otto.

Come ormai avviene da una decina di anni, la classe standard era la più numerosa, con 40 alianti (dei quali 23 LS8 e 12 Discus), contro i 34 della 15 metri (tra cui 17 Ventus 2 e 7 ASW 27) ed i 18 della libera (quasi equamente ripartiti tra ASW 22 e 25 e Nimbus 3 e 4, e tra monoposti e biposti).

Tra i piloti, nove campioni del mondo, tra cui due, Kuittinen e Napoleon, in carica, come Grund tra i tre campioni europei presenti.

Per quanto riguarda la nostra squadra, si era partiti con l'idea

che dovesse essere composta solo da piloti in grado di ben figurare, ed allo scopo, in considerazione della difficoltà del campo di gara, si era preteso che essi partecipassero, sotto la direzione tecnica di Roberto Monti, ad un programma di allenamenti sul posto, coronato con la partecipazione ai premondiali dell'anno scorso. In essi i rappresentanti della standard, Luciano Avanzini e Corrado Costa, si classificavano rispettivamente all'ottavo ed al ventinovesimo posto, quelli della 15 metri, Stefano Ghiorzo, Giorgio Galetto e Thomas Gostner al secondo, terzo e ottavo.

All'inizio degli allenamenti due provvedimenti dell'organizzazione animano l'ambiente con aspetti anche comici.

Per la prima volta si misurava l'apertura alare degli alianti standard e 15 metri con un laser: la grande precisione dello strumento dimostrava che molte macchine superavano di qualche centimetro i 15 metri, ed i piloti erano messi di fronte alla scelta di pagare in ogni prova un punto di penalità per centimetro di eccesso o di mettersi a posto. Molti hanno optato per quest'ultima soluzione, e si è visto per esempio il povero Tilo Holighaus lavorare quasi ininterrottamente per due giorni con un phon per scaldare e piegare opportunamente le winglets.

Il secondo provvedimento era per conto nostro più gratuito: si richiedeva, dopo anni in cui veniva imposta una correzione solo in caso di effettivi inconvenienti, di portare ai 40cm regolamentari l'altezza delle sigle di gara, che normalmente i costruttori fanno più piccole, intorno ai 32-36cm. Di fronte all'atteggiamento rigido dell'organizzazione, i piloti si arrangiavano come potevano, aggiungendo pezze di nastro adesivo sopra e sotto, spesso con grave insulto all'estetica. Si arrivava all'assurdo che il pilota con sigla SS troppo piccola la trasformava in \$\$ con due strisce verticali della lunghezza regolamentare: ora non ci risulta che il simbolo della moneta USA sia una lettera riconosciuta, ma la modifica è stata accettata dall'organizzazione, che ha perso con questa manfrina un'occasione per creare sin dall'inizio un clima amichevole e disteso che purtroppo è generalmente mancato per tutta la durata dei campionati.

La settimana di allenamento, iniziata il 23 giugno, ha offerto solo tre giorni volabili, i primi; le squadre ed i piloti ne approfittano per sistemare un sacco di cose e solo pochi volentieri si impegnavano sui temi assegnati.

Le condizioni hanno cominciato a guastarsi già nella seconda metà della settimana, e sono miracolosamente migliorate solo nella mattinata della domenica 29 giugno, appena in tempo per permettere una cerimonia di apertura piuttosto noiosa per il consueto eccesso di discorsi che le squadre, schierate in un largo semicerchio davanti alle tribune ed agli oratori, non riu-

scivano a sentire, e per contrastare la crescente noia iniziavano una serie di sempre più frequenti ole.

Molto interessante invece lo spettacolo del pomeriggio, con esibizioni in volo di quasi tutto quanto può volare, particolarmente affascinanti nella parte acrobatica, per la delizia dei partecipanti e di una numerosa folla di spettatori.

Ed il giorno successivo, 30 giugno, hanno finalmente avuto inizio le gare, delle quali cercheremo di darvi, piuttosto che una cronaca dettagliata, un andamento generale ed il modo come sono maturati nel tempo i loro risultati finali.

Si cominciava subito con difficoltà meteorologiche: al mattino l'aria era instabile e umida fino a 3200m, presagio quantomeno di piogge anche nella parte meridionale dei percorsi assegnati. Questo consigliava gli organizzatori a far partire solo la standard, su un percorso di 212km, rimandando a casa gli altri. I concorrenti, che in maggioranza tardavano a partire per i soliti tatticismi, non incontravano difficoltà nei primi due dei cinque lati, ma le cose si complicavano verso la fine del terzo, con qualche acquazzone e momenti di stasi delle termiche. In uno di questi incappava Avanzini, che fino a quel punto aveva condotto una gara brillante, mentre Costa proseguiva regolare, e si sarebbe piazzato 15.o se una penalizzazione per un errore alla partenza non lo avesse arretrato al 24.o posto immediatamente dietro al suo compagno. Vincereva a sorpresa il più giovane concorrente dei campionati, il neozelandese Coutts, a 95km/h, seguito dal connazionale Van Dyk, ma i distacchi erano minimi, con 31 concorrenti in 200 punti, a causa anche della svalutazione dovuta alla brevità della gara.

Il giorno successivo (1 luglio) un flusso perturbato da ovest porta aria umida più calda in quota e quindi meno instabile. Con la situazione in miglioramento vengono assegnati temi che interessano il nord fino verso Gap e il sud e sud-ovest fino all'autostrada Aix-Nizza.

La standard gareggia su 312km per la sua seconda prova senza trovare grandi difficoltà. Vince l'americano ex campione del mondo Jacobs a 112km/h, seguito da Selen e Hartmann. I francesi compatti perdono una novantina di punti, mentre Costa finisce 25.o e Avanzini 30.o. Solo sei fuori campo, ma tra essi quello del tedesco Triebel, uno dei favoriti, che così viene praticamente messo fuori gara per le prime piazze.

Comincia benissimo Galetto, vincendo la prova della 15 metri di misura sul sudafricano Goudriaan e con una ventina di punti sui fortissimi francesi Navas e Napoleon. Bene anche Gostner, 12.o a una novantina di punti, mentre Ghiorzo, uno dei favoriti anche lui come il suo compagno Galetto, è vittima di un cumulo menga a Vinon, arriva in ritardo e si classifica 27.o (curiosamente lo stesso piazzamento della prima prova dell'Europeo dell'anno scorso: speriamo che queste partenze

in salita non diventino un'abitudine per il nostro bravo pilota). Poco meno grave il ritardo dell'inglese Wills, un altro grande che vede compromesse le sue probabilità di successo finale.

I tedeschi Schwenk e Schroeder, la formidabile coppia medaglia d'argento e di bronzo in Nuova Zelanda, danno inizio ad una bella serie di prestazioni sui 350 km della libera, percorsi dal primo a poco più di 120km/h, e distanziano i favoriti padroni di casa..

Nel briefing del 2 luglio vengono assegnati temi brevi, in previsione di un buco utilizzabile di non più di tre ore, ma il tempo si guasta già alle 13, provocando l'annullamento della prova: nè le cose migliorano il giorno seguente, costringendo tutti ad una continuazione del riposo forzato.

Ancora aria molto umida e instabile fino a mezzogiorno del 4 luglio. Un lieve temporaneo miglioramento consente di assegnare dei "giri del cortile" (170 e 188km) per la 15m e la libera, mentre la standard viene lasciata a terra per non affollare troppo il poco spazio utile disponibile, ma soprattutto per pareggiare le prove delle tre classi.

Grund e Meuser, un'altra fortissima ed affiatata coppia tedesca, occupano i primi due posti nella 15m a quasi 140km/h, ma vengono premiati, a causa della brevità della prova (circa un'ora e un quarto di volo), con soli 290 punti. Ci guadagnano Galetto (che per soli 4 punti conserva il primo posto), e Ghiorzo e Gostner, che pur arrivando in ritardo, intorno al 25.o posto, perdono solo una cinquantina di punti.

Nella libera i francesi Gerbaud e Hauss (quasi 130km/h sui 188km della prova) precedono Schroeder e Schwenk, ma anche qui i distacchi in punti sono minimi, per cui la situazione rimane praticamente invariata.

Ed ecco, il 5 luglio, che il temuto (da buona parte dei concorrenti) e sperato (specialmente dai francesi) mistral, con 25-30 nodi a 3000m, cambia piuttosto radicalmente lo scenario. Le montagne a nord sono ancora impraticabili e per la terza prova vengono assegnati temi poligonali che, dopo un opportuno accorciamento dopo il briefing, si aggirano sui 400km e vengono volati prevalentemente in onda e pendio a velocità piuttosto elevate.

Doveva essere la giornata dei francesi, fin qui piuttosto inferiori alle aspettative, e lo è stata certamente nella standard: con tre posti nei primi quattro essi pongono le basi per il successo finale. Vince Caillard, a 117km/h sui 301km, portandosi in testa alla classifica e precedendo nettamente il tedesco Triebel ed i suoi compagni Lopitiaux e Barrois, con Avanzini 14.o e Costa 16.o.

Gostner nella 15m parte coi francesi e li precede di poco sul traguardo, a quasi 130km/h sui 343km del tema; Galetto e

Ghiorzo, partiti undici minuti prima, si classificano rispettivamente 13.o e 18.o.

L'inglese May (a 125km/h su 385km) precede nettamente lo svizzero Thut e Ingo Renner, l'ex pluricampione del mondo che, ricordiamo, è l'unico a correre con un aliante, l'ASW 26, con 18m di apertura (ma a parte questo exploit, la scelta non si dimostrerà molto felice), mentre restano ancora in ombra i francesi.

A un terzo del campionato la situazione è ancora molto fluida nella standard, in cui, dietro a Caillard, altri sei concorrenti sono compresi in cento punti (con Costa 13.o e Avanzini 17.o in notevole ritardo). La classifica è ancora più compatta nella 15m, nella quale Navas precede di due punti Napoleon, Galetto è ottavo a 58 punti e Gostner nono a 73 punti, mentre Ghiorzo recupera faticosamente ed è 24.o.

Nella libera la coppia Schwenk-Schroeder sembra controllare bene la situazione.

Il giorno successivo, domenica 6 luglio, la situazione meteorologica è piuttosto complessa: a est della Durance si hanno termiche fino a tremila metri, a ovest c'è ancora mistral e le termiche hanno base molto più bassa. La situazione è piuttosto difficile, in particolare a sud di St. Auban, e l'eccessiva attesa dei piloti alla partenza danno luogo a una giornata molto interessante, con una vera sagra del fuori campo, che riguarda più della metà dei concorrenti. Si sono visti arrivi spettacolari e atterraggi nelle immediate vicinanze del campo, spesso dopo una strenua lotta per la sopravvivenza sui vicini costoni a sud-est.

Se la cava abbastanza bene la libera (con solo tre fuori campo) che non temporeggia, probabilmente pensando ai 500 km del tema, e se ne va praticamente tutta verso le due e mezza. I soliti Schroeder (a 102km/h) e Schwenk precedono di poco Gerbaud e Lherm, che rimontano diversi posti in classifica.

Buona parte della standard fa melina fin verso le 15.30, e lo svizzero Rossier vince finendo a 94km/h i 404km del percorso completato da altri 11. Dei primi dieci in classifica generale rientrano solo Caillard e Barrois, partiti una mezz'ora prima del gruppone, e Hartmann.

Fa melina anche la 15m, e viene penalizzata ancora più severamente con 27 fuori campo, quasi tutti sul lato finale da Vinon. A conferma che aspettare non pagava (ma ovviamente nessuno dei migliori vuole fare da battistrada agli altri), vince Pettersson, partito quasi un'ora prima di Galetto, coprendo i 470 km a 86km/h. Quest'ultimo, avviatosi una decina di minuti dopo tutti i migliori, giunge ottimo secondo e si porta al quinto posto, dietro a due francesi, Navas e Napoleon, e due tedeschi, Grund e Meuser. Ghiorzo, atterrando a meno di 10km dal traguardo, si classifica decimo. Sfortunatissimo Gostner,

che non riesce ad agganciare in partenza, si avvia sul percorso con oltre un'ora di ritardo su tutti gli altri, atterra un centinaio di km prima del traguardo e, per un errore di interpretazione del regolamento di cui è solo minimamente colpevole, perde oltre un centinaio di punti.

Un anticiclone sul centro della Francia porta il 7 luglio leggeri venti da NE e condizioni buone, soprattutto sui percorsi della libera e della 15m.

Alla standard viene assegnata una farfalla di 389km con che solo sei piloti non completano. Con una bella prova il forte tedesco Weiss, finora molto in ombra, vince a oltre 113km/h con un buon vantaggio sul redivivo Coutts, anche lui opaco dopo il successo della prima giornata, e sui tre francesi, sempre più compatti, che conquistano i primi tre posti della classifica generale, dai quali non saranno più scalzati. Buona prova di Costa e Avanzini, 6.o e 7.o, che consente loro di portarsi all'8.o e 12.o posto in generale.

Nella 15 metri si verifica un esempio da manuale riguardo l'importanza della scelta del tempo di partenza: delle tre squadre più forti, ancora dopo le solite meline, partono per primi i francesi, seguiti a circa tre minuti dagli italiani ed a dieci minuti dai tedeschi. Man mano quelli partiti dopo raggiungono quelli che li precedono e sul traguardo arrivano tutti insieme. La cosa è sportivamente molto discutibile (ed i francesi si lamenteranno pubblicamente per il fatto che troppi fanno la gara su di loro, ma in realtà nemmeno loro avrebbero diritto a scagliare la prima pietra) e costituisce più in generale uno dei grandi problemi che il volo a vela non riesce a risolvere e che si rivela particolarmente grave in condizioni di termiche secche.

Vince il ceco Dederer (111km/h su 403km), partito ancora dietro ai tedeschi, che occupano le successive tre posizioni (con Galetto 8.o, Ghiorzo 11.o e Gostner 16.o) e che con Meuser e Grund si installano ai due primi posti nella generale davanti a Navas, Napoleon e Galetto.

Come Pettersson il giorno precedente, i due svizzeri Schild e Thut, partendo mezz'ora prima, nella libera beffano (con 112km/h sui 473km del percorso) i tergiversatori francesi e tedeschi, precedendo di misura Schroeder, che a sua volta aveva tagliato qualche minuto dopo gli altri. Nella classifica generale avanza al quarto posto il francese Hauss, ma precipita fuori dalla zona medaglie il quotatissimo connazionale Gerbaud, vittima di un fuori campo.

Una giornata con ottime condizioni di termiche e pendio non viene sfruttata al massimo dai task setters, ma consente belle gare, completate praticamente da tutti i concorrenti. La standard, che fa un centinaio di km in pianura per poi portarsi sulle montagne, vede vincere l'olandese Borgmann (127km/h su 396km) davanti a Davis e Lopitiaux; si fa vede-

re al quarto posto anche il campione in carica, Kuitinen, finora non molto brillante. Chiusa praticamente la gara per i primi tre posti per la manifesta superiorità del trio francese, resta vivacissima la lotta per i posti che seguono, con Selen, Hartmann, Davis, Jacobs e Borgmann in soli 80 punti.

Nella 15 metri, i nostri rappresentanti, che stanno trovando di giorno in giorno una migliore armonia e si fanno sempre più rispettare, ottengono in questa giornata il più bel risultato di sempre del volo a vela italiano occupando i primi tre posti: Galetto, ancora una volta vincitore (a 134km/h su 428km), seguito da Ghiorzo e Gostner. Ma quello che è più importante è che Galetto si riporta al terzo posto a 23 punti dal primo, superando Napoleon e Navas, quinto e molto staccato. Guadagnano posizioni anche Gostner e Ghiorzo, 11.º e 12.º.

L'americano Tabery, piuttosto continuo dietro ai due tedeschi ed ai due francesi, può ancora aspirare ad una medaglia vincendo la prova della libera di 454km a 125km/h, e portandosi a meno di 30 punti da Lherm, terzo.

Ci si avvia verso la fine, e se nella standard le cose sembrano ormai decise in favore dei francesi, nelle altre classi ci sono due coppie tedesche al comando. La giornata del 9 luglio (settima prova), è più secca della precedente e si prevedono temi impegnativi; quello che non si prevede è il piuttosto pesante tentativo di aiuto, o almeno quello che viene considerato tale da buona parte degli interessati, dei task setters alle aspirazioni francesi. Alla 15 metri e alla libera vengono infatti assegnati temi che portano in zone di alta montagna molto a nord, che sembravano non sarebbero state utilizzate per ragioni di sicurezza, ma molto ben conosciute dai rappresentanti transalpini, qualcuno dei quali vi ha svolto buona parte della sua attività di volo.

Non solo, i francesi nella 15 metri prendono anche una decisione tattica nuova: Navas e Napoleon (4.º e 5.º) anticipano la partenza e lasciano Kuntz (13.º) a tenere d'occhio i tedeschi e gli italiani, che partono insieme un quarto d'ora dopo. La manovra non riesce: vince infatti proprio Kuntz (102km/h sui 477km), e Grund e Galetto (2.º a pari merito), Meuser e Ghiorzo arrivano praticamente insieme qualche minuto prima della coppia Navas-Napoleon, che finisce col perdere ancora qualche punto in una classifica invariata: non tutte le ciambelle riescono col buco!

Solo un miracolo consente a Thomas Gostner di tornare a casa vivo: si accorge all'ultimo momento di un cavo da trasporto legname (non era il primo che vedeva), non riesce a schivarlo, ma solo a passargli sopra, danneggiando un'ala e la parte inferiore della fusoliera. Un fortissimo rumore lo allarma, ma sparisce rapidamente: era la rotellina di coda messa in moto dalla strisciata del cavo. Con tutta la preoccupazione per la sicu-

rezza è stato consolante sentirsi dire al briefing del giorno dopo che sì, lo sapevano che nella zona di Grenoble c'erano molti cavi. Thomas, festeggiatissimo, ha comunque ultimato la prova ad un buon 17.º posto, mentre l'aliante è stato riparato in tempo per la gara successiva.

Velocissima la prova di 533km della libera vinta di misura a 145km/h dal sorprendente giovane polacco Kawa con l'ASH 25 sui francesi Hauss e Lherm, che rosicchiano qualche decina di punti alla coppia tedesca.

Da barzelletta la prova della standard che nei risultati preliminari (prima dei controlli) vede in testa, praticamente insieme, i tre francesi, con il nostro Avanzini quinto. Ma le classifiche dopo i controlli dei registratori di volo sono ben diverse. Primo il bravo austriaco Hartmann, secondo Selen, terzo Haemmerle; molto indietro Avanzini ed i francesi, nove concorrenti tra cui Spreckley con zero punti. Cos'è successo? Per avere una partenza regolare si deve avere sul registratore un punto di rilevamento in un'area semicircolare di 2,5km di raggio con il diametro ad angolo retto con il primo lato e dalla parte dello stesso. Sembra facile, ma quando la termica buona è davanti alla linea di partenza, per partire bisogna entrare nel semicerchio senza che per i piloti, ormai mal abituati da troppe sofisticazioni, vi sia un'indicazione sullo strumento che questo avvenga. A un certo punto in queste condizioni c'è partito un gruppone di cui faceva parte anche Spreckley, che il giorno dopo spiegava: "avevo Avanzini a sinistra, i francesi a destra, mi sentivo in una botte di ferro". Ma invece di tagliarla, hanno solo avvicinato la linea di traguardo, ed il GNSS non perdona: mentre con la fotografia chi controlla è portato necessariamente, per la difficoltà della sua interpretazione, ad una certa tolleranza, coi nuovi sofisticatissimi strumenti anche poche decine di metri di scarto appaiono chiaramente. Risultato: nove concorrenti "non partiti" e zero punti; i francesi, Avanzini e Costa salvati da un casuale passaggio nel settore di partenza una ventina di minuti prima (conta l'ultimo punto nel settore) hanno perso circa 200 punti. La classifica generale non cambia, ma i francesi hanno corso un bel rischio.

Un debole fronte attraversa il campo di gara nelle ore centrali del 10 luglio, con cumulonemi e temporali e porta all'annullamento della giornata.

Il giorno dopo la massa d'aria è ancora umida e instabile e dà luogo a temporali nel pomeriggio che tra l'altro disturbano le partenze della 15m dell'ottava e penultima prova. Ma oltre ai temporali c'è qualcos'altro che aleggia nell'aria e che porterà a nuovi e più importanti sconvolgimenti, salvo che nella standard. In questa classe è la giornata di Avanzini, che riesce finalmente a cogliere un meritato successo (108km/h su 277km) davanti allo slovacco Kubovcik ed ai due austriaci Hartmann e Haemmerle; seguono un po' distaccati i francesi, con

Lopitiaux ormai non molto sicuro al terzo posto. Una dozzina i fuori campo, tra i quali Costa.

Più dura la prova della 15m, conclusa da sei soli piloti. Ancora una volta si rivela fatale l'ultimo punto di virata di Vinon, con un altro cumulo munga che questa volta castiga tutti i nostri rappresentanti, costringendoli al fuori campo a una ventina di chilometri dal traguardo. Vince Meuser, a velocità quasi ciclistica (65/km/h sui 290km) e resta fuori campo Grund, che viene così tagliato fuori dalla lotta per la medaglia d'oro e conserva un margine di soli 22 punti su Galetto; ai posti d'onore i due inglesi Kay e Jones. Concludono il tema anche Navas, che si riporta pericolosamente a soli 15 punti dal nostro campione, l'olandese Raimond ed il ceco Kreicirik. Precipita Napoleon, con zero punti, il favorito tra i favoriti per i due titoli mondiali consecutivi e per il fatto di essere capo istruttore a St. Auban, e quindi il pilota che conosce meglio il terreno di gara: anche lui, come i colleghi della standard il giorno prima, non ha un punto nel settore di partenza, forse innervosito da Theisinger, incaricato di controllarlo e che ne segue la sorte. La giornata che manca alla fine promette di essere particolarmente interessante.

Più radicale invece la rivoluzione nella classe libera in cui i due tedeschi, partiti troppo tardi, incocciano nei temporali: Schroeder arriva con grave ritardo, e tra i sei fuori campo c'è anche il povero Schwenk. Questi sembra bersagliato dalla sfortuna: ha perso il primato nell'ultima giornata del mondiale precedente in Nuova Zelanda per opera del locale Lynskey, lo perde qui con una giornata di anticipo. Vince la prova con una prestazione strepitosa il bravo e modesto Andersen, una delle figure più oneste e indipendenti di questo circo, che invece parte molto presto. A circa 117km/h sui 338km del tema è di 23km/h più veloce di Lherm e Hauss, che conquistano però le prime due piazze della classifica generale, ma con Schroeder a soli 32 punti dal primo e 16 dal secondo.

Una giornata più secca e più stabile della precedente, il 12 luglio promette gare regolari per la nona ed ultima prova, cosa che infatti si verifica, come è testimoniato dai soli quattro fuori campo.

I francesi Caillard, Barrois e Lopitiaux conservano, come previsto e meritatamente, i primi tre posti nella standard, ma dietro a loro Hartmann sorpassa Selen per il quarto posto e Davis, vincitore della prova (125km/h su 318km) si porta al sesto posto, precedentemente occupato da Jacobs, che è tra i due fuori campo e che consente così ad Avanzini di occupare un'onorevole ottava posizione.

Nella libera, tra i due litiganti il terzo gode: nella lotta tra i francesi ed i tedeschi ricompare di nuovo il polacco Kawa, primo a 125km/h sui 366km di percorso. Schroeder, secondo, non ce la fa per 5 punti a superare Hauss per la medaglia d'argen-

to, mentre quella d'oro va a Lherm, che conserva quasi intatto il suo vantaggio.

Inutile dire con quale ansia e tensione abbiamo seguito da terra la gara della 15 metri, nella quale i nostri hanno offerto un'altra grande prestazione collettiva. Ancora una volta i francesi distaccano uno dei loro, questa volta Napoleon, che dopo l'infortunio del giorno precedente non ha niente da perdere, per controllare Galetto; questi si avvia qualche minuto prima dei tedeschi, mentre Navas tenta il tutto per tutto ritardando ancora la partenza. Grund, che abbiamo visto dominare in pianura agli Europei dell'anno scorso, vola bene anche su questo terreno così difficile, e consolida il secondo posto vincendo la prova (115km/h per 342km) e precedendo di poco Wills che si porta al quinto posto. Seguono i nostri tre moschettieri, Gostner, Galetto e Ghiorzo nell'ordine; Navas tarda ad arrivare, consentendoci di festeggiare subito sul campo la medaglia di bronzo di Giorgio, l'unica che sfugge al dominio francese e tedesco.

Bel tempo la mattina dopo per la premiazione, ancora con parecchi discorsi e qualche gaffe del direttore di gara che elogia il contributo di Napoleon alla sua squadra (meritato, ma dal pulpito sbagliato), e premia con una coppa per il vincitore più veloce un pilota sbagliato, per poi ritirarla dopo qualche minuto e consegnarla all'avente diritto (Kawa).

Come era prevedibile, la rappresentativa francese, ha fatto, con cinque medaglie, la parte del leone. Ma nel complesso non c'è stato quel predominio assoluto che la loro maggiore conoscenza del terreno poteva far immaginare (prima dell'inizio qualcuno aveva dichiarato che se gli istruttori di St. Auban avessero potuto partecipare, avrebbero dominato le gare).

Il trio transalpino ha dominato, se si considera l'infortunio della partenza della settima giornata, la gara della standard, pur vincendo una sola prova con Caillard. La concorrenza, ad eccezione di Hartmann, Selen e Davis, si è dimostrata piuttosto mediocre e discontinua. In particolare hanno deluso i tedeschi, di cui uno è uscito presto per infortunio e gli altri due, pur ben quotati, non hanno brillato per spirito di collaborazione e sono finiti lontani.

Al contrario l'affiatata coppia tedesca della libera Schroeder e Schwenk, già messi in luce a Omarama, sembrava avere gioco facile volando benissimo per quasi tutto il campionato, e solo un'errata decisione quando era praticamente impossibile recuperare ha consentito al favoritissimi Lherm di riconfermarsi campione in carica ed a Hauss di guadagnarsi l'argento, mentre Gerbaud finiva oltre meta' classifica.

Più equilibrata ed emozionante la gara della 15 m, che vedeva un fortissimo concentrazione di campioni, con i primi cinque vicinissimi ancora a meta' gara, quando l'altra affiatatissima coppia tedesca, Meuser e Grund, ben coadiuvata da

Theisinger, superava in testa i favoritissimi Navas e Napoleon, con Galetto inserito tra le due coppie.

La nostra squadra ha conquistato il secondo posto per nazioni dietro la Francia in una classifica basata essenzialmente sui risultati di giornata. In effetti se guardiamo le classifiche, abbiamo ottenuto quattro vittorie di giornata e piazzato quattro piloti nei primi dieci (contro i 7 francesi ed i 4 della Germania). Galetto, sereno e concentrato come mai (effetto Marina?), trovatosi avanti agli altri fin dalla prima giornata, ha assunto il comando delle operazioni in volo con una autorità ed una decisione che non conoscevamo; l'affiatamento con Ghiorzo e Gostner è cresciuto di giorno in giorno, contribuendo al bel risultato finale. Meno compatibili per il volo in coppia Avanzini e Costa: il primo volava molto bene per buona parte del tempo ma tendeva a commettere l'errorino quotidiano che gli comprometteva la giornata; il secondo ha alternato giornate buone con altre opache. E' mancato il colpo clamoroso, ma la squadra ha funzionato, per merito anche della attenta e premurosa direzione tecnica di Roberto Monti, attivo sin dall'impostazione del programma di allenamenti, ma che si è particolarmente prodigato durante tutto il periodo con consigli, suggerimenti e informazioni sul campo e, in condizioni molto disagiate, dal suo posto di osservazione su un cocuzzolo vicino all'aeroporto, durante il volo.

Non ricordiamo un campionato così povero di novità per quanto riguarda gli alianti: si sperava di vedere l'LS 10, ma evidentemente non era pronto, per cui si sono imposte le macchine già ben affermate sul mercato e nelle gare.

Nella standard otto LS 8 nei primi dieci (erano più di metà degli alianti in gara) contro due Discus; il primo ASW 24 è ventesimo. Sei Ventus 2 nei primi dieci nella 15metri, contro due ASW 27 e due Ventus. Naturalmente questi dati evidenziano sì le differenze di prestazioni tra le macchine in concorrenza, ma anche il fatto che appena un aliante dimostra di avere (o sembra averlo) un buon margine sugli altri, tutti, e in particolare i migliori, vi ci si buttano per non sentirsi inferiori agli avversari.

La situazione è invece molto statica nella classe libera, dove il parco macchine non si rinnova (con quei prezzi!). I favoriti volavano sugli ASW 22 e ASW 22BL e sui Nimbus 4, che dominano la scena da una decina di anni, e ben cinque prove sono state vinte dai biposti, di cui quattro (tra le quali quella più veloce a 145km/h) dall'ASH 25, già presente ai mondiali del 1985.

Per quanto riguarda la strumentazione, l'attenzione è naturalmente concentrata sul GNSS. Per la prima volta si utilizzavano i tipi approvati dall'IGC e la maggioranza dei concorrenti preferiva, non sappiamo quanto saggiamente, come sistema di riserva consentito, un secondo GNSS piuttosto che una macchina fotografica. Gli organizzatori hanno messo in piedi un sofisticato e costoso sistema di controllo automatico dei dati di volo che ha certamente funzionato bene. Ma a nostro modo di vedere tutto il sistema è ancora piuttosto macchinoso e siamo ancora lontani dall'abbandono della fotografia in gare di minore importanza. Non si sono avuti problemi salvo un guaio capitato al povero Kepka, il cui logger non ha registrato un volo perchè era pieno dei dati dei voli precedenti. Ma a questo punto non possiamo non citare gli altri guai capitati a questo simpatico gentiluomo del volo a vela, cui a ragione compete il titolo di più sfigato: zero punti, con altri due, anche per una partenza non valida e infine aliante inutilizzabile dopo un fuori campo nella penultima prova.

Ci sarebbero ancora molte cose da dire in margine ai campionati, per esempio di cosa ci sia da conservare e che cosa cambiare per il futuro, a cominciare dai prossimi mondiali a Bayreuth. Pensiamo solo al tipo di gare: qui si aveva l'intenzione di dare qualche prova POST (area prescritta), ma per varie ragioni non si è avuto il coraggio di farlo, o non si era pronti. Pensiamo alle comunicazioni radio: il problema di limitare le comunicazioni alle sole esigenze di traffico e di sicurezza è stato portato alla discussione troppo tardi per queste gare, ma ritornerà alla prossima riunione dell'IGC. La restrizione limiterebbe molto il volo di squadra ed altererebbe notevolmente l'andamento delle gare. Ma il discorso sarebbe molto lungo e va rinviato ad un'altra occasione.

Come sempre, in combinazione con i mondiali si è tenuto il congresso dell'OSTIV, l'organo scientifico del volo a vela che non ha analoghi nelle altre specialità. Vi si sono tenute numerosissime ed interessanti relazioni nei campi della tecnologia e della meteorologia e soprattutto c'è stato il previsto cambio della presidenza: si è ritirato Manfred Reihardt, lo scienziato gentiluomo tedesco che per moltissimi anni ha esemplarmente ricoperto la carica. L'apprezzamento per il suo lavoro è stato dimostrato da un applauso in piedi che non finiva più, ed addirittura da un aeroplanino che ha girato sopra l'aeroporto trainando uno striscione di saluto. Gli succede, come previsto da tempo, l'olandese prof. Boermans, dell'università di Delft, da oltre una quindicina di anni impegnato nello studio dei profili ed attualmente la massima autorità nel settore, già vicepresidente da diversi anni dell'ente, che così resta certamente in buone mani.

Scopi e motivazioni per una classe di alianti ultraleggeri

Cominciamo con l'escludere da questa analisi i motoalianti ultraleggeri poiché per essi la problematica è semplificata dalla presenza dell'ausilio del motore per quanto riguarda certi aspetti che tratteremo.

Prenderemo, invece, in considerazione la recente esperienza della World Class. Sostanzialmente la World Class ha raggiunto i suoi obiettivi ma ciò non significa che non ci siano ancora nuovi obiettivi raggiungibili, forse non considerati a suo tempo o fors'anche venuti in evidenza nel frattempo.

La World Class sembra avere raggiunto i seguenti obiettivi:

- a) dare ai club un mezzo nuovo, sicuramente economico, affidabile, dalla grande manovrabilità, con ottime qualità di atterraggio e di veleggiamento, col quale iniziare al volo a vela i neobrevettati.
- b) Permettere ai clubs di iniziare i propri nuovi piloti al cross country, disponendo anche di un solo rimorchio su 3 o 4 PW5, col quale effettuare l'eventuale recupero. L'economia sui rimorchi è infatti fondamentale per non annacquare il considerevole risparmio sul costo aliante.
- c) Sempre per i club il risparmio in manutenzione sarà senz'altro cospicuo, paragonato a quello rappresentato da vecchi alianti standard. Anche una scassatura di un PW5 e quella di un Cirrus st. non sono paragonabili in termini di costo.
- d) In condizioni deboli dà il piacere di volare quando con altri alianti non si sarebbe nemmeno decollato: si riscopre il gusto dello star per aria quando anche i deltaplani vanno giù.
- e) Può certamente rappresentare la nuova vera classe club perchè è finalmente l'aliante che dovrebbe essere più diffuso in tutti i club del mondo.

La World Class non sembra, invece, aver soddisfatto le seguenti esigenze:

- a) Dare lo stesso piacere di volare che lo

sportivo moderno può apprezzare a partire da uno standard in su; il World Class non consente di "danzare sotto le nubi", di delfinare.

- b) In aria turbolenta, e condizioni forti, a causa del suo basso carico alare, espone il pilota ad una poco simpatica sensazione di scarso comfort.
- c) In terreni montuosi o comunque con scarsa atterraggiabilità, rende molto impegnativo il volo per via della sua modesta efficienza.
- d) Lo sportivo che ha già provato un certo tipo di piacere del volo non sembra disponibile ad un regresso così vistoso. Il risparmio economico, oltretutto, per una seria attività sportiva, è attenuato dalla necessità di una strumentazione adeguata e dalla disponibilità di un rimorchio, due cose che costano uguali per uno standard e per un PW5.
- e) La burocrazia per un World Class è la medesima che ci si ritrova per qualunque altro aliante.

In buona sostanza, l'obiettivo di una classe di alianti economica, **idonea ai club**, è stato raggiunto. La World Class, peraltro, fruisce di una grossa protezione legata alla stabilità della formula per almeno 15 anni, stabilità che gioca naturalmente a favore del costruttore. La World Class gode inoltre già di una grossa protezione sportiva da parte della FAI che le assicura un forte e sicuro futuro (Campionato Mondiale, World Games). Il volo vela mondiale non può che averne avuto un beneficio dall'avvento della World Class anche se inferiore forse alle originarie aspettative.

Se vogliamo, tuttavia, secondo le buone regole del marketing, riempire un segmento di mercato che potrebbe essere potenzialmente anche più grande, dobbiamo pensare che c'è spazio per una classe d'alianti ultraleggeri che assicuri i seguenti obiettivi:

- minore burocrazia del volo a vela attuale, per l'aliante e per il pilota.
- possibilità di operare nelle aviosuper-

fici decollando a traino di velivoli ultraleggeri. Gli alianti attuali in pratica possono operare solo su poche aviosuperfici di particolari dimensioni e comunque a traino di potenti rimorchiatori.

- essere slegato da una formula rigida come quella della World Class che assicura quindi l'impegno dei costruttori verso sempre più avanzate soluzioni.
 - conservare un buon livello di competitività economica rispetto agli standard moderni, nell'ordine del 50% del costo della sola cellula;
 - ottenere un migliore comportamento nel fuori campo rispetto agli standard, così come già ottenuto dal PW5;
 - stimolare diversi costruttori alla sua costruzione; anche questo è contributo a favore del volo a vela.
 - superare tutti quei limiti o difetti che oggi ci sembra di ravvisare nella World Class e cioè:
 - a) troppo modeste performance di volo;
 - b) mancanza di penetrazione e di restituzione di quota nel volo delfinato;
 - c) insufficiente comfort di volo in condizioni forti o turbolente.
 - d) montaggio automatico dei comandi e minore apertura alare per ottenere un rimorchio più corto e meno costoso.
- In altre parole: un World Class un pò più costoso ma con 10 punti di efficienza in più.

Le caratteristiche Comfort di volo e penetrazione scaturiscono da una prolungata pratica di volo con questi tipi di alianti (World Class e U.L.G.) posti a confronto con i moderni alianti di classe FAI.

Il comfort è sostanzialmente in diretto rapporto con il carico alare intendendo per comfort il grado di sofferenza che incontra il pilota in turbolenza.

La penetrazione e la capacità a effettuare volo delfinato sono funzione della forma aerodinamica, dei profili e del carico alare.

L'U.L.G. dovrebbe posizionarsi per il carico alare tra i 25 ed i 35 Kg/mq. attraverso l'uso di ballast.

Questa maggior variabilità del carico alare rispetto alla World Class dovrebbe essere ottenuto attraverso l'impiego di water ballast da 60 a 80 lt. complessivamente, che non incrementino in modo significativo il costo, ma aumentano enormemente le prestazioni e, mi sento di dire, anche la sicurezza specialmente nel volo di montagna.

Conclusioni:

Occorre che:

- L'Ae.C.I. prosegua nell'apprezzabilissimo programma di valorizzare l'aliate ultraleggero attraverso il completamento della revisione legislativa dell'intera materia.
- Che il potere sportivo in Italia prose-

Descrizione	World Class	U.L.G.	Standard
Costo	dm.25.000	dm.35.000	dm.70.000
E. max	32	40	43
E. 150 Km/h al mass. carico	17	25	34
V. stallo	max.65 Km/h	max.65 Km/h	70 Km/h
Comfort di volo	sufficiente	buono	ottimo
Penetraz. e volo delfinato	insufficiente	buona	ottimo
Carico alare	25/28	25/30	33/52
Spazio d'atterraggio	60 mt.	60 mt.	100 mt.
Burocrazia	normale	bassa	normale

gua nella valorizzazione della World Class, premessa indispensabile per creare una nuova mentalità dell'aliate veleggiatore.

- Che qualche costruttore si dia da fare per realizzare una macchina come quella sopradescritta.

LEONARDO BRIGLIADORI



Sportavia Soaring Centre
A.C.N. 007 118 505

AUSTRALIA'S MOST ADVANCED FLYING SCHOOL



TQCUMWAL

28 record mondiali sono stati ottenuti qui nella scorsa stagione.

Non solo, ma anche più di 200 diamanti e insegne d'oro ora in attesa di omologazione.

La nostra eccellente flotta comprende 30 alianti tra cui: Nimbus 4DM, LS-6, Nimbus 2, LS-18m, DG-600M, DG500, LS-4, DG-200, ASW20, Mosquito, LS-3.

Sono disponibili alianti biposto per voli di addestramento.

Pacchetti e offerte speciali sono a vostra disposizione su richiesta.

- Corsi con alloggio sul posto
- Motel, ristorante, bar sul campo
- Piscina riscaldata con pannelli solari
- Putting green per allenamento
- Campo da golf da 36 buche a 2 km
- Contattateci al numero 0061 3 58 742063 (telefono)
- o 0061 3 58 742705 (fax).

Corsi di pilotaggio completi: da pilota di diporto a pilota di linea

inoltre:

Lasciatevi incantare dal "centro rosso" dell'Australia imparando a conoscerlo con Air Champagne.

Abbiamo letto per voi:

È particolarmente drammatico il lungo articolo apparso su **Australian Gliding** (Luglio 1997): il sopravvissuto ad una collisione, nella quale ha trovato la morte il pilota dell'altro aliante, racconta com'è andata. Solo con molta difficoltà egli è riuscito ad abbandonare l'ASW-22 privo di 2/3 dell'ala destra. Il vento fortissimo della picchiata e la forza centrifuga lo hanno fatto ricadere per tre volte nell'abitacolo, in posizioni innaturali, mentre i quasi 1000m che aveva a disposizione si erano vaporizzati in un attimo. Le ultime righe parlano di una foto di gruppo con alcuni piloti, tra cui l'autore: un altro amico era pure morto in una collisione.

Sulla stessa rivista, numero di giugno, il racconto della stagione record di Hana Zejdova che ha polverizzato decine di vecchie performance, e compiuto il primo 1000 km femminile.

Il modo corretto di effettuare un lancio al verricello lo trovate invece su **Sailplane and Gliding**, ottimamente sintetizzato e con figure molto esplicative. (Potete sempre chiederci le fotocopie di ciò che vi interessa, il nostro archivio serve proprio a questo).

Su **Soaring** lo sfogo di un volovelista americano che non può volare sul suo PIK-20B, perchè per errore è stato immatricolato come motoaliante. Non basta far valere l'evidenza, la FAA chiede prova che i lavori di rimozione del motore siano eseguiti da personale certificato. Poi gli è arrivata una cartella esattoriale per le tasse di registrazione del suo motoscafo Pik20B! Dedicato a chi pensa che la burocrazia sia un disastro solo in Italia.

New Zealand Gliding Kiwi condensa in sei pagine i consigli essenziali per chi comincia ad affrontare le termiche: i

metodi di centraggio, come saggiare l'aria durante il traino, bon-ton nei roccoli, che fare quando si è bassi, e tante altre cose utili. Scritto da Richard Johnson (la Leggenda).

Più avanti, invece, un ingegnere aerospaziale spiega perchè le winglets funzionano.

Volete diminuire la resistenza del vostro aliante DG200, LS3, Cirrus o altri con profilo Wortmann attraverso l'applicazione di turbolatori a zig-zag? Leggete i test in galleria del vento pubblicati su **Technical Soaring** (luglio '97) e capirete che non è così facile.

Molte novità vengono dal mercato. Ritornando al problema delle collisioni, il sistema NOAH proposto dalla DG, adattabile a tutti gli alianti con cappottina incernierata in avanti e quadro strumenti che si solleva liberando i piedi del pilota, consiste in una specie di air-bag che spinge fuori il pilota e provvede a slacciare le cinture. La leva di azionamento è disponibile solo dopo aver sganciato la cappottina. Purtroppo la prima pre-serie richiede almeno dieci ordini fissi, che non sono stati raccolti. Chi fosse interessato deve contattare la DG-Flugzeugbau (ex Glaser-Dirks).

Aero Revue descrive la passione di tre amici, che hanno portato di nuovo in produzione il biposto metallico Caproni Calif A21S. Peter Gomolzig aveva ritirato le parti avanzate dopo lo stop della linea italiana, avvenuto nel 1982. Al prezzo annunciato di circa 150.000DM il mercato offre probabilmente alternative migliori, ma il Calif rimane tra gli alianti più belli e conosciuti in tutto il mondo. Klaus Ohlmann ne possiede un esemplare giallo canarino col quale nell'aprile del '96 ha compiuto un volo di oltre 1000 km da Serre (Provenza) al Tirolo e ritorno.

Aimar Mattanò ha fatto un ottimo lavo-

ro di indagine per **Volovelismo Argentino**, scoprendo che il progetto dell'LS10 verrà ricominciato da zero, a causa della morte del responsabile. Il nuovo profilo alare si chiama CA2 e la fusoliera non sarà la stessa dell'LS6. Disponibili nuove prolunghe a 18m per l'LS8. La Schempp-Hirth sta accettando gli ordini per il Discus 2. La PZL ha annunciato il PW-6, versione biposto del PW-5 World Class, e la versione a decollo autonomo dello standard SZD-55. Modifiche apportate all'SZD-56 Diana (15m Corsa di solo 180kg a vuoto) fanno ritenere ai progettisti di poterlo omologare a norme europee. Una nuova ditta ceca (HPH) ha acquistato gli stampi e rimesso in produzione il Glasflugel 304, 15m molto simile all'ASW20, aggiornandolo con le winglets: il prezzo annunciato di 64.500DM è interessante, ma sappiamo che il mercato si orienta verso i modelli più competitivi mentre chi vuol risparmiare compra l'usato. Una versione di classe Standard con direttori tradizionali si chiamerà CZ-208. Il Genesis-2, Standard originalissimo di progettazione americana e dotato di serie di paracadute balistico, sta ultimando le prove per l'omologazione in Lituania, dove viene realizzato dalla LAK.

In arrivo anche molti nuovi gadget per i nostri cruscotti. Ilec presenta lo SN-10, eccellente variometro elettrico con GPS, rappresentazione grafica della sezione verticale della termica... Prezzo di 4590DM. Centris è un altro vario con funzione grafica; è definito un "vario in 3D". Della Filser abbiamo visto sul PW5 di Leo Briigliadori una versione del 5000 dedicata agli ultraleggeri. Costa la metà ed è uguale dentro, ma il display rettangolare occupa tutto il pannello, lasciando poco spazio per gli strumenti obbligatori.

ALDO

10° Campionato Italiano di Distanza - 1997

Classifica classe Standard

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>
1	Avanzini Luciano	A.V.A.L Varese	2	4039	925
2	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	2	2924	670
3	Paris Giorgio	AeC.Prealpi Venete	2	2687	615
4	Manzinali Dario	A.V.A. Valbrembo	2	2669	611
5	Mayer Luciano	A.V.A. Valbrembo	2	2643	605
6	Piazza Stefano	A.V.A. Valbrembo	2	2354	539
7	Colombo Massimo	A.V.A. Valbrembo	2	2261	518
8	Ancillotti Ruggero	A.V.A. Valbrembo	2	2026	464
9	Costa Corrado	A.V.A.L Varese	1	1772	406
10	Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	2	1694	388
11	Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	2	1581	362
12	Trovo' Danilo	A.V.A.L Varese	2	1546	354
13	Monti Lorenzo	A.V.A.L Varese	1	1488	341
14	Anghileri Antonio	A.V.Lariano	1	1110	254
15	Baroffio Ernesto	A.V.A.L Varese	2	1080	247
16	Albertazzi Alberto	A.V.Lariano	1	640	147
17	Pozzi Giovanni	A.V.Lariano	1	498	114

n. voli : 29 Totale Km.validi : 16.693,2 Media km.volo : 575,6 * punti algoritmo (\$) Bonus

Classifica classe 15 metri

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>
1	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	2	4035	925
1	Gostner Thomas	Ae.C. Bolzano	2	4035	925
3	Ghiorzo Stefano	A.V.Lariano	2	3868	887
4	Istel Roberto	Ae.C. Bolzano	2	2875	659
5	Plattner Christian	Ae.C. Bolzano	2	2619	600
6	Cappadozzi Paolo	Ae.C. Bolzano	2	1884	432
7	Custo Roberto	A.V.A. Valbrembo	2	1809	415
8	Erba Giorgio	AeC. l'Aquila	2	1799	412
9	Ferrero Andrea	A.V.A.L Varese	1	1299	298

n. voli : 17 Totale Km.validi : 12.079,1 Media km.volo : 710,5 * punti algoritmo (\$) Bonus

Classifica classe Libera

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>
1	Monti Roberto / Mantica	A.V.A.L Varese	2	3422	925
2	Mussio Renato	A.V.A. Valbrembo	2	2456	664
3	Bravi Francesco	A.V.A. Valbrembo	2	2323	628
4	Pavesi Ugo	A.V.A.L Varese	2	2302	622
5	Urbani Luca	Aeronautica Militare	2	2218	600
6	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	2	2184	590
7	Piloni Giuseppe / Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	2	1748	473
8	Pronzati Attilio	A.V.A.L Varese	2	1725	466
9	Longhi Marcello / Consiglio G.	A.V.A. Valbrembo	2	1640	443
10	Mayer Luciano	A.V.A. Valbrembo	2	1288	348
11	Manzinali Dario / Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	1	1066	288
12	Stefanutti Oscar	A.V.A.L Varese	1	688	186
13	Avanzini Luciano / Barioli Jacopo	A.V.A.L Varese	1	660	178
14	Caraffini Antonio	A.V.A.L Varese	1	614	166

n. voli : 24 Totale Km.validi : 15.116,7 Media km.volo : 629,9 * punti algoritmo (\$) Bonus

Classifica classe Sport

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>
1	Pinni Vittorio	AeC. Parma	2	2557	925
2	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	2	2175	787
3	Comoni Stefano	A.V.A. Valbrembo	2	2025	733
4	Romano Roberto	A.V.A. Valbrembo	2	1992	721
5	Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo	2	1973	714
6	Tschager Georg	AeC. Bolzano	2	1968	712
7	Introzzi Roberto	AeC. Valdossola	2	1431	518
8	Manzinali Dario	A.V.A. Valbrembo	1	1055	382
9	Poletti Franco	A.V.M. Milano	2	968	350
10	Brigliadori Leonardo	A.V.Lariano	1	773	280
11	Pavesi Giovanni	A.V.A.L Varese	1	707	256
12	Ceriani Damino	A.V.M. Milano	2	490	177
13	Gandolfi Andrea	A.V.A. Valbrembo	1	450	163
14	Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	1	369	133

n. voli : 23 Totale Km.validi : 10.099,7 Media km.volo : 439,1 * punti algoritmo (\$) Bonus

10° Campionato Italiano di Distanza - 1997

Classifica classe Motoalianti

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>	
1	Cox Fabrizio	AeC. Viterbo	2	2386	875	
2	Reginaldi Roberto	AeC. Rieti	2	2121	778	
3	Serafino Daniele	A.V.A.L. Varese	2	2095		
4	Brunazzo Mauro	A.V.A.L. Varese	2	2037	747	
5	Righini Alberto	AeC. Lodi	2	1870	686	
6	Garbari Ferruccio	AeC. Prealpi Venete	2	1819	667	
7	Fanfani Francesco	AeC.V.V. Mugello	2	1798	659	
8	Grinza Carlo	AeC. Torino	2	1207	443	
9	Cattaneo Mario	AeC. Rieti	1	1093	401	
10	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	1	720	264	
n. voli :	18	Totale Km validi :	10.173,8	Media km volo :	565,2	* punti algoritmo (\$) Bonus

Classifica Categoria Promozione

	<i>concorrente</i>	<i>club</i>	<i>n.voli</i>	<i>punti totali</i>	<i>*</i>	
1	Gostner Ernst	AeC. Bolzano	2	3012	800	
2	Gregis Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	2	2183	580	
3	Fiata Giuliano	AeC. Foligno	2	2009	534	
4	Teutsch Peter	AeC. Bolzano	2	1965	522	
4	Bulgheroni Marco	A.V.A.L. Varese	2	1965	522	
6	Dell'Era Eugenio	A.V.A. Valbrembo	2	1813		
7	Scaglioni Giovanni	A.V.A. Valbrembo	2	1809		
8	Loddi Giancarlo	A.V.A. Valbrembo	2	1782		
9	Bergantini Sergio	AeC. Foligno	2	1778		
10	Cagliaris Matteo	A.V.A.L. Varese	2	1757		
11	Salvucci Giovanni	AeC. Foligno	2	1611		
12	Ricciardi Franco	A.V.A.L. Varese	2	1557		
13	Mula Francesco	AeC. Novi Ligure	2	1490		
14	Torggler Hans	AeC. Bolzano	2	1396		
15	Bardelli Achille	A.V.A.L. Varese	2	1392		
16	Gnesutta Andrea	A.V.A.L. Varese	2	1334		
17	Gallia Guido	A.V.A. Valbrembo	2	1305		
18	Capoferri Sergio jr.	A.V.A. Valbrembo	2	1252		
18	Crivelli Carlo	A.V.Lariano	2	1252		
20	Carazzi Daniela	AeC. Viterbo	2	1250		
21	Cianetti Gabriele	AeC. Arezzo	2	1239		
22	Dalla Rosa Vittorio	AeC. Parma	2	1232		
23	Vicentini Alessandro	AeC. Bolzano	2	1173		
24	Vergani Mario	A.V.A.L. Varese	2	1145		
25	Susta Paola	AeC. Foligno	1	1066		
26	Beucci Giovanni	AeC. Parma	2	1029		
27	Faes Francis	A.V.A. Valbrembo	2	1028		
28	Tatti Marco	A.V.A.L. Varese	2	1005		
28	Di Penna Enzo	A.V.A.L. Varese	2	1005		
30	Pressato Massimo	A.V.A. Valbrembo	2	960		
31	Marcianta Alessandro	A.V.A.L. Varese	1	938		
32	Martinelli Daniele	AeC. Rieti	1	908		
33	Ballabio Giuseppe	AeC. Rieti	1	828		
34	Matteucci Enrico	A.V.A.L. Varese	1	814		
35	Guardalà Isidoro	A.V.A.L. Varese	1	797		
36	Dalla Brida Mauro	AeC. Trento	1	706		
37	Saurin Gustavo	A.V.A.L. Varese	1	699		
38	Francica Rosario	A.V.Lariano	1	669		
39	Liberati Guglielmo	AeC. Toscana	2	665		
40	Di Belardino Marco	AeC. L'Aquila	1	614		
41	Mazza Alberto	A.V.A. Valbrembo	1	609		
42	Formosa Flavio	AeC.V.V. Mugello	1	590		
43	Merlini Renato	A.V.A. Valbrembo	1	575		
44	Soldati Fortunato	A.V.A. Valbrembo	1	573		
45	Obkircher Rupert	AeC. Bolzano	1	569		
46	Martelli Margherita	AeC. Sondrio	1	568		
46	Adragna Domenico	Aeronautica Militare	1	568		
48	Bandini Vieri	A.V.Lariano	1	568		
48	Dell'Erba Andrea	AeC. Roma	1	568		
48	Montagne Michele	AeC. Rimini	1	568		
51	Tettamanzi Mauro	A.V.A. Valbrembo	2	563		
52	Piantanida Enrico	A.V.A.L. Varese	1	540		
53	Zanichelli Claudio	AeC. Parma	1	533		
54	Allegriini Lorenzo	AeC. Prealpi Venete	1	500		
54	Costacurta Giuseppe	AeC. Prealpi Venete	1	500		
56	Sironi Alberto	A.V.A.L. Varese	1	486		
57	Magnaghi Piero	A.V.A.L. Varese	1	436		
58	Angelini Danilo	AeC. Foligno	1	400		
59	Bertuzzi Alvise	A.V.Lariano	1	392		
60	Frailich Giorgio	A.V.M. Milano	1	285		
61	Ciana Marco	AeC. Valdossola	1	280		
62	Chiesa Ernesto	A.V.A. Valbrembo	1	226		
63	Mauri Tiziano	A.V.M. Milano	1	224		
64	Pieters Richard	A.V.Lariano	1	222		
65	Capuzzo Graziano	A.V.A. Valbrembo	1	217		
66	Frigerio Luca	A.V.A. Valbrembo	1	211		
66	Galimberti Oscar	A.V.A. Valbrembo	1	211		
68	Barioli Jacopo	A.V.A.L. Varese	1	195		
n. voli :	99	Totale Km validi :	35.824,8	Media km volo :	361,9	* punti algoritmo (\$) Bonus



Il Volo a Vela è anche una famiglia

È vero che tutti i volovelisti si sentono un po' fratelli tra di loro, anche quando esistono sane rivalità sportive e quindi sono una grande famiglia, ma qui si vuole raccontare di una famiglia in senso stretto che molto ha fatto per lo sviluppo del volo a vela in Italia e che gli ha regalato più di un record mondiale.

I signori Orsi (nomen est omen) non amano che si parli di loro, ma "Volo a Vela" è finalmente riuscito, grazie alla tenacia del suo direttore, a strappare un'intervista ad Adele Mazzucchelli Orsi, detentrica di record mondiali, campione italiano assoluto in classe libera a Rieti e, con la famiglia, 'motore' della creazione del Centro Studi Volo a Vela Alpino e quindi del campo di volo a Calcinate del Pesce. Dobbiamo anche ammettere che è grazie al sostegno di queste persone che la nostra rivista va avanti, sempre senza interferenze.

A Soaring Family

I believe all glider pilots feel they belong to a big family, but within the Italian gliding community there is a very special family, in the strictest sense. This family did much to foster the development of soaring in Italy, and one of its members conquered several world's record.

They are the Orsis. "Orsi" in Italian means "Bears", and bears in Italy are considered to be very private. So are the Orsis, who value doing rather than talking, and have understatement as their credo. Thus it is only thanks to the stubbornness of "Volo a Vela" Editor in Chief, Renzo Scavino, that I was able to obtain the following interview with Mrs. Adele Mazzucchelli Orsi, a world's record woman, an Italian open class champion in Rieti, and, with her family, the 'engine' of the creation of the Centro Studi Volo a Vela Alpino (Center for the Study of Alpine Soaring), and of the gliding side of Calcinate del Pesce (Varese, Italy). The Orsis have also constantly supported this magazine, and it continues to be printed because of their generosity. The fact that they never interfered as far as the published matters are concerned is tremendously appreciated by the magazine staff.

Come ha cominciato a volare?

Ho cominciato andando a Vergiate. Avevamo degli amici con i quali di solito giocavamo a tennis il sabato e la domenica. Un sabato uno mi dice: "Domani non vengo." "Perchè?" chiedo. Mi risponde: "Perchè vado a Vergiate a fare il volo a vela".

Non avevo le idee chiare, credevo che il volo a vela fosse ancora quello tirato giù dal Campo dei Fiori con l'elastico. E così Giorgio ed io lasciammo passare 2 o 3 domeniche, poi decidemmo di andare a vedere che cosa era davvero il volo a vela. Trovammo Sergio Baldisseri che ci fece volare in biposto con lui. E tutto ci entusiasmo subito. È merito di Sergio se mio marito ed io abbiamo cominciato a fare il volo a vela. È stato un "coup de foudre" che piano piano si è sviluppato sino a diventare una passione per la vita. Dopo di che poco tennis e tutti i sabati e le domeniche a Vergiate. Era il 1959. Nel 1961, grazie all'aiuto di mio padre che mi regalò i terreni e contribuì a costruire la club house, ci trasferimmo a Calcinate.

Allora c'era Plinio Rovesti, soprattutto noto come meteorologo, a dirigere la rivista "Volo a Vela".

Il trasferimento a Calcinate fu importante perchè il posto permetteva di sfruttare al meglio le condizioni meteorologiche e l'orografia. Da Vergiate l'unica dinamica che si poteva utiliz-

How did you start flying?

I started going to the Vergiate airfield back in 1959. My husband Giorgio and I had some friends who used to come to our home to play tennis on Saturdays and Sundays. At a certain point one of them told me: "Tomorrow I am not coming." I asked why, and he replied he was going to Vergiate to fly a glider.

I had no clear idea of what he meant at that moment, I believed that gliders were still like the historical ones launched years before from Mount Campo dei Fiori with a bungee cord.

Giorgio and I let some week-ends pass by, then decided to go have a look.

We met Sergio Baldisseri who soon took each of us aloft in a two-seater, and made us true believers immediately. It is Sergio's merit if both Giorgio and I started soaring. It was a "coup de foudre" that slowly developed into a lifelong passion. After that day we played very little tennis and spent all our Saturdays and Sundays at the Vergiate airfield, initially flying the Spatz and the Canguro.

A special souvenir of Vergiate?

There are many, but the outlandings just a couple of Kms from the field with Roger Biagi as my instructor are unforgettable.

zare era quella dei collinini a nord. Da lì era già un successo arrivare al Campo dei Fiori e al Generoso, peraltro in quei tempi avevamo soltanto il Passero e il Canguro.

Un ricordo particolare di Vergiate?

Tanti, ma i fuoricampo a 2 km dall'aeroporto con Roger Biagi come istruttore, essenziali per "rompere il ghiaccio" proprio con il concetto di fuoricampo, come giustamente sosteneva Roger, sono indimenticabili.

Poi arrivarono i Bocian, i Foka e i Mucha. Arrivò il Dornier.

Quello fu uno sviluppo importante per il volo a vela italiano, ottenuto con il vostro aiuto. Poi venne Calcinate, creato con l'importantissimo contributo di suo padre, Silvio, mentre qualche anno dopo l'AVM si trasferiva a Verzago e Capoferri dava vita a Valbrembo. Un periodo di grande crescita.

Sì, è vero.

E lei cominciò a fare record mondiali femminili, ad esempio quello di velocità su triangolo di 100 km in monoposto e in biposto, quello per i biposto su triangolo di 300 km, quello di distanza su andata e ritorno, sempre in biposto.



He maintained, and he was definitely right, that I should get accustomed to landing out, and that landing out was normal... Then I remember how happy we were when there arrived the new Polish gliders, that is the Bocians, Fokas and Muchas, and the Dornier towplane.

That was an important advance for the sport of gliding in Italy, and your family contributed in it. Then there came the new field of Calcinate - I would say a sort of creature of your father - and after a few years AVM too moved to a new place, and Capoferri created Valbrembo. A period of sustained growth.

Yes, that's true.

In 1961 we moved to Calcinate. This was made possible because my father, Silvio, presented me the land on which the airfield was to be constructed, and helped a lot with the building of the clubhouse.

Plinio Rovesti, a well known meteorologist, was the Editor in Chief of "Volo a Vela" at that time.

The transfer to Calcinate was important because the new location permitted the weather conditions and the orography to be much better exploited. The only ridge soaring possible from Vergiate was that on the hills north of the field. From there it was difficult even to reach Campo dei Fiori and Mount Generoso with the ships we had at that time.

And you started flying world's record flights. Among them two feminine speed records on the 100 km triangle, both single seat and two seat, the two-seater record on the 300 km triangle, the 300 km out-and-return record in a two-seater.

Yes. I achieved the first record at Rieti, then there came those from Calcinate. And those from Calcinate are perhaps the

Sì. Il primo record lo ottenni a Rieti, poi ci furono quelli da Calcinate, che forse sono i record che mi hanno dato più soddisfazione, più di quello in Australia e di quello in Namibia. Erano i primi e anche quelli più difficili.

Cosa serve, a parte, ovviamente, la capacità, per fare un record? A che cosa si pensa? Quando uno decide che è il giorno giusto? Quanto conta la macchina?

Se si vuol fare un record, e i record mondiali sono sempre stati il mio obiettivo prediletto nel volo a vela, bisogna soprattutto essere tenaci. Tentare, tentare e tentare questo è fondamentale. Non c'è bisogno di una giornata o di un'ispirazione particolare, è necessario invece insistere tante volte. La cocciutaggine, la voglia di provare e riprovare, senza aspettare che arrivi la meteo perfetta è essenziale. E poi la tranquillità. Non dare troppa importanza, troppa enfasi al tentativo. Andare in volo sereni, impegnati, ma senza ansia. Ho sempre cercato di partire tranquilla e una volta in aria di concentrarmi su quello che facevo. Certo, ho avuto intorno persone che mi hanno aiutato sempre, come Sergio Baldisseri, Guglielmo Giusti e altri che, prima, mi avevano insegnato molte cose, come Attilio Pronzati, al quale devo l'aver imparato a volare con il vento e in montagna, Stanislaw Wielgus e Gioacchino von Kalkreuth, un esempio per tutti.

Quanto alla macchina, avere un aliante avanzato certo aiuta.

Lei ha fatto soprattutto record di velocità. Non guadagni di quota, ad esempio, perché?

Per quanto riguarda i guadagni di quota, più di tanto non si riusciva ad andare, poi ci voleva l'equipaggiamento specifico, l'ossigeno e così via. Quelli di distanza erano più "normali", ma la velocità è così affascinante...

Il suo record più recente è stato un 100 km su triangolo ottenuto in Namibia con Katrin Keim. Katrin ci diceva che si tratta di un record particolarmente difficile. Si è recentemente parlato anche di abolirlo. Che cosa ne pensa?

È davvero difficile fare il record sui 100 km perché ci sono tantissimi fattori in gioco: la tattica, le condizioni... In questo record non viene perdonato nulla. Sui 500 km, sui 1000 km, puoi anche fare una spirale in più. Sui 100 no.

È giusto mantenerlo.

Lei ha anche partecipato a molte gare di volo a vela, combattendo ad armi pari con i concorrenti maschi. È stata campione italiano assoluto e ha partecipato ai mondiali in Australia. Che cosa significava per lei gareggiare?

records I like best, the ones from which I got most satisfaction, more than the one I flew in Australia and the one I achieved in Namibia. The reason is simple: they were the first and the most difficult ones.

What do you need, apart from skill, to fly a record flight? What do you think when you try a record? When do you decide it is the right day? How important is the sailplane you fly?

If you want to achieve a record - and world's records have always been my favorite targets - you need to be tenacious. Try, try and try again, this is the most important thing. The day does not need to be exceptional. You do not need to feel particularly inspired. Just try, try and try. Then, be tranquil. One should not place too much emphasis on the record attempt. You should be serene on take-off, that is committed but not anxious. I always tried to be calm when I took off, and, once aloft, to concentrate on my objective. I must also say that there were wonderful persons who helped me all along: Sergio Baldisseri, whom I mentioned before, Guglielmo Giusti, Attilio Pronzati, who disclosed me the secrets of flying with the wind, Stanislaw Wielgus, and Jochen von Kalkreuth, an unforgettable example. Eventually, having an advanced ship surely helps.

You mostly achieved world's speed record. Why not altitude gains, for instance?

Altitude gain records are hardly achievable in this area. Additionally, you need a specific equipment, I mean oxygen system and so forth. Distance records are fascinating, yet, what's better than a speed one?

Your recentmost world's record was a two-seater speed record on a 100 km triangle. You flew it in Namibia with Katrin Keim in the back seat. Katrin (a world's record woman herself) told me that this is a very, very difficult record, yet FAI considered abolishing it. What do you think?

It is definitely hard to achieve a world's record on the 100 km triangle. There are so many factors that come into play. Your tactic is paramount, then the weather conditions are extremely important. You cannot do anything wrong on a 100 km triangle. When you try to break the 500 km or 1000 km record, you may let yourself waste a minute, or fly one more spiral. No way of doing that on a 100 km record attempt. It is right that this record is kept.

You participated in many gliding contests, and fought with your male adversaries on a par. You were the Italian champion and as such took part in the World's Championships in Australia. Why were you so keen to compete?

Competitions are a part of soaring. You miss some of the sport if you do not compete. I always liked being in a competition. I felt it was complementary to record and distance



Anche competere fa parte del volo a vela, non partecipare alle gare toglie qualcosa allo spirito dello sport. A me è sempre piaciuto gareggiare. Era una cosa complementare ai record, ai voli di distanza.

Quanto a competere con gli uomini, forse il volo a vela è uno dei pochi sport che cancella le differenze. E io credo, modestamente, di aver ottenuto dei risultati buoni.

Noi abbiamo riletto qualche classifica e qualche nome: Neubert primo, Adele Mazzucchelli seconda. E poi altre classifiche e altri nomi come Moffat, Holighaus e lei era sempre lì.

Sì, è vero.

Una sola volta ho partecipato a una competizione femminile, in Polonia. E ho preso una batosta dalle tedesche. Dovevamo volare tutte con lo stesso aliante, di un tipo che non avevo mai provato prima, il Pirat.

Lei ha gareggiato anche contro suo marito, che correva sotto l'egida del gruppo 'Nello Valzaia' di Como. Che effetto le ha fatto?

È come se non fosse stato il marito, era come se fosse un qualsiasi altro avversario. A parte i titoli che facevano sui giornali di Roma: "Moglie batte marito".

flights.

As far as "fighting" with men is concerned, I think gliding is perhaps one of the few sports in which there are no differences. Gliding does away with all the differences. I competed against men, and I think I got a few good results.

That's understatement: I read a few scoring tables and a few names: Neubert, 1st, Adele Mazzucchelli 2nd, then others listing Moffat, Holighaus, and you were there, trailing or leading them.

Yes, that's true.

I took part in a feminine competition only once. It was in Poland. And the German pilots gave me quite a beat. We were to fly the same glider, one I had never tested before, it was the Pirat.

You also competed against your husband, how was it?

It was like he was not my husband. He was just like any other pilot, apart from the titles of the newspapers in Rome that read "Flying wife beats her husband".

You were lucky enough to have a family who shared your love for flying. Did your children follow you?

My father was happy I was flying because he realized how much I liked it, my husband is a keen glider pilot. The children, conversely, do not fly. Only Silvia started out and was about to get her license, but quit before her first solo. I did not force



Ha avuto la fortuna di avere una famiglia che condivideva o appoggiava la sua passione per il volo. I figli non vi hanno seguiti?

È vero, mio padre era contento che volassi perchè aveva compreso quanto ciò mi facesse felice, mio marito ha condiviso la mia passione. I ragazzi invece non volano. Solo Silvia era arrivata sino a pochi voli dal brevetto, ma poi ha abbandonato. E io certo non li ho forzati, o si vola volentieri o non lo si fa.

Lei ha ricevuto molti importanti riconoscimenti, un esempio per tutti, la medaglia Majewska. Anche l'ing. Bazzocchi ha detto che lei ha fatto moltissimo per gli sport aeronautici. Quanto piacere le ha fatto avere questi riconoscimenti?

Piacere sì, ma non più di tanto.

Un episodio e un volo che ha voglia di raccontare, tra i tantissimi.

Prima il volo.

Era un 500 km da Calcinate. Passai Coira e il lago, avanti sulle montagne alte, fino al pilone, il ritorno per il Bernina, verso Sankt Moritz, sulla valle dell'Engadina. Una vista stupenda. Volavo con il Kestrel 604.

Quindi l'episodio.

A Rieti diedero, in una gara, uno di quei temi "innovativi" che si chiamavano distanza libera in area prefissata, ovvero "cat's cradle". Volai il più distante possibile, a mio giudizio, poi trovai l'onda. Ricordo di aver chiesto a Guglielmo Giusti, l'ultimo rimasto alla radio: "Credi che ce la faccio a fare ancora un'andata e ritorno da qui a lì?" Lui mi disse "Sì, prova". Arrivai in campo che era buio. Misi giù l'aliante e l'unico che mi venne incontro, perchè gli altri erano andati tutti a mangiare, fu il piccolo Luca Monti, che è diventato un campione di volo a vela ed un pilota di Alitalia. Nell'aeroporto deserto c'era solo questo piccolino, che mi commosse.

Atterrerò a Rieti col buio?

Sì.

Deve essere stato molto interessante per lei aver vissuto tutto lo sviluppo delle macchine, dal Canguro, al Calif a quale odierne. Quale è l'aliante che lei ha amato di più?

Era inglese. Lo Skylark 4. È stato il mio primo aliante "serio", non era ancora arrivato il trionfo della plastica. Poi il 'Calif', ma mi piaceva meno, anche se i posti affiancati, che forse pur peggiorano le prestazioni, sono più divertenti. Credo, in ogni caso, che ulteriori sviluppi verranno molto presto.

Come "Nel senso di Smilla per la neve" nessuna conclusione.

RF

them: either you fly with pleasure, or you do not.

You got several important aviation awards, including the Majewska medal. Dr. Bazzocchi (note for the foreign readers: the "B" in the designation of the MB-339 aircraft flown, for instance, by the Italian air force aerobatics team "Frecce Tricolori"), told me that you did much to advance the aviation sports in Italy. Did those awards make you particularly happy?

I was happy to receive them, but I certainly did not get too excited.

A flight and an episode you would like to tell.

The flight first

It was a 500 km flight from Calcinate. I flew past Chur and the lake, forward over the high mountains to the turning point. I got back overflying Engadine. The sight was wonderful, everything was so gorgeous... I was flying a Kestrel 604.

And the episode

It was at Rieti. I was flying during a championship. They had assigned a then-innovative task, a "cat's cradle".

I flew as far as I could, then I contacted the wave. I called the ground. Guglielmo Giusti was the only one still on the radio. I asked him "It's late, but do you think I can go 'there' and make it home?". He replied "Yes, try". I got back over the field when it was already dark. I landed carefully, and the only one who came to meet me in the otherwise desert airfield was a very young boy. Everybody else had gone to have dinner. He moved me. That child, Luca Monti, is now a gliding champion and an airline pilot with Alitalia.

So you landed at Rieti after dark, as Alvaro de Orleans did during the 19th WGCs?

Yes.

I am sure it has been very interesting for you to witness the development of sailplanes from the Canguro to the Calif, to the most modern ones. Which is the glider you liked best?

It was a British one, it was the Skylark 4. Perhaps it was my first high performance glider. Plastics was not yet in fashion then. The Calif comes second, but I liked it less, even if side by side seats are a lot of fun, but possibly not the best in terms of performance. In any case I am sure that further developments will come soon.

The soaring community can only look ahead.

RF

Alzate Brianza

“A Milan disen che mort un Papa se ne fa un alter”. Valido detto, con tutte le eccezioni, naturalmente, che la contingenza causata dal vuoto richiama in chi deve necessariamente ricercare il “rimpiazzo”.

Prova tu a sostituire Giancarlo Maestri, per favore !

Faceva tutto e non solo nel nostro ente, con irruenza travolgente, dal trainatore all'istruttore, dal capo-controllo al direttore della scuola, dalla fisarmonica al pianoforte, col cuore e l'intelletto, a terra e in volo, nel doppio comando e in gara. Tanto da portare, negli anni appena trascorsi, le ore di volo a livelli record per la nostra struttura formata di puro volontariato.

Quel vuoto lo misuriamo ora, nelle riflessioni dell'insonnia, a mille e mille ore di volo non volate, quelle che non facciamo ore e quelle che non faremo tanto presto.

Uomini e piloti così, già !, ce ne sono pochi e la loro opera la apprezza appieno - debolezza umana dell'ingratitude - solamente “dopo”.

Tuttavia la luce della continuità aumenta d'intensità proprio nella scuola (anche per non essere eredi ingenerosi delle sue opere) ove si è colto un frutto seminato da lui.

Lui se ne è andato che era acerbo, ora è maturo: dieci nuovi piloti volano ad Alzate Brianza.

Ecco il comunicato stampa, freddino freddino, dato ai giornali locali e alla stampa specializzata.

Domenica 5 ottobre si è conclusa con le prove pratiche su aliante biposto, copilota Istruttore ministeriale Comandante Giovanni Fornari, la sessione autunnale della scuola di volo a vela dell'Aeroclub Volovelistico Lariano.

Il Direttore della scuola Pietro Longaretti, con la collaborazione dei piloti istruttori Albertazzi, Francica, Maestri e Visonà, ha portato brillantemente al brevetto dopo l'istruzione durata da otto a dieci mesi, secondo la frequenza, i signori: Dianati Luca, Fabi Andrea, Invernizzi Stefano, Molteni Roberto, Morganti Paolo, Negri Paolo, Rainolter Giuseppe,

Sala Nicola, Sambataro Salvatore e Zara Gianfranco.

L'inserimento nella compagine sociale dei neo-brevettati porta così a centodiciotto la rosa dei piloti attivi in seno all'Aeroclub presieduto da Leonardo Briadori, finora unico pilota italiano vincitore (anno 1995) di un campionato mondiale.

Sono giunti alla fase finale altri sette allievi-pilota ed il loro inserimento nella sessione invernale d'esami dipende in parte dal clima stagionale ed in parte sul carico di lavoro gravante sull'ispettore ministeriale, unico in tutta Italia per il volo a vela.

Prosegue intanto l'istruzione di altri ventitre allievi inseriti nelle lezioni teorico pratiche dopo la pausa estiva.

Tutto l'organico dell'Aeroclub Volovelistico Lariano, dagli amministratori ai piloti trainatori, dal direttore della scuola ai piloti istruttori, opera secondo i principi del puro volontariato. Infatti, l'Ente non ha dipendenti di sorta.

EGIDIO GALLI

VGC

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

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

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

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

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

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

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

ASIAGO - Quattromila anni a raduno sull'altopiano dei sette Comuni



Grande gioia e immensa sorpresa hanno caratterizzato uno strano e anomalo raduno celebrato il 14 settembre 1997 sull'aeroporto di Asiago. Di solito le riunioni, i rimpatri, gli anniversari hanno luogo in occasione di date fisse, di memorie storiche precise, di particolari avvenimenti da ricordare. Niente di tutto questo. È accaduto che, durante lo stage volovelistico estivo sull'altipiano dei sette comuni, un sommesso tam tam, un discreto passa parola, qualche telefonata così, tanto per salutare un amico lon-

tano nel ricordo di antiche e bellissime giornate passate insieme, sono riusciti ad attirare sul magnifico aeroporto prealpino ben sessanta persone, in una giornata di fine estate, un po' imbronciata all'inizio, ma poi calda e serena. Ecco quindi riuniti i pionieri del volo a vela vicentino con i vecchi stagisti di Asiago degli anni sessanta, provenienti da ogni luogo: da Bergamo a Trieste, da Trento a Mantova, più una presenza virtuale via fax da Parigi. Età complessiva dei presenti quattromila anni; ma entusiasmo e spi-

rito alle stelle come ai bei tempi andati. Baci, abbracci, pacche sulle spalle a non finire. Oltre al quasi vegliardo comandante Domenico Brazzale, uno dei primi istruttori di volo a vela italiani e chiochia di tutti i presenti, particolarmente commovente la presenza di Dal Sasso detto Mimari, che non ha voluto mancare pur essendo inchiodato su una carrozzella; ciò non gli ha impedito però di mostrare la sua affabilità e il suo appetito durante il luculliano pranzo del quale, in verità, nessuno si è schifato. Ciò significa che, per lo meno i denti, funzionano ancora. Bellissima la filmina degli amici di Trento sul gemellaggio, avvenuto parecchi anni fa, tra Asiago e la Wasserkuppe. Prima del convivio una semplice e toccante cerimonia: una Messa per noi e per quelli (tanti) che non ci sono più, celebrata da un umile fraticello eremita nella suggestiva cornice del grande hangar, sotto le bianche e lunghe ali dei nostri alianti.

Arrivederci, amici, alla prossima volta.

BAUDINO

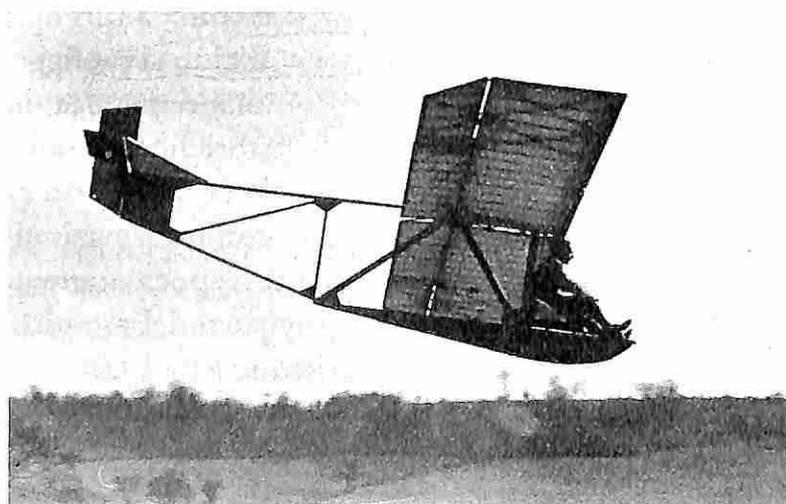
E VOLO A VELA rimane in attesa di altri scritti a ricordo!



3° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING LUIGI TEICHFUSS

Raduno internazionale di alianti d'epoca
Pavullo nel Frignano (Modena)
Aeroporto G.Paolucci
dal 26 Giugno al 5 Luglio 1998

Per informazioni contattare Vincenzo Pedrielli
Tel. 02- 95.74.30.33 (ore ufficio) - Fax 95.74.22.92



GUIDONIA

35° Raduno aliantisti militari

Nei giorni 6 e 7 settembre 1997 si è svolto a Guidonia il 35° Raduno nazionale degli aliantisti militari da sbarco e assalto. Convenuti da ogni parte d'Italia sono affluiti all'aeroporto di Guidonia numerosissimi piloti militari attualmente in congedo, del vecchio Reparto da Sbarco e Assalto.

Il Prof. Tommaso Donato - organizzatore del Raduno - a conclusione del convivio, ha rilevato come lo stato e la qualifica di Pilota Militare di alianti da sbarco e d'assalto comportino l'accettazione e l'esecuzione di atti guerreschi di estremo rischio nei quali si fondano i più puri arditismi della terra e del cielo. Lo stesso Prof. Donato ha fatto infine un breve cenno storico del Reparto, che riportiamo integralmente.

AREZZO

Dal Notiziario n. 7 dell'Aero Club di Arezzo

Un maestro del volo silenzioso

Un'ala silenziosa da qualche tempo corona, dall'alto, la nostra superficie aeroportuale. È un veleggiatore di colleghi toscani di San Lorenzo al Mugello.

Una volta lo chiamavano aliante e noi che per ragioni militari nel 1940 apprendemmo a pilotarlo eravamo nominati "aliantisti". Tutto questo mi commuove, nel vedere il presente e nel ricordare il passato, quando ancora imberbi ci insegnò a volare un uomo che stava insegnando la stessa cosa a mezza Italia. Godevamo di un insegnamento multiplo: pilotare un aereo, sbarcare possibilmente in un punto ostile ma programmato e poi combattere per la Patria cui credevamo.

Si chiama, la persona che mi onoro ricordare, Plinio Rovesti, un pioniere del volo a vela italiano, ancora vivo e vegeto nonostante l'età che sfugge al controllo anagrafico; abita a Rieti e la sua casa è meta ambita da parte di tutti i volovelisti, in particolare degli ex-aliantisti militari che amano far visita al "mostro sacro" del volo senza motore, a colui che insegnò a pilotare un'ala silenziosa per il bene sacro, come si diceva, del Re e della Patria. Forse al Re poi non ci credemmo più tanto, ma alla Patria sì: combattemmo in modo diverso da quello previsto pensando di stare nella carlinga di un aereo da sbarco; ma Plinio ci aveva insegnato non solo a volare, ma anche ad essere uomini e tali siamo rimasti.

Grazie Plinio! Goditi il tuo panorama reatino dove sui colli circostanti volano ancora ali silenziose alla ricerca di quell'Assoluto che ci invita e ci seduce.

Ezio Scarponi - Socio Pilota

È SCOMPARSO UN ALTRO PIONIERE DELL'AERONAUTICA.

L'ING. EGON SCHEIBE È MANCATO IL 26 SETTEMBRE DI QUEST'ANNO.

Durante la sua lunga vita ha dedicato tanta parte delle sue energie al volo a vela.

La comunità volovelistica non dimenticherà le sue capacità di progettista.

"Volo a Vela" e tutti i piloti italiani, partecipano al dolore dei famigliari.

* * * * *

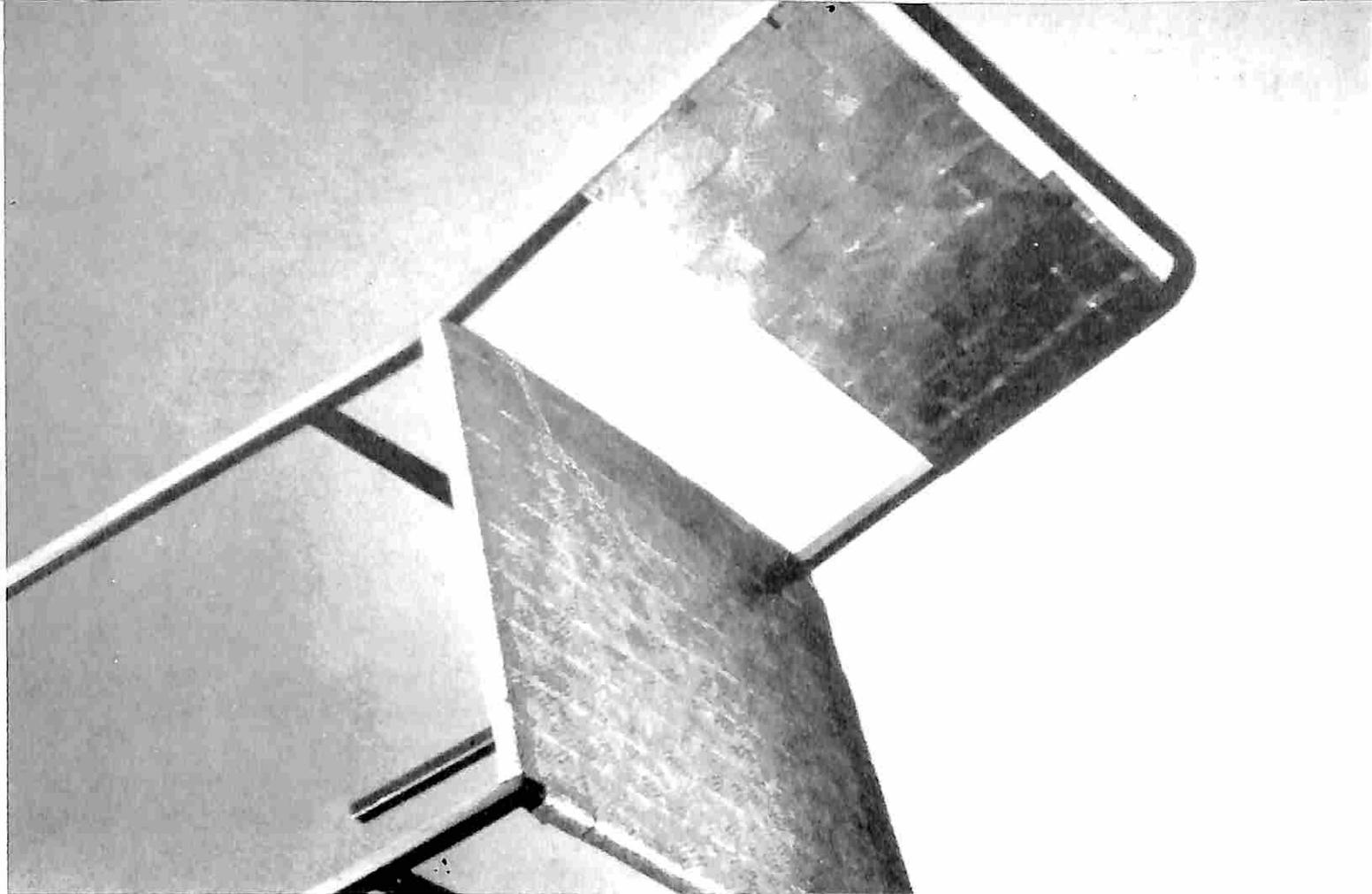
12 ottobre
aeroporto
sondrio
caiole

battesimi dell'aria
dalle ore 9.00 alle 11.00
dalle 15.00 alle 18.00

lanci paracadutisti voli acrobatici
dalle ore 11.00 alle 12.00, dalle 14.00 alle 15.00

degustazione prodotti tipici
dalle ore 12.00 alle 14.00

Aero Club Sondrio
PROVINCIA DI SONDRIO
AVIO VALTELLINA



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloid e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

RELAX

Elegante seggiolino ribaltabile realizzato in resina termoplastica. Ideale per le cabine doccia, ed anche per arredare con un tocco di classe il bagno.

La superficie liscia, l'armonia delle forme, la qualità della materia prima impiegata sono garanzia della massima igiene e facilità di pulizia. La finitura antiscivolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

Viene fornito completo di accessori per il montaggio e di maschera di foratura.

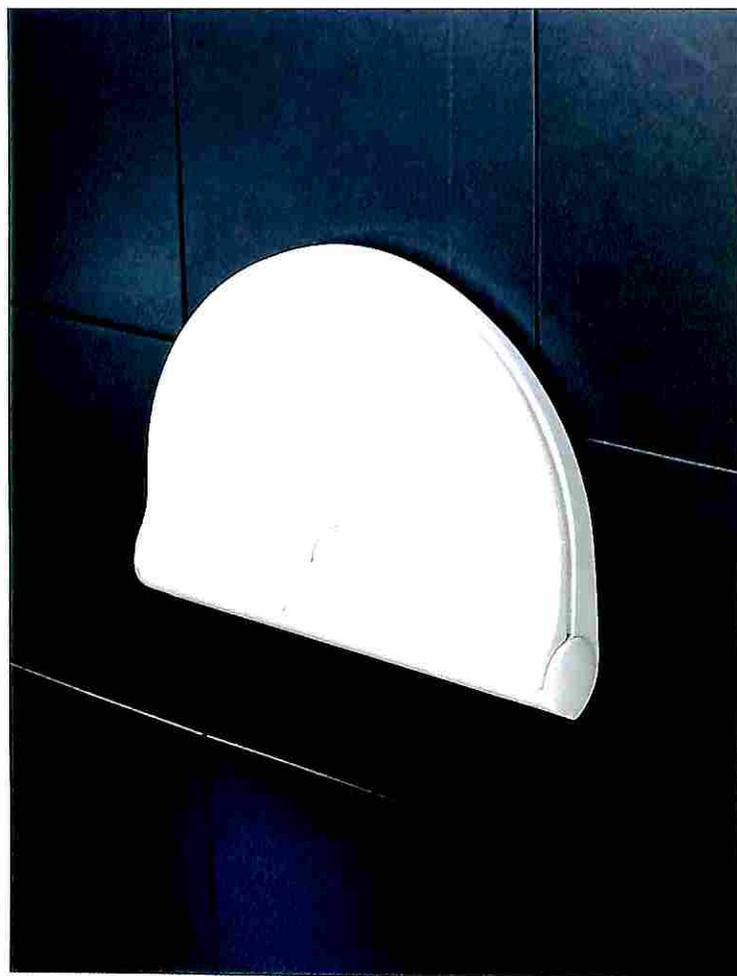
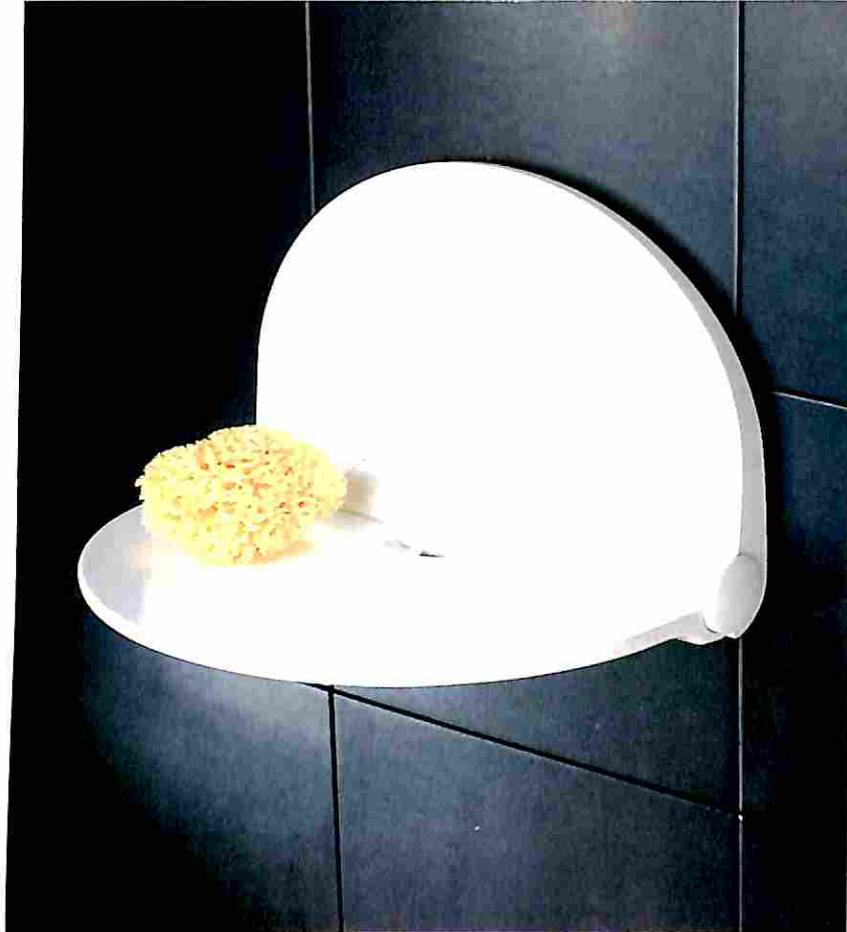
Dimensioni: larghezza cm. 37
profondità con seduta aperta cm. 28
profondità con seduta chiusa cm. 7

Élégant siège rabattable en résine thermoplastique. Idéal pour la douche et aussi pour l'aménagement avec une touche de classe de la salle de bains.

La surface lisse, l'harmonie des formes et la qualité des matières premières employées garantissent le maximum d'hygiène et la facilité de nettoyage. La finition antidérapant de l'assise contribue enfin à une parfaite sécurité.

Il est livré avec les accessoires de montage et les supports de fixation.

Dimensions: largeur cm. 37
profondeur avec siège ouvert cm. 28
profondeur avec siège fermé cm. 7



Elegant tip-up seat made by thermoplastic resin. Ideal for the showerroom and to give the bathroom a class-touch.

The smooth surface, the harmony of the forms and the quality of the used materials guarantee the highest hygiene and easiest cleaning. The antislip finishing of the sitting part is after all an element of extreme security.

Relax is provided with fixing accessories and drilling pattern.

Dimensions: width cm. 37
depth by open seat cm. 28
depth by closed seat cm. 7

Eleganter Klappsitz, hergestellt aus thermoplastischem Vollkunststoff. Ideales Zubehör für Duschkabinen. Sinnvolles Ausstattungsdetail für ein wenig mehr Klasse im Bad.

Die glatte Oberfläche, die harmonische Formgebung und die hohe Materialqualität sind die Garantie für einfache Reinigung und optimale Hygiene. Die rutschfeste Sitzfläche ist ein weiteres Element extremer Sicherheit.

Relax wird mit Befestigungsmaterial und Montageanleitung geliefert.

Masse: Breite cm. 37
Tiefe bei offener Sitz cm. 28
Tiefe bei geschlossener Sitz cm. 7

Elegante opklapbare kunststof zitting. Ideaal voor de douche-ruimte en om de badkamer met meer klasse uit te rusten.

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

Maten: Breedte cm. 37
diepte cm. 28
diepte met opgeklapte zitting cm. 7

PLASTICA
ilma

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



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.*

FOTO ADRIANO

PARINBELLI