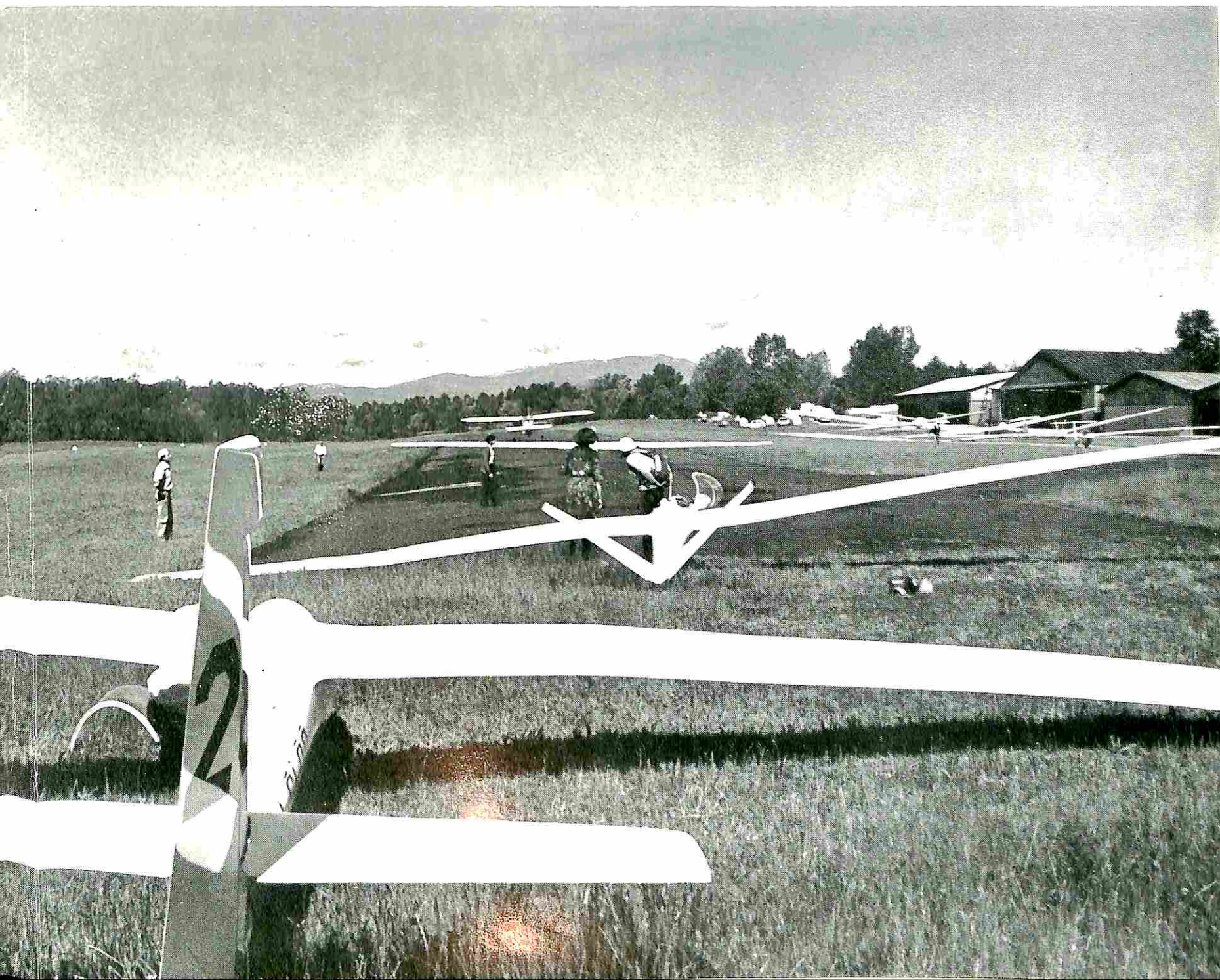


LA RIVISTA
DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI

VOLO A VELA



GIUGNO - LUGLIO 1978
N. 128



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

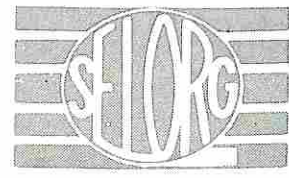


Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7

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

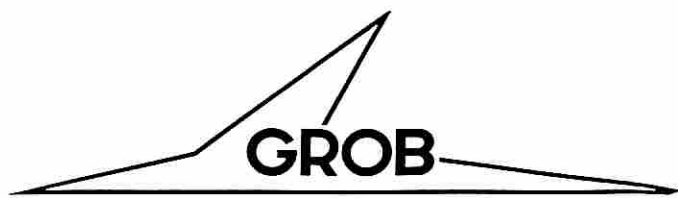
Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

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

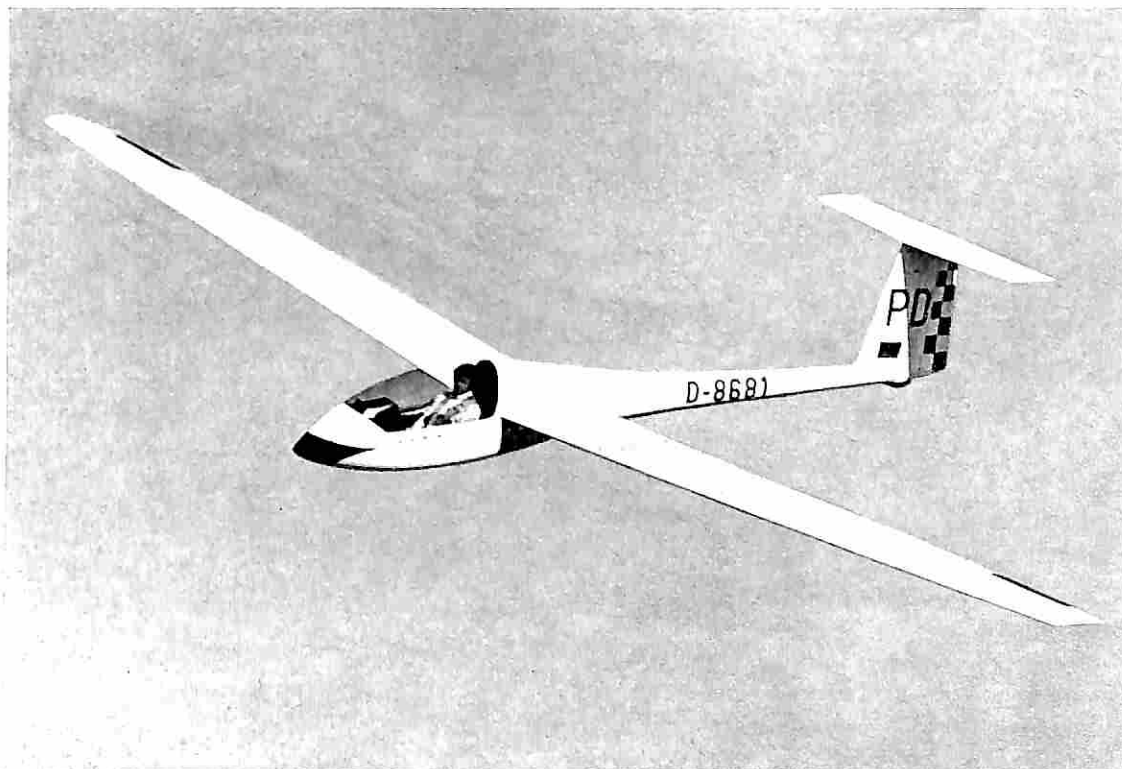


Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl
20136 Milano, via C. Vittadini 3,
telefono 581419



BURKHART GROB
FLUGZEUGBAU
8948 MINDELHEIM
INDUSTRIESTRASSE
LBA - Nr. 1 - B21



ASTIR CLUB

Monoposto 15 m., carrello fisso

ASTIR STANDARD

Monoposto 15 m., carrello retrattile e ballast

SPEED ASTIR 2°

Monoposto 15 m. FAI, con flaps e ballast

TWIN ASTIR TRAINER

Biposto, carrello fisso

TWIN ASTIR

Biposto, carrello retrattile e ballast

Rappresentante ufficiale:

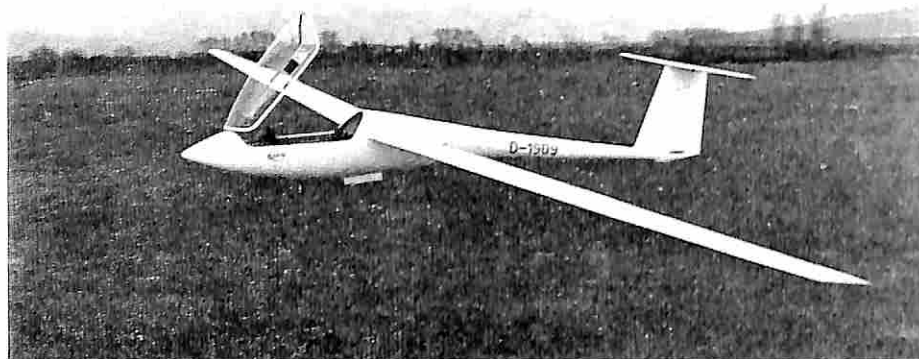
GLASFASER ITALIANA S.r.l.

Aeroporto Valbrembo
Via Locatelli 1 - 24030 Valbrembo (BG)
Tel. 035-612617

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

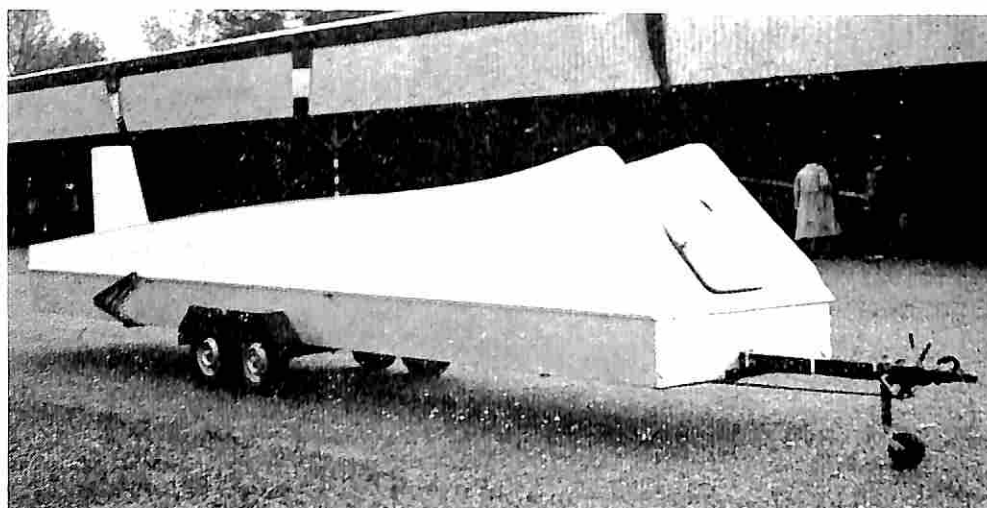


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto aliante

(omologato dal Ministero dei Trasporti
con Cert. n. 16890, OM del 4-7-1977)



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance
Classe Libera, 20 m con flaps

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard-Libera, 15 m con flaps

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500
10146 TORINO - Tel. 011-71.08.68**

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione aliante in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per aliante e motoaliante SCHLEICHER.
Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.



photo by A. Pronzati

La Rollei 35 è perfetta come una macchina fotografica da 400.000 lire *(ma te la porti dietro anche quando non hai tasche).*

Tutto ciò che chiedi a una macchina fotografica, Rollei 35 può dartelo: perchè è un "concentrato" di tutti i ritrovati in fatto di ottica, meccanica e funzionalità.

Rollei 35 ti segue dappertutto, anche dove una normale macchina fotografica sarebbe un impiccio, e ti assicura gli stessi risultati ad un prezzo nettamente inferiore.

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



molto anche a te perchè è simpatica, disinvolta, pratica. Come i blue jeans. Perchè è facile da usare, sicura, poco ingombrante.

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

Rollei

Eleganz und Präzision



LANCIA automobili di precisione

ATTUALITÀ

Tanto per cambiare ma anche per rendere merito ai nostri collaboratori abbiamo innovato nell'impaginazione l'ordine della quale non vuol rappresentare una graduatoria, l'articolo di Capoferri ci è giunto il 17 di luglio! Pensiamo però che tra il sommario l'argomento sollevato da Cibic meriti — a mondiali appena conclusi ed a nazionali in corso di svolgimento — tanta attenzione e speriamo ci procuri interventi in proposito.

ALLE PORTE DEI SORDI

Un colpo di coda ed eccoci all'appuntamento di Rieti con il terzo numero dell'anno.

Non pensavamo di farcela, ma grazie anche ai validi collaboratori della tipografia, siamo qua!

Non sono invece «qua» i molti, troppi, volovelisti nuovi e vecchi che non hanno sottoscritto o rinnovato l'abbonamento.

Pubblicheremo anche gli elenchi degli abbonati.

Riteniamo che l'abbonamento sia un gesto di solidarietà che tutti i volovelisti devono manifestare verso la loro rivista.

E' ovvio — l'abbiamo già scritto — che i soli abbonamenti non bastano, ma abbiamo bisogno che i volovelisti compiano per primi il loro dovere; dopo noi torneremo a bussare alle porte dei sordi.

NAZIONALI 1978

Per chi non sarà presente a Rieti, diciamo che al 20 luglio le iscrizioni erano le seguenti:

Cat. Nazionale:

Standard 28 dei quali 7 stranieri

Libera 20 dei quali 4 stranieri

15 Metri 14 dei quali 8 stranieri

Cat. Promozione:

classe unica con 37 iscritti

L'avvento dei biposti è rimandato all'anno prossimo. Speriamo.

Confidiamo in un miglioramento delle condizioni ed a tutti, anche alla sempre lodevole schiera dei preposti all'organizzazione, buon lavoro!

COPPA DEL VELINO

Si è conclusa il 9 luglio ed ha visto la vittoria di Luca Urbani seguito da Piludu, Marzotto, Paolo Ur-

bani e Barazzetti. Cinque prove con venti iscritti nel persistente brutto tempo.

Nel prossimo numero pubblicheremo l'abituale dettaglio.

MONDIALI DI CHATEAUROUX

Stiamo effettuando il solito servizio speciale per i 16.mondiali, attraverso lettere circolari ai corrispondenti, ma purtroppo a tutt'oggi non è successo niente di avvincente soprattutto a causa delle condizioni meteo troppo povere. A cose fatte si potranno trarre opinioni più sostanziose circa il varo della nuova classe 15 metri. Speriamo che nella prossima settimana il tempo permetta l'assegnazione di temi più impegnativi, invogliando magari i preposti a fare altrettanto per i nostri nazionali!

NUOVO PRIMATO MONDIALE FEMMINILE

«Che la sua situazione fosse gravissima Hanna lo leggeva negli occhi angosciati del medico che restò sempre al suo fianco. Per molti giorni oscillò fra la vita e la morte, poi lentamente si riaccese la speranza ed il desiderio di vivere quando le dissero che avrebbe ancora potuto volare».

Il brano sopra accennato fa parte del capitolo «Colaudatori in gonnella» tratto dall'ultimo libro di Giorgio Evangelisti «Quando la morte è distratta» (Le più incredibili storie dell'Aviazione mondiale), un libro che si legge tutto d'un fiato.

La donna della quale si parla è Hanna Reitsch e in quel lontano autunno del 1942 non avrebbe di certo potuto immaginare che 36 anni dopo avrebbe stabilito il nuovo primato mondiale femminile di distanza con un'andata e ritorno di 715 Km. Qualcuno ha detto che il Volo a Vela si può fare dai 16 agli 80 anni. Hanna è ancora giovane. Ne ha appena 65.

Non si può non ammirare questa donna che già nel 1937 (oltre quarant'anni prima) deteneva lo stesso primato con Km. 349 (l'aliante aveva sì e no 20 di Efficienza). Questo nuovo primato è stato effettuato il 3 giugno 1978 in Austria sul percorso (Timmersdorf - S. Anton e ritorno) superando di 43 Km. il precedente, detenuto dalla polacca Adela Dankowska.

Hanna Reitsch, una meravigliosa realtà nel mondo degli alianti. Il suo nome sarà per sempre scolpito fra i Jonatan del volo silenzioso.

A lei auguriamo ancora tanti lunghi voli e abbia,

da tutti i volovelisti italiani, un fragoroso lunghissimo applauso.

Emilio Pastorelli



Grazie Emilio d'avermi inviato la notizia. Non ci era sfuggita ma contavamo di parlarne in un altro numero. Lo facciamo subito, unendoci nell'applauso ma nel contempo pubblicando (per innato campanilismo) la foto dell'Adele e di Mina appena rientrate a Calcinate dal volo record-mondiale per biposti femminili in A&R, stabilito il 18 giugno, del quale ne abbiamo dato notizia a pag. 83 del precedente numero.

Avremmo voluto pubblicare un più ampio articolo su questo volo ma non siamo riusciti ad... estorcerlo.

Renzo Scavino

COL MAESTRALE DALLA SARDEGNA ALLA TUNISIA

Egregio Signor Scavino, Le sono molto grato per essersi ricordato di me e per avermi inviato la Sua rivista — ho ricevuto i nn. 125-126 — che ho letto con vivo interesse.

Debbo farLe i complimenti per la pubblicazione che — si intuisce — costa non pochi sacrifici e che trasuda immensa passione da ogni riga. VOLO A VELA riesce, a mio modesto giudizio, a trovare il linguaggio giusto per i suoi lettori, parla lo stesso idioma. E' un traguardo assai raro, mi creda, nel giornalismo professionistico. Sotto questo profilo, è un'ulteriore lezione di giornalismo, a riprova che in questo mestiere non si impara mai abbastanza.

Perchè abbia — al di là dei complimenti che possono apparire di maniera — l'esatta misura di quanto io abbia gradito la Rivista, (una sorta di indice di gradimento), Le dirò che qui da 26 anni non abbiamo più visto un aliante. L'ultimo fu di Adriano Mantelli, che venne per una esibizione con un Canguro trainato da un Beechcraft e che, in vista delle

coste sarde, si sganciò e se ne giunse planando e veleggiando fino all'aeroporto di Monserrato. In linea d'aria saranno 40 Km, ma l'impresa apparve incredibile e ne parlò la stampa locale come di un fatto eccezionale.

Fu così che il giorno dell'esibizione almeno trentamila persone restarono col naso per aria a seguire i looping di Mantelli e ad applaudire quando — udite, senza motore! — riuscì ad atterrare proprio davanti alle tribune.

Da allora, più nulla. Credo di essere ancora, a 17 anni di tempo dal conseguimento del brevetto, ancora l'unico «C» della Sardegna.

Mi ritrovo, in questa solitudine senza alianti, ogni tanto a guardare stupende lenticolari alimentate dal maestrale (che qui soffia anche a 120 all'ora, per tre-cinque-sette giorni) o ascendenze azzurre animate da un sole tropicale su terreni variegati, su costoni rocciosi e strade di cumuli tese fino alla Tunisia o imponenti cb bianchi di sole e gonfi come mucche pregne.

Ecco, la Sua rivista mi riallaccia al mondo concreto degli alianti; li rende più vicini. Soprattutto, mi consente — informandomi — di tentare di far qualcosa per questa dimensione: già a Rieti potei infrangere ostacoli e riuscire a dare per radio, nelle trasmissioni sportive, i risultati del campionato.

Poi a Valbrembo ho realizzato un documentario per il TG 1 (e in quella occasione, dopo 17 anni, grazie a Brugali, misi le mani su una cloche e mi cadde di colpo la ruggine). Spero di poter continuare. Per questo, per tutto questo, il mio grazie sincero.
Cagliari, 9 giugno 1978

Dino Sanna

Egregio Signor Sanna,

innanzi tutto mi perdoni la vanità d'aver pubblicato per intero la Sua lettera. L'ho fatto in quanto i complimenti — da parte di un professionista qualificato come Lei — sono anche di conforto e dovevano ovviamente essere «girati» a tutti i collaboratori di VOLO A VELA.

Circa il volo a vela in Sardegna, comprendo la Sua nostalgia.

Anche in altre zone dell'Italia meridionale — basta ricordare Foggia e Gaetano Pecorella — siamo in analoga situazione.

E' un problema di uomini e di... fede.

Si possono tentare exploits dimostrativi senza andare in Francia o in Finlandia.

Si può tentare di fare del valido proselitismo senza costruire le cattedrali nel deserto, tanto per ripeterci.

Io posso solo assicurarle che lo spazio su VOLO A VELA lo troveremo sempre.

Cordialmente,

Renzo Scavino



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

AOSTA

Martinet Roberto

BOLOGNA

Serra Sandro

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

COMO

G.V.V. «N. Valzania»

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

FOLIGNO

Filippucci Alberto

LUCCA

Carmassi Renato

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PADOVA

Marchetti Sergio

PARMA

Pastorelli Emilio

RIETI

Marchetti Willy

ROMA

Ae.C. Faraoni Giancarlo

G.V.A. Luca Urbani

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

UDINE

Aero Club Friulano

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA

La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

A cura del Centro Studi
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

GIUGNO-LUGLIO 1978

N. 128

SOMMARIO:

	Attualità	107
Plinio Rovesti - La 3 ^a gara di Pentecoste		111
Smilian Cibic - Una nuova filosofia per le gare		115
Attilio Pronzati - Tentativi da Calcinate		117
Emilio Tessera-Chiesa - Bernacca: dobbiamo credergli?		119
Emanuela Pronzati - 1254 (x 3) Km. prefissati		121
Danilo Spelta - La calibrazione dei sistemi di energia totale		125
Alessandro Lanzi - L'analisi di un triangolo di 518 Km.		127
La Commissione di specialità - Il Verbale n. 15		129
Giorgio Weber - Cobra 15		131
Giancarlo Maestri - L'amico Paolo		133
Luigi Colombo - Eleonora		135
Sergio Capoferri - 714 Km. sulle Alpi Austriache		137
Volo a Vela al servizio dei volovelisti		139

*IN COPERTINA: Calcinate, ore 10,30 legali!
Dobbiamo considerarlo un successo, anche se per certe lavagne
sarebbe indispensabile partire ancora prima*

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati -
Plinio Rovesti - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

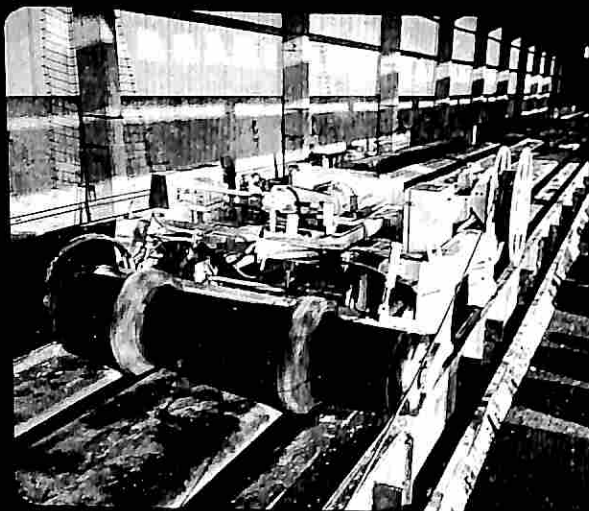
Italia:	cumulativo	L. 10.000	Redazione e Amministrazione:
Italia:	individuale	L. 15.000	
Italia:	sostenitore	L. 50.000	«Paolo Contri» Airport
Estero:	ordinario	\$ 15	
Una copia:		L. 2.000	21100 Calcinate del Pesce - (Va) - Italy

DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

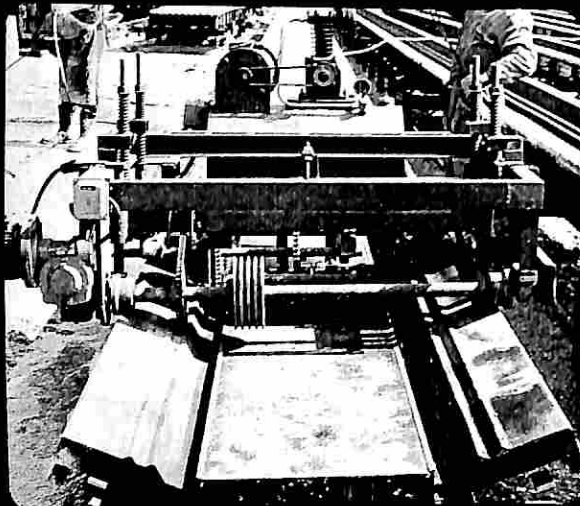
Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 del Registro
E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata,
purchè si citi la fonte. Arti Grafiche Camagni - Como

la spazzola

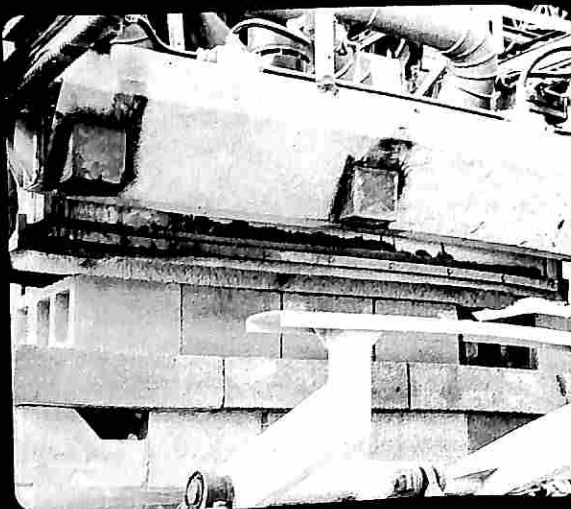
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



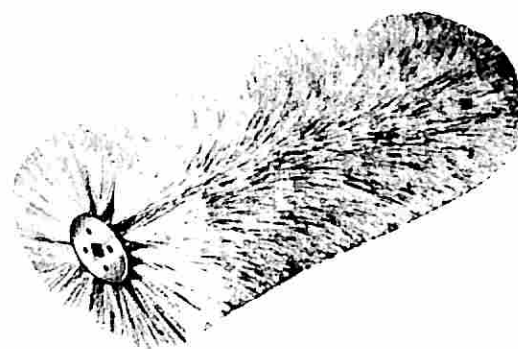
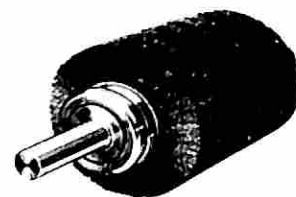
*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



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



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



Sit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201 13
telex: BALREIT 52321 att SIT

La 3ª Gara di Pentecoste

I diciotto concorrenti convenuti all'Aeroporto di Rieti per disputare la 3ª Gara volovelistica di Pentecoste — svoltasi dal 28 maggio al 4 giugno 1978 — non potevano essere tanto ottimisti sull'andamento del tempo se si tien conto del fatto che l'arrivo dei piloti nella valle reatina era stato preceduto da un lungo periodo di cattivo tempo e di piogge abbondanti.

In quei giorni i meteorologi commentavano sulla stampa che quest'anno il tempo registrava un ritardo di quasi due mesi rispetto al normale andamento delle stagioni e che pertanto, non solo la primavera poteva considerarsi perduta, ma che anche l'estate avremmo dovuto attenderla a lungo. Insomma, pessimismo su tutta la linea da parte dei più noti esperti in meteorologia. Basti dire che il colonnello Dott. Andrea Baroni, ben noto a quanti seguono le sue previsioni alla televisione, alla domanda rivoltagli da un giornalista del «Corriere della Sera» il 22 maggio, in merito all'eccezionalità dell'annata alla quale andiamo incontro, rispose testualmente: «Non parlerei di stagione eccezionale o anormale. Gli studiosi hanno rilevato che negli ultimi tre anni il tempo buono è arrivato costantemente in ritardo.

Questo fenomeno sta impegnando scienziati di tutto il mondo e proprio il 1979 dovrebbe essere l'anno chiave per saperne di più. Va rilevato, intanto, che negli ultimi trent'anni, dopo un periodo caldo durato un secolo e mezzo, gradualmente, lentamente è venuto manifestandosi un costante raffreddamento della temperatura nell'intero emisfero Nord del nostro pianeta. Il fatto potrebbe rappresentare, secondo i più eminenti studiosi, l'inizio di un periodo interglaciale che potrebbe durare anche cento anni». Non diremo in questa sede che cosa significherebbe esattamente anche per il nostro sport siffatto mutamento climatico. Comunque sia,

noi volovelisti quest'anno abbiamo cancellato dal calendario delle gare minori la disputa della «Coppa Primavera», tenuto conto delle pessime condizioni climatiche riscontrate negli ultimi tre anni durante il periodo primaverile.

Intanto, in attesa che «l'anno-chiave 1979» ci fornisca gli elementi per formulare più sicure previsioni in ordine all'andamento climatologico dei prossimi cent'anni, cerchiamo di passare in rapida rassegna quanto è stato possibile fare durante lo svolgimento di questa 3ª Gara di Pentecoste».

Cominceremo col rilevare che, oltre alla circolazione di aria umida ed instabile che ha caratterizzato nell'Italia centrale il periodo 28 maggio-4 giugno 1978, va messo in risalto il prevalere dei venti dal primo quadrante, fattore questo negativo, che — assieme ai temporali — ha quasi sempre condizionato la scelta dei temi di gara da parte degli organizzatori della competizione. Fortunatamente quest'anno è stato adottato lo stesso regolamento dei Campionati Italiani, che ha facilitato il compito dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, organizzatore della competizione.

Ed ora, ecco in sintesi, le condizioni meteorologiche riscontrate durante lo svolgimento delle cinque prove disputate durante gli otto giorni disponibili.

28 maggio 1978: 1ª prova

L'Italia è interessata marginalmente da un'area di alte pressioni che ha il suo massimo sul mare del Nord (fig. 1). Le condizioni di instabilità atmosferiche regnanti sulle regioni settentrionali e su quelle del versante adriatico della penisola, associate ad una saccatura in quota, si spostano lentamente verso i Balcani. Sulle regioni dell'Italia centrale la pressione registra un lieve aumento. Permane tuttavia una cir-

colazione di aria molto umida, particolarmente nello strato compreso fra il suolo ed i 3.500 metri di altitudine, condizioni queste riscontrate anche nel corso del sondaggio termodinamico effettuato nelle prime ore del mattino nella valle reatina dal pilota istruttore Laureti a bordo di uno «Stinson L5». Negli strati sovrastanti, l'umidità va gradatamente diminuendo con la quota, sino ad annullarsi quasi totalmente a 5.500 m QNH.

Il sondaggio locale del vento in quota, effettuato con pallone pilota seguito da teodolite dai Marescialli aerologi Spagnoli e Vigliano, indica venti deboli dal primo quadrante sino a 4.000 metri di altitudine; ed il radiosondaggio delle 00 Z di Roma-Fiumicino registra un vento massimo da 265° con forza di 64 Kt a 11.000 m QNH.

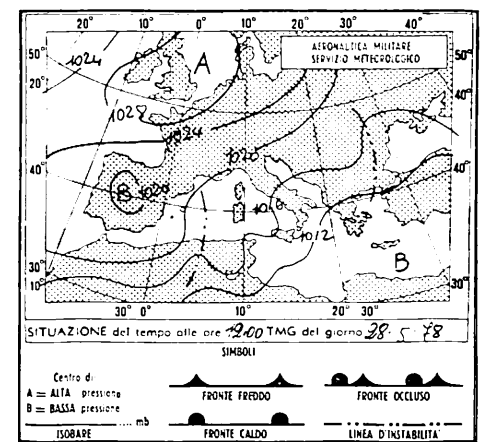


Fig. 1

Si prevedono formazioni cumuliformi nel versante tirrenico con base iniziale attorno a 1.200 m QNH verso mezzogiorno (ora legale), e cumuli orografici lungo i crinali appenninici a maggiori altezze, con possibilità di temporali isolati nelle ore pomeridiane. Nel versante tirrenico entreranno, trascinati dal versante adriatico, aumentando notevolmente la nuvolosità.

La direzione di gara assegna come

tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6.

I diciotto concorrenti prenotano l'ora di partenza sull'apposito cartellone. Non ostante la forte copertura, già notevole alle 11 legali — ora del briefing — i piloti scelgono decolli piuttosto ritardati rispetto al «minimum» indicato sul diagramma termodinamico loro illustrato nel corso del briefing meteo. Tutti confidano nel raggiungimento di una maggior temperatura e sperano in migliori condizioni termiche di quelle pronosticate...

Con il passar delle ore, la copertura va gradatamente aumentando ed alle 14 il cielo della valle reatina risulta totalmente costellato da nubi cumuliformi notevolmente ravvicinate ed a forte sviluppo verticale. Tuttavia i concorrenti riescono ad agganciare le notevoli ascendenze che interessano la zona di sgancio dai velivoli rimorchiatori sulla verticale di Porta Romana e ad intraprendere il volo di andata in direzione del pilone di Assisi. Ciò risulta relativamente facile ai più; ma lungo la rotta la copertura va man mano aumentando e sulla piana di Foligno si presentano i primi piovvaschi. Le discendenze diventano sempre più frequenti e soltanto quattro piloti riescono a sottrarsi alle loro insidie, aggirando regolarmente il pilone di Assisi ed a rientrare al campo di Rieti. Ettore Muzi con Taricco sono in testa al gruppo sul biposto «Calif A 21», seguiti da Barazzetti, Salvo e Budini Gattai. Dieci concorrenti sono costretti a prender terra all'aeroporto di Foligno, ed i rimanenti quattro atterrano in varie località lungo il percorso di gara. La prova è comunque valida! Certo, con mezz'ora di anticipo sull'orario dei decolli, i risultati sarebbero stati più confortevoli: ma — si sa — spesso il volo a vela è lo sport delle occasioni... mancate e, purtroppo, in certe situazioni, mezz'ora di ritardo delle partenze può anche compromettere l'esito di una prova.

Il giorno 29 maggio, l'area di alte pressioni con massimo sul mare del Nord, continua ad estendere la sua azione sulle regioni settentrionali e centrali italiane, mentre una linea di instabilità temporalesca in-

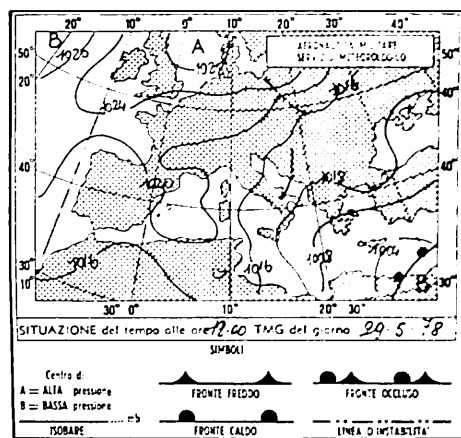


Fig. 2

teressa le regioni del versante adriatico (fig. 2). Un residuo afflusso di aria umida ed instabile influenza ancora le regioni dell'Italia centrale e meridionale con forti venti dal primo quadrante, provocando sfavorevoli fenomeni di sottovento in tutte le regioni del versante tirrenico. L'assegnazione di un tema di gara è praticamente impossibile e la giornata viene dichiarata idonea per soli voli di allenamento e prova nella vallata reatina.

30 maggio 1978: 2ª prova

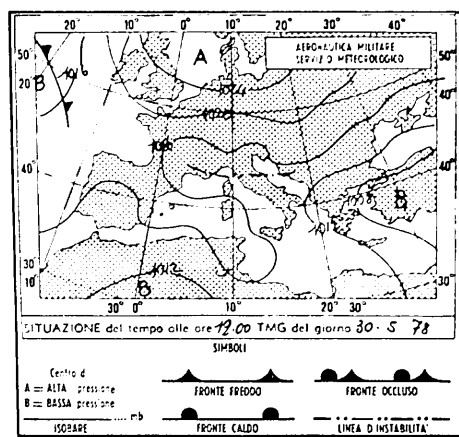


Fig. 3

Un vortice in quota sulla Grecia si sposta lentamente verso levante, influenzando ancora marginalmente le regioni del versante adriatico. La situazione barica al suolo è pressochè immutata. Infiltrazioni di aria instabile potranno provocare precipitazioni locali nelle zone appenniniche centro-settentrionali e nelle regioni meridionali adriatiche (figura 3).

I venti spirano ancora da NE con

notevole intensità fino alla quota di 4.000 m ONH, ma con tendenza ad attenuarsi nelle ore pomeridiane. Tale fatto renderà meno favorevoli le condizioni utili al volo veleggiato ed i fenomeni di sottovento che si produrranno nelle regioni del versante tirrenico saranno meno intensi di quelli del giorno precedente. Sono tuttavia previsti notevoli annuvolamenti cumuliformi e precipitazioni locali in tutte le regioni appenniniche dell'Italia centrale, centro-meridionale e centro-settentrionale, sia nelle zone del versante tirrenico, sia in quelle del versante adriatico.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Torgiano-Rieti di Km 145. (Il pilone di Torgiano è costituito dal punto di confluenza dei fiumi Tevere e Topino nella vallata di Perugia).

Non sarà una prova facile! Le partenze iniziano — sempre su prenotazione dei concorrenti — alle 14,15. La valle reatina è coperta per 6-8 di nubi cumuliformi. Dopo lungo veleggiare in deboli ascendenze per la forte copertura, Guido Antonio Ferrari e Guglielmo Barazzetti spariscono verso Nord tra la nuvolaglia che si fa sempre più fitta e scura. Quasi un'ora dopo anche i concorrenti Muzi, Villani, Villa e Budini Gattai, lasciano la valle di Rieti in rotta per Torgiano, mentre gli altri piloti continuano a veleggiare attorno al campo, rinunciando in fine alla prova.

L'Ing. Ferrari e Barazzetti raggiungono il pilone e riescono poi faticosamente a rientrare a Rieti alle 20,30 (un'ora e mezzo dopo la chiusura del traguardo d'arrivo). Gli altri quattro piloti raggiungono il pilone di Torgiano, ma nella via del ritorno sono costretti ad atterrare all'aeroporto di Foligno per i numerosi piovvaschi che sbarrano la via del rientro. La gara, ai fini del punteggio, è valida soltanto per la distanza percorsa dai singoli concorrenti. L'Ing. Ferrari, con l'applicazione dell'handicap, si aggiudica 500 punti e vince la prova.

Il 31 maggio il tempo non presenta condizioni migliori: copertura totale e temporali sparsi, che alle 17 interessano anche la zona di Rieti.

Com'è facile capire, non si garraggia.

1 giugno 1978: 3ª prova

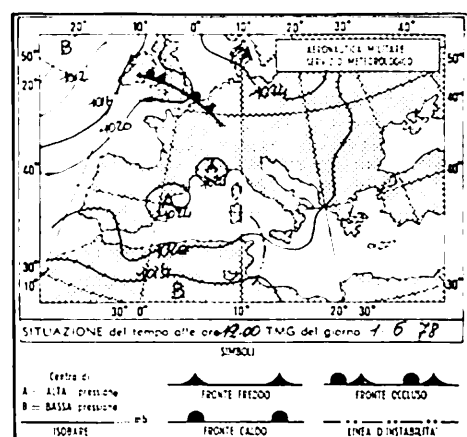


Fig. 4

Sull'Italia, al suolo, la pressione è superiore al valore normale, mentre in quota permane la saccatura depressionaria che mantiene condizioni favorevoli allo sviluppo di instabilità convettiva associata a formazioni cumuliformi ed a manifestazioni temporalesche, specie nelle regioni interne dell'Italia centrale (fig. 4).

Il sondaggio termodinamico effettuato in mattinata sulla valle reatina a bordo dello «Stinson L5», mette in evidenza infatti una circolazione di aria umida ed instabile, mentre il sondaggio anemologico segnala venti deboli dal secondo quadrante fino a 4.000 m QNH, dove il flusso spira da 135° con la forza di 9 Kt. A quote superiori i venti si dispongono gradualmente da NW, aumentando moderatamente d'intensità. La vallata di Rieti è colma di fitta nebbia che si dissolve in gran parte poco dopo le dieci.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Todi-Rieti di Km 108.

La forte copertura di nubi a sviluppo verticale e le manifestazioni temporalesche incontrate dai concorrenti lungo il percorso di gara, permettono soltanto a tre piloti (Villani, G. A. Ferrari ed Acquaderini) di raggiungere Todi e di tentare il rientro a Rieti. I continui piovaschi, i venti di caduta e le frequenti correnti discendenti, costringono

però i tre bravi piloti all'atterraggio forzato, dopo aver percorso rispettivamente 84, 81 e 80 Km. Gli altri concorrenti rinunciano alla prova e rientrano al campo senza qualificarsi. Anche questa gara è trasformata in distanza. L'Ing. Ferrari è primo in classifica generale.

2 giugno 1978: 4ª prova

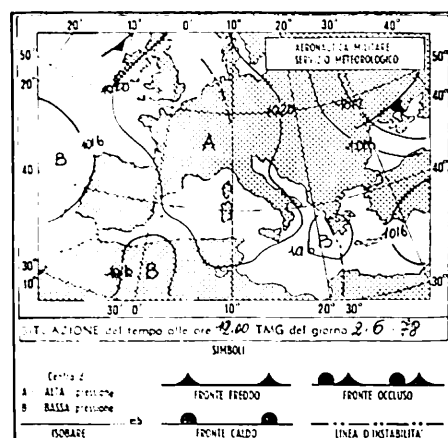


Fig. 5

In superficie l'area di alte pressioni livellate sull'Europa e sul Mediterraneo centrale si va consolidando (fig. 5). L'Italia è però influenzata in quota dall'azione della depressione fredda le cui correnti cicloniche accentueranno l'innesco termoconvettivo di nubi temporalesche, favorite da una residua circolazione di aria umida ed instabile negli strati inferiori.

I venti sono deboli variabili dal suolo a 1.500 m QNH, indi si dispongono dal secondo quadrante con 10 Kt da 100° fino a 3.000 m e 20 Kt a 4.300 m. A quote superiori, graduale rotazione dei venti verso il quarto quadrante, da cui spirano debolmente (10 Kt da 315° a 10.000 metri).

Al suolo, nebbia fitta in tutta la valle fino alle ore dieci.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa sul percorso triangolare Rieti-Assisi-Todi-Rieti di Km 164,8.

La forte copertura ed i frequenti temporali rendono la prova estremamente difficile, tanto che soltanto due piloti, Giorgio Villani e Ferruccio Piludu, riescono a compiere il tema. Cinque concorrenti atterrano lungo il percorso ed i rimanenti

rientrano alla base di Rieti rinunciando alla prova, la quale viene così trasformata, ancora una volta, in gara di distanza.

Il 3 giugno una debole circolazione di aria moderatamente instabile proveniente dal primo quadrante circola sulle regioni centro-meridionali della Penisola, dove saranno ancora possibili isolati temporali (figura 6). Nella valle di Rieti il suolo è molto bagnato per la pioggia dei giorni precedenti. Si spera tuttavia che la temperatura possa superare anche di solo mezzo grado i 25,5°C necessari per distruggere l'inversione notturna di superficie e labilizzare sufficientemente gli strati ad essa sovrastanti per poter ritentare una corsa sul noto percorso di andata e ritorno Rieti-Torgiano Rieti di 145 Km. La temperatura massima raggiunge soltanto alle 16.00 i 25°C. Sui monti che fanno corona alla valle reatina si formano cumuli orografici di scarsa potenza. Lontano, verso Sud, si scorge qualche nube a forte sviluppo verticale, mentre il cielo sulla piana di Rieti rimane sereno. Le condizioni termiche sono deboli ed i venti dal primo quadrante generano fenomeni di sottovento sfavorevoli al veleggiamento. Lo sgancio degli alianti dai velivoli trainatori viene fissato sulla verticale dell'ospedale psichiatrico, dove qualche cumulo di modeste dimensioni si va saltuariamente formando... e dissolvendo.

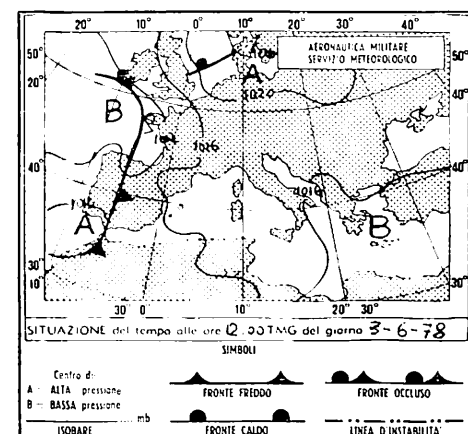


Fig. 6

Molti concorrenti riatterrano più volte e quasi tutti, dopo aver effettuato le tre partenze che il regolamento consente, rinunciano giocoforza alla prova, che viene pertanto dichiarata non valida.

4 giugno 1978: 5° prova

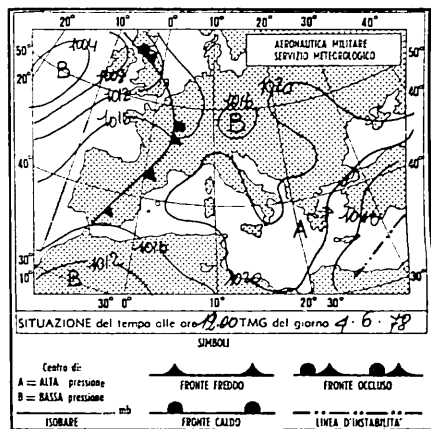


Fig. 7

L'Italia è interessata da un campo di alte pressioni livellate (fig. 7). I venti spirano dal quarto quadrante, con intensità di 9-10 Kt nello strato compreso fra i 2.000-3.000 m, dove la direzione è da 330°.

Rispetto al giorno precedente è aumentata l'instabilità e l'umidità dell'aria. La previsione locale concorda con i bollettini emessi dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica. Sereno o poco nuvoloso con tendenza a moderato sviluppo di nubi cumuliformi nelle regioni appenniniche, con possibilità di qualche rovescio o temporale pomeridiano.

Nella valle reatina ed in quelle delle regioni montane dell'Italia centrale, fitte nebbie nelle prime ore del mattino.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul noto percorso Rie-

ti-Assisi-Rieti di Km 148,6.

L'instabilità termoconvettiva si manifesta particolarmente intensa ed in rapida evoluzione nella valle di Rieti, tanto che il servizio meteo di gara consiglia di anticipare le partenze di venti minuti e di ridurre il tema del giorno da Assisi a Foligno e ritorno di Km 118. Inoltre, per facilitare l'aggancio e le partenze degli alianti, la zona di sgancio dai velivoli rimorchiatori viene fissata sulla verticale di Cantalice. I decolli si susseguono celermente ed i concorrenti sono presto in rotta per Foligno.

Lo sviluppo verticale delle nubi cumuliformi formatesi sui rilievi montani della valle è sorprendentemente rapido e ben presto varie cellule temporalesche provocano lampi, tuoni e rovesci di notevole violenza. Fortunatamente queste manifestazioni interessano la sola zona di Rieti, mentre i piloti in gara veleggiavano verso l'aeroporto di Foligno. I temporali sono di breve durata, anche se, dopo la cessazione dei lampi e dei tuoni, tutta la vallata è ricoperta da una oscura cappa di nubi stratificate, dalla quale cade una leggera pioggia.

Cinque concorrenti (Villa, Muzzi e Taricco, Piludu, Barazzetti e G.A. Ferrari) compiono regolarmente la prova e rientrano a Rieti sotto la pioggia. Quattro piloti atterrano all'aeroporto di Foligno, i rimanenti lungo il percorso di gara, eccezion fatta per due concorrenti che rinunciano alla prova ed atterrano alla

base di Rieti. Ad ogni modo la gara è valida a tutti gli effetti e, per la prima volta, anche per quanto riguarda il punteggio della «velocità».

Con questa quinta ed ultima prova si conclude la terza gara di Pentecoste. La vince il... meno giovane dei piloti, il tenace e sempre validissimo Ing. Guido Antonio Ferrari, che con 1802 punti è in testa alla classifica finale con 244 punti di vantaggio sul secondo classificato, il bravo volovelista ferrarese Giorgio Villani.

Alle 19 l'infaticabile Willy Marchetti è pronto con le classifiche ed effettua la premiazione. Poi... cena di addio, tra l'allegria di tutti, anche dei meno fortunati.

L'appuntamento è per il 2 luglio 1978: 2° Coppa del Velino. Marchetti pronostica per la prima settimana di luglio: sole, termiche, cumulus humilis e... nessun vento dal primo quadrante! Quod est in votis!

Come sempre, chiudiamo la nostra rapida «carrellata» rivolgendo a nome dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, organizzatore di questa competizione, un vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ed ai suoi validi aerologiisti Spagnoli e Vigliano, al pilota Laureti ed al personale delle stazioni meteo di Rieti e del monte Terminillo, per l'appassionata collaborazione prestataci durante lo svolgimento di questa 3° edizione della gara volovelistica di Pentecoste.

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1° Ferrari Guido Antonio	punti 1802	10° Salvo Demetrio	» 332
2° Villani Giorgio	» 1558	11° Cappanera Marciano	» 308
3° Muzi - Taricco	» 1532	12° Brambilla Lorenzo	» 113
3° Barazzetti Guglielmo	» 1532	12° Candini Sergio	» 113
5° Villa Alessandro	» 1299	12° Magni Vittorio	» 113
6° Budini Antonello	» 1244	12° Franeza Nicola	» 113
7° Acquaderni Pietro	» 1012	16° Orsi Giorgio	» 102
8° Piludu Ferruccio	» 970	17° Urbani Paolo	» 96
9° Cattaneo Mario	» 507	18° Borellini Giuseppe	» 95

LA DIREZIONE DI GARA

Una nuova filosofia per le gare di Volo a Vela?

Inaspettato quanto gradito ed opportuno ecco arrivare l'articolo-traduzione di Cibic che riprende un recente discorso fatto col Plinio a Pentecoste.

Dunque non siamo i soli a sentire la necessità di sollevare un discorso nuovo circa le competizioni. Il cronometro, anche se sintetizza bene i valori espressi in gara, non riesce ad evidenziare tutte le qualità dei piloti sportivi.

E' necessario trovare qualcosa che vagamente possa essere affine alla «regolarità» e nello stesso tempo premiare le capacità «previsionali» quindi la meteo.

Il discorso è quindi aperto, non ci rimane che attendere la partecipazione dei volovelisti per sondare fino a che punto è possibile andare incontro alla nuova filosofia.

R. S.

Mentre stanno per svolgersi i mondiali, che ancora vedranno i grandi campioni lottare sul filo dei secondi con sempre maggior bravura e sempre più esasperato agonismo, Fred Weinholtz, il notissimo rappresentante dei volovelisti tedeschi in seno al loro Aero Club, espone su Aero-Revue di giugno delle idee che potrebbero dare un nuovo ed interessantissimo indirizzo alle competizioni di volo a vela.

Weinholtz parte dal rilevare i progressi raggiunti in pochi decenni di gare: oggi i campioni sbalordiscono competenti e pubblico inseguendosi su percorsi chiusi a velocità incredibili, incuranti della direzione e della intensità del vento, su alianti belli e veloci, veri capolavori di tecnica e ingegno. Ma c'è anche il rovescio della medaglia, di cui si comincia a parlare nelle riunioni nazionali ed internazionali.

Per quanto riguarda le macchine, l'attuale filosofia di gara porta a mezzi sempre più veloci, ma anche sempre meno adatti a stare in aria in condizioni deboli. Esagerando, lo sviluppo ultimo dovrebbe consistere in un aliante che in poche giornate fumanti vola distanze enormi a velocità incredibili. Ma quale deve essere l'obiettivo del progresso tecnico, «volare più veloci» o «volare di più»? Ognuno può decidere per conto suo, dice Weinholtz.

Ricerche svolte negli Stati Uniti hanno dimostrato che un aliante che perdesse solo 30 cm sec. potrebbe volare nell'anno un numero di ore doppio rispetto alle macchine più recenti. Non parliamo delle favolose caratteristiche di atterraggio di un aliante del genere!

Ma anche il pilota si è adattato alla attuale filosofia. Naturalmente premessa per il successo nelle gare è un'eccellente esperienza. Ma per quanto riguarda le virtù volovelistiche di cui si parla tanto, sembra a Weinholtz che nelle gare non ne rimanga molta.

Cosa resta infatti nelle gare della capacità di giudizio individuale, della gioia e della prontezza di decidere, dello sportivo gusto del rischio?

Spesso si volacchia per ore dopo lo sgancio, uno addosso all'altro, finché finalmente uno dei favoriti si avvia sul percorso. E tutta la muta dietro, cercando di restare alti e infilarsi nei roccoli buoni. Chi è così stupido da perdere il gruppo aumenta i suoi rischi. Guai a perdere di vista il favorito.

Dove stanno la valutazione individuale della situazione meteo, della struttura e delle condizioni del terreno? L'ideale è stare con gli altri; porta in ogni caso a guadagnare tempo e a non rischiare grossi distacchi.

Weinholtz cita esempi di situazioni che si possono creare nelle odierne gare:

- un intero gruppo oltrepassa di 30 km il pilone: il favorito si è leggermente perso
- sei piloti di una classe atterrano da 600 m di quota sullo stesso aeroporto per assicurarsi un punteggio che conviene a tutti
- quasi tutta una classe perde prima del traguardo di partenza la possibilità di effettuare il percorso perché il favorito non parte ancora. Solo pochi, poco importanti e in coda alla classifica, partono in tempo e ce la fanno.

Vogliamo continuare così? Vogliamo sul podio dei vincitori il migliore dei freddi calcolatori o il pilota più completo?

Coltivare un sistema che in conclusione trionfa sul saper volare e sul saper ottenere grandi prestazioni non può essere il nostro scopo.

E' peraltro ancora possibile onorare anche in gara le virtù aviatorie quali capacità di giudizio, iniziativa, gusto di decidere, disponibilità al rischio.

Si deve solo avere il coraggio di pensare in nuove direzioni, di sviluppare una nuova filosofia per

le gare, con la quale i piloti siano di nuovo impegnati in modo più personale.

Con queste premesse Weinholtz presenta per la discussione a tutti i volovelisti la sua idea, già esposta in marzo alla riunione della Commissione Internazionale per il Volo a Vela. Essa si basa sui concetti attuali, scostandosene fundamentalmente in alcuni punti.

Secondo le sue idee, ecco come dovrebbe svolgersi una giornata di gara:

- si fa un dettagliato briefing meteo
- si decide un tipo di tema: p.es. triangolo
- si fissano otto (forse anche sei) piloni che consentano voli da 200 a 500 km (con condizioni buone anche più lunghi)
- ogni pilota (sono ammesse anche squadre) fissa sotto propria responsabilità il suo tema e lo consegna in busta chiusa alla Direzione di Gara
- un «cerca termiche» sta per aria. Allo stabilirsi di condizioni volabili si aprono le partenze. Chi vuole attendere termiche migliori, per esempio a causa del suo carico alare, può farlo
- 15 minuti dopo il decollo dell'ultimo concorrente regolare si apre il traguardo di partenza
- dopo la partenza dell'ultimo concorrente si aprono le buste e si rendono noti i temi
- i tempi vengono presi come adesso
- alla sera si fanno i punteggi: ogni km volato porta un punto, ogni km/h di velocità tre punti.

Esempio:

- Pilota A
 $\Delta 300 \text{ km} = 300 \text{ p.}$
 $80 \text{ km/h} = 240 \text{ p.}$
540 p.
- Pilota B
 $\Delta 400 \text{ km} = 400 \text{ p.}$
 $60 \text{ km/h} = 180 \text{ p.}$
580 p.
- Pilota C
 $\Delta 520 \text{ km} = 520 \text{ p.}$
fuori c. = 0 p.
520 p.

Per rendere omogenei i risultati delle varie prove si portano per ogni prova a 1.000 i punti del vincitore e si moltiplicano per lo stesso coefficiente i punteggi degli altri:

$$1.000 : 580 = 1,724$$

Classifica:

- 1. pilota B 1.000 p.
- 2. pilota A (540 x 1,724) 931 p.
- 3. pilota C (520 x 1,724) 896 p.

Da questo sistema ci si ripromettono molti vantaggi:

- le gare tornano ad essere più semplici, senza bisogno di calcolatori elettronici
- ogni concorrente può capire e calcolarsi il punteggio
- la tensione tra gli spettatori aumenta
- cessa l'attesa al traguardo di partenza
- è più difficile che si formino gruppi numerosi (un argomento che dovrebbe interessare anche la sicurezza)
- ogni pilota è responsabile della pianificazione e della condotta del suo volo
- per la vittoria sono determinanti solo le qualità e le virtù volovelistiche
- viene favorito lo sviluppo di alianti non solo molto più veloci, ma anche di impiego più vasto e adatti a termiche deboli.

Un ulteriore vantaggio da non sottovalutare sarebbe dato dal fatto che questo sistema potrebbe essere adottato per tutte le gare, da quelle di club alle più importanti.

Si possono prevedere variazioni, per esempio in gare per esordienti si potrebbero dare due punti per km/h.

Weinholtz conclude chiedendo opinioni e consigli e augurandosi che il sistema venga provato in qualche gara. Vorrei aggiungere qualcosa di mio a un'opinione così importante, per dire che sono più che mai convinto che una sterzata nel senso indicato da Weinholtz sembra necessaria e matura.

Chi ha letto «Winning on the wind» di Moffat si sarà reso conto dell'exasperazione a cui è arrivato il volo a vela agonistico, a che specie di guerra totale che comincia giorni prima della gara con azioni psicologiche tendenti a demoralizzare gli avversari più pericolosi e continua in gara e fuori con azioni a volte di alto contenuto tecnico, altre volte di vera e propria pidocchieria che, se anche concesse dal regolamento, non si accordano molto con l'etica sportiva.

Preferirei quindi vedere sul podio i Grosse, gli Striedieck (e ci sarebbe stato bene anche il Giocchino), giganti delle grandi imprese solitarie, che dai roccoli e dai greggi non hanno niente da guadagnare, piuttosto che gli esasperati, acidi calcolatori alla Moffat.

Ancora, con questo sistema si metterebbero un po' d'accordo tutti, quelli che vogliono i temi corti e quelli che li vogliono lunghi, sia da noi che sul piano internazionale dove ai fondisti dei grossi paesi volovelistici europei sembra si vada contrapponendo una tendenza americana di commisurare la lunghezza del tema a un tempo di circa tre ore del vincitore ed alla possibilità di completamento del tema per una percentuale molto alta dei concorrenti.

Tentativi da Calcinante

Anche se la stagione, dal punto di vista meteo, non è stata complessivamente soddisfacente, l'istituzione del trofeo Gipron (lasciate che faccia un po' di propaganda) è forse servita a far muovere certe acque. Si è definitivamente rotta la barriera psicologica della distanza oltre i 500 Km verso ovest: due bei voli uno a Gap (aeroporto) ed uno all'altiporto di Aspres sur Buech hanno portato la misura a 560 Km.

Per il triangolo ho cercato di prendere due piccioni...: realizzare la misura dei 750 Km, per l'esattezza 780, per dare una buona misura per il Trofeo, e nello stesso tempo stabilire il record che ancora manca nella tabella italiana.

Il percorso è quello suggerito da Monti: Varese, St Johan (40 Km ca. a Est de Zell-am-See) Landeck. Si viene a sapere, poi, che due giorni prima Capoferri batte il record italiano di andata e ritorno con un percorso di oltre 720 Km. E' un sabato, quindi la domenica rimane come giorno di recupero, il tempo stupendo anche se la partenza da Calcinante non è del tutto facile, solo dopo lo Spluga le cose si mettono meglio e inseguo Pavesi e Colombo, partiti primi e con un buon vantaggio. Il percorso, quello classico, dal costone Nord della Val d'Ultimo passo a nord di Merano e per il Colle di San Leonardo di Val Passiria entro nel bacino di Vipiteno dove la base rimonta a 3.500 (quota rispetto Calcinante). Non c'è praticamente storia dopo questo punto se non quello di realizzare la massima velocità sfruttando un perfetto allineamento di cumuli e giro il pilone alle 15,05, Landeck lo fotografo alle 17,02. Una grossa cellula temporalesca spinge una punta verso sud e mi taglia la strada. Rinuncio agli ultimi 200 Km circa per evitare di trovarmi in eventuali difficoltà di atterraggio in un tratto di valle che non riesco a ricordare per quanti km (chilometri) è inatterrabile. Col senno del poi; rianalizzando condizioni atmosferiche ecc. sono quasi certo d'aver peccato di eccessiva prudenza. Il giorno 18, — passato il fronte freddo — la giornata ripresenta le caratteristiche favorevoli, riparto ma modifico il volo preferendo fare subito dall'Engadina e quindi Landeck è il primo pilone che fotografo alle 12,45, visibilità favolosa, basi verso i 2.700, poi, via via ai 3.300 fino a 3.500/3.700. La zona di Innsbruck presenta un fenomeno di saldatura dei cumuli lungo il versante sud della valle, mi rallenta; riprende bene ma ho perso tempo e in più mi ricordo dell'appuntamento irrinunciabile del lunedì mattino. Non so affermare cosa mi abbia spinto a decidere in vista del lago di Zell a «tentare» il rientro a Calcinante, che riesce bene senza patemi, rifacendo l'Engadina, (zona da conoscere a memoria per i grossi percorsi) e atterrando quasi un'ora e mezzo prima di Adele che riporta sul campo il Record Mondiale per biposti femminile. Anche per questo secondo tentativo (col senno del poi) si sarebbe potuto chiudere.

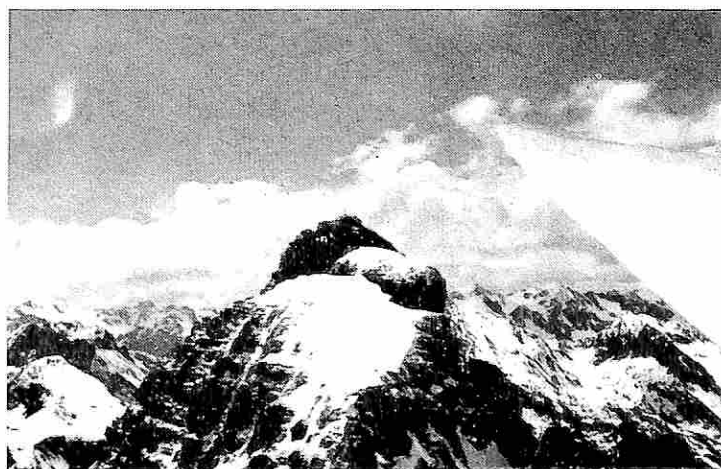
Sarà per la prossima volta, ora la certezza di farcela, è acquisita!



Alta Engadina: un favoloso allineamento di cumuli sotto i quali si trovano valori positivi superiori a 5 m/sec. che permettono una velocità tra i 160 e i 190 Km/h.



A Sud di Landeck: la base s'innalza fino a 3500 metri ed oltre, offrendo una panoramica eccezionale.



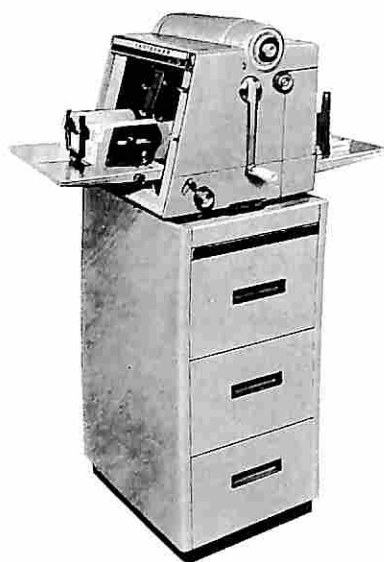
La Vetta d'Italia, nell'alta valle Isarco.

Gestetner

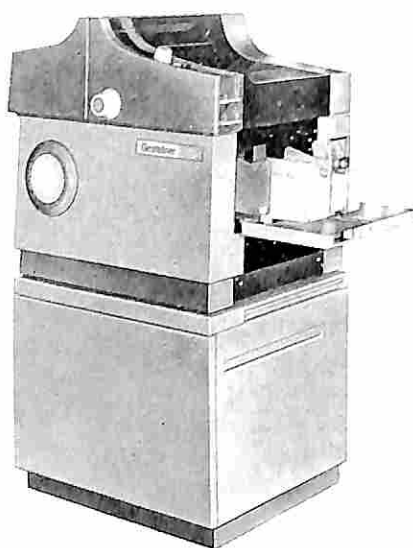
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

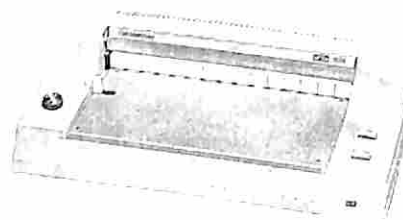
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPLICAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

VII Giochi Olimpici Invernali di Cortina
XI Campionati di Atletica leggera di Roma
58° Giro Ciclistico d'Italia
46° Gran Premio d'Italia automobilistico di formula 1
Campionati italiani di volo a vela a Rieti
Sei giorni ciclistica di Milano
1° e 2° Mini Olimpiadi di Nuoto ad Ancona
Campionati Italiani di Tennis - Roma 1976

PER ULTERIORI INFORMAZIONI, SENZA IMPEGNO, INVIATECI L'ACCLUSO TAGLIANDO.



Desideriamo ricevere, senza alcun impegno da parte nostra, una documentazione sui prodotti Gestetner:

Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

Spedire a: GESTETNER DUPLICATORI S.p.A. - Via Pomezio, 10 - B - 20124 MILANO - Tel. 28.98.058

Emilio Tessera-Chiesa

Bernacca: dobbiamo credergli?

Avevo da lungo tempo studiato questo percorso per effettuare il Diamante di 500 Km. L'idea era di realizzare un triangolo col secondo pilone oltre il passo del Tonale che permettesse di raggiungere i 500 Km atterrando ad Alzate Brianza (ultimo lato) ed evitando così il ritorno a Torino che da Varese in poi si è spesso mostrato un problema.

Inoltre il percorso abituale dei torinesi (Ponte di Legno e ritorno) presentava il grosso inconveniente di allungare notevolmente il percorso rispetto alla rotta da tenere. Mi restava qualche dubbio sulla interpretazione delle norme FAI circa l'atterraggio in banda e fuori banda e per questo posi una domanda specifica a Piero Morelli che a sua volta portò ufficialmente il quesito alla FAI-CIVV (8 ottobre '77). La risposta ufficiale pubblicata su VOLO A VELA n. 124 5 era molto chiara: atterrando fuori banda il volo è nullo; atterrando in banda non vi sono detrazioni; per il diamante di 500 Km non vale la regola del 25%. L'aeroporto di Alzate Brianza si trova esattamente sulla rotta dell'ultimo lato (Brez-Milanere) e quindi atterrando in questo aeroporto il volo sarebbe stato perfettamente valido per il Diamante.

Venerdì 12 maggio Bernacca presenta una situazione che lascia prevedere una eccellente evoluzione meteo, che coincide in modo significativo con l'eccellente studio meteo fatto da J. M. Clement nel 1973 ed allora pubblicato su VOLO A VELA; nonostante l'incredulità di mia moglie il pomeriggio di sabato, sotto scroscianti acquazzoni, compero cibarie varie, preparo carte, macchine foto, barografo ecc. La sera Bernacca mi dà la

grande conferma. Domenica mattina la situazione sembra eccellente; una telefonata agli amici di Varese ed il sondaggio meteo effettuato a Torino per una gara locale in corso mi tolgono ogni dubbio.

Decollo attorno alle 10,30 e trovo subito una ottima situazione; volo fino a Domodossola tra i 1.500 ed i 2.500 metri e trovo sul primo pilone una situazione volovelistica da sogno. Le basi si alzano a 3.000/3.500 metri e la rotta prefissata è segnata da una formidabile strada di cumuli. Arrivo a Brez (Bolzano) verso le 14,40 dopo aver avuto qualche problema ad attraversare un lungo tratto di nevicata verso il Tonale. La media da Domodossola a Brez è di oltre 110 Km/h ed in questo tratto di 220 Km ho fatto solamente 4 salite. Alle 16,30 sono già di ritorno ad Alzate con 2.000 metri di quota e potrei comodamente tentare di tornare a Milanere (Torino); dovrei però fare un largo giro a Nord per evitare l'Aeroporto Malpensa che ho diritto in rotta. Vado a Varese ma desisto dal continuare per non correre il rischio di atterrare fuori banda e di rovinare irrimediabilmente questo tanto sospirato diamante. Torno sui miei passi ed atterro ad Alzate poco dopo le 17.

Desidero particolarmente ringraziare J. M. Clement per il formidabile studio meteo fatto nel 1973 sulla situazione da Nord-Ovest che si presenta sulle regioni alpine tra la fine di aprile ed i primi 20 giorni di maggio; questo studio breve ma assai preciso e sintetico mi ha permesso di prevedere con sempre ottima approssimazione delle situazioni di grosso interesse volovelistico.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

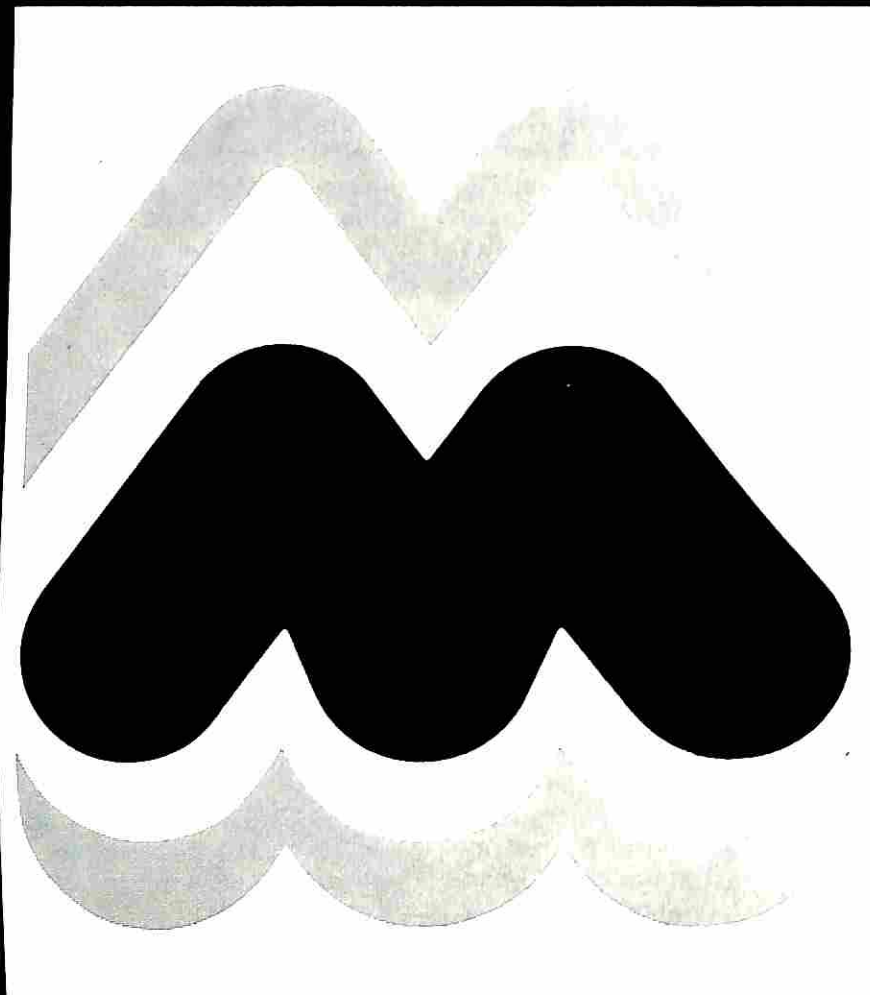
CONCESSIONARIO:

COMPONENTI ELETTRONICI

Batterie dryfit



MONDORAMA



**viaggi in tutto il mondo
vacanze soggiorni
mare monti
biglietteria aerea**

Emanuela Pronzati

Triplice Record del mondo in Nuova Zelanda:

1254 (x3) Kilometri prefissati

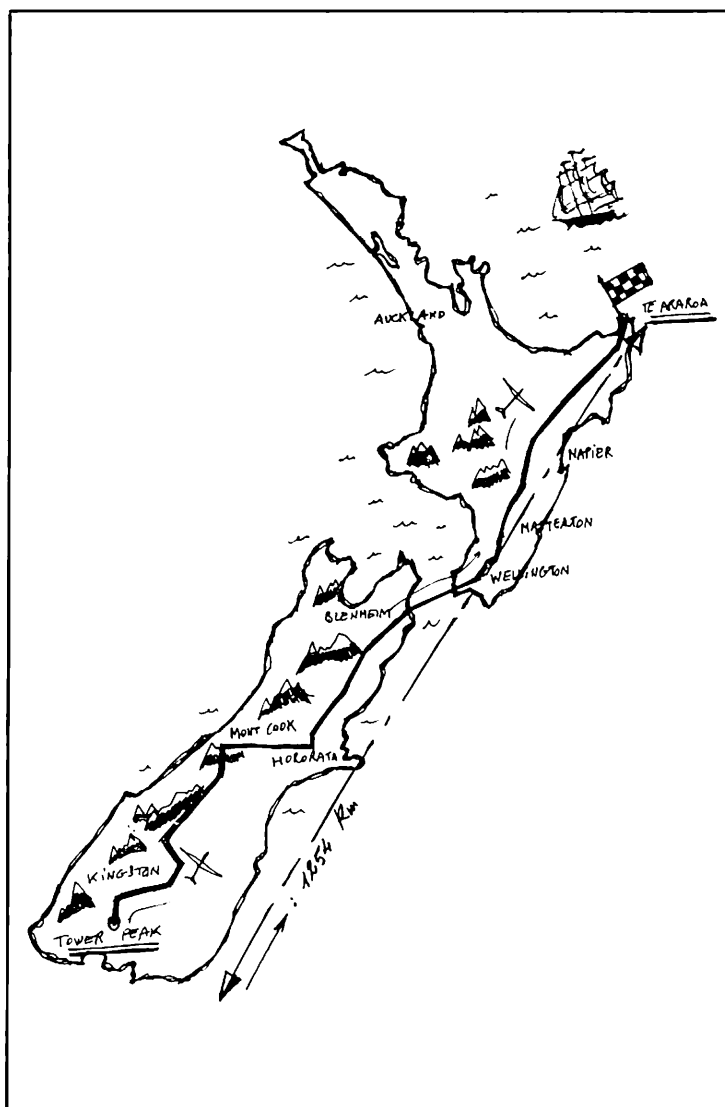
di Dick Georgeson

Tradotto dall'inglese in tedesco da Ralf Nolling, dal tedesco in francese da Bernard Fay, dal francese di AVIASPORT in italiano, a cura di Emanuele Pronzati, e la lista potrebbe continuare in quanto l'exploit realizzato dai volovelisti neozelandesi rappresenta un grosso successo che merita la maggior diffusione possibile.

Dopo aver letto l'articolo — che malgrado le molte traduzioni si mantiene vivo e brillante — siamo indotti in una riflessione che riteniamo opportuno esternare perchè richiama una necessità sempre più sentita. Eccovela: indiscutibilmente bravi i tre volovelisti che hanno portato a termine il prestigioso record mondiale; ma quanto merito spetta al servizio meteorologico per lo studio preliminare, la vigilanza e l'allarme al verificarsi della situazione giusta e l'assistenza durante il volo?

Quando sarà per noi avvicinabile, malgrado la nostra orografia, questa fantastica realtà?

R. S.



«Sta per verificarsi qualcosa di veramente straordinario. Se siete sempre intenzionati a fare quel volo è domani che bisogna tentarlo».

Queste parole del meteorologo Alan Ryan, hanno segnato l'inizio dell'audace avventura dei 3 piloti neozelandesi: Dick Georgeson, Bruce Drake, e Dave Speight, avventura che si è conclusa con un triplice record del mondo di distanza a meta prefissata: 1.254 Km, dallo estremo Sud della Nuova Zelanda, fino alla punta Nord, al di sopra dello Stretto di Cook, che separa le due grandi isole del Paese.

Dicendosi «Ce ne sarà ben uno che passerà» sono decollati al mattino presto da Tower Peak per ritrovarsi al tramonto tutti sul medesimo piccolo campo, a Te Araroa, felici di aver portato il record del mondo, meta prefissata, nel loro Paese.

Per l'ultima volta, forse, perchè le dimensioni delle isole non permettono più di aumentare la distanza.

L'idea era nata 16 anni fa circa, in seguito ad un record del mondo di A/R battuto dall'autore stesso nel 1962; ma anche il suo record di guadagno quota del 1960 non ne è certamente estraneo.

Numerosi tentativi erano stati effettuati, ma questi erano rimasti privi di successo, o quasi, se si escludono i due record del mondo su A/R del 1964 e 1972. Ugualmente senza alcun frutto, un mese del 1969 (passato negli «Starting Blocks», o quasi), perchè l'autore e Gerald Westera erano comunque riusciti nella traversata dell'isola Sud fino a Blenheim. Dopo vi era lo Stretto e anche se fossero riusciti a passarlo, ci sarebbe stato ancora tutto il potenziale di distanza dell'Isola Nord davanti a loro.

Tutto ciò doveva essere possibile!

Nel gennaio '76 il trio decise di tentare il tutto per tutto dicendo: «Se non ci riusciremo presto, qualcun altro farà nel mondo una distanza più lunga e per noi, in questa categoria, sarà definitivamente finito tutto». Ed è per questo che due dei piloti fecero in due anni 14 volte andata e ritorno dal loro domicilio al campo di Tower Peak (650 Km), chi in auto, chi in aereo, mentre il terzo abitava sul posto.

Per 8 volte questi viaggi furono ricompensati con un decollo, e per 6 tutto fu compromesso da un fronte freddo avanzante più veloce del previsto.

Finalmente il 14 febbraio 1978, il totalmente sorprendente colpo di telefono del meteo.

Bruce Drake era in vacanza con la famiglia a North Canterbury.

Dave Speight, allevatore, si trovava presso le sue mandrie: un fulmine gli aveva appena abbattuto un centinaio di montoni ed era pieno di lavoro fin sopra i capelli.

E' da qui che riprendiamo il racconto di Dick Georgeson.

... Quando telefonai a Bruce il suo primo commento fu: «Santo cielo!» ed in seguito «Sei stato tu a progettare tutto, io ci sono sempre stato, e ci sto anche adesso, arrivo!» Il telefono fu subito riattaccato e Dave corse da alcuni suoi vicini fattori per prendere in prestito il loro Cessna 185. Passando da Christchurch, raccolse mia moglie Helen e me.

Rotta Sud con un forte vento contro, decollo alle 18,07. Il sole che tramontava ci accecava e la turbolenza era fortissima. Per 3 volte durante il volo ho creduto che Bruce stesse per fare dietro-front ed ogni volta sarei stato d'accordo con lui.

Continuò, tuttavia, e ancor'oggi nè lui nè io possiamo dire esattamente il perchè.

Tower Peak ci attendeva sotto degli acquazzoni. Il tempo aveva proprio un brutto aspetto!

Ma i nostri cupi pensieri furono ben presto spazzati via quando Marie Speight ci accolse con queste parole «Ross Sparks ha appena chiamato da Blenheim. E' persuaso che la situazione ideale sarà per domani».

Il commento di Bill, fratello di Dave, era ormai quasi superfluo «La migliore situazione che si possa immaginare per un tentativo!».

Dave Speight arrivò proprio in quel momento. Dopo cena verso le 23 uscimmo per montare i nostri Nimbus e alle 0,15 dimentichiamo il vento e il freddo: a letto! Mi risveglio 4 ore più tardi. Fuori soffia un bel vento freddo e non sembra aver piovuto molto.

Alle 5, tutti e tre saltiamo giù dai nostri letti. Durante la colazione, Woody Roose prepara il Cessna di Dave per i rimorchi.

Malgrado tutto il decollo avviene abbastanza tardi: Dave alle 7,20, Bruce un quarto d'ora più tardi ed io alle 7 e 45.

SUL COSTONE DEL NOSTRO «MARCIAPIEDE»

L'ascendenza di costone provocata dal Takatimus il no-

stro «marciapiede» è correttamente sfruttabile, ed il collegamento fino a Five Rivers non è così tangente come durante alcuni precedenti tentativi.

La rotta ci porta dritti verso il sole nascente. Questo ci deconcentra un poco e ci fa compiere il nostro primo errore a Five Rivers: anzichè raggiungere Queenstown per la via più breve, cioè il costone, perdiamo un sacco di tempo tentando di agganciare una termica. Ma sopra il triste paesaggio, passata Queenstown, si comincia ad andare forte.

Dave, Bruce ed io siamo distanziati di circa 15 miglia: Bruce si attacca sotto le basi, io tento di salire fino in cima. Un'ascendenza mi porta fino a 7000 metri, ma a questa altezza tutto è chiuso e decido di tornare il più presto possibile sotto le basi.

RASO TERRA SU HAORATA

Questa decisione doveva rivelarsi un errore tattico perchè in un batter d'occhio mi ritrovo a 600 metri su Haorata, avendo percorso solo 300 chilometri.

Avrei fatto meglio se avessi perso i miei 7000 metri sulla costa Ovest.

Bruce e Davis non si sono lasciati tentare da un'esperienza del genere. Hanno continuato a spingere verso Nord a delle velocità rispettabili. Li sento parlare col Radar di Christchurch e poi con Wellington Radar.

«Loro sono già in contatto con l'Isola Nord mentre tu stai ancora infognato su Haorata». E' un brutto colpo per il mio morale.

Proprio in questo momento interviene mia moglie Helen — «Non mi venire a raccontare che stai per atterrare. Cerca di darti da fare per venirme fuori» —.

Ce l'ho fatta ma tutto è durato un tempo maledettamente lungo.

Il Radar di Christchurch non mi intercettava ancora e il controllore mi chiese se mi trovavo ancora in volo. Di lì a poco mi chiesero — «Abbiamo un'eco nella zona di Haorata. A che quota siete?» — 3700 metri in salita.

Ed erano già tre ore che continuavo a girare in tondo, 3 ore per un solo errore!

Alle tre del pomeriggio avevo dimenticato tutto.

Al livello 130 (circa 4000 metri) passavo lo spazio controllato attraverso il quale transitano i voli regolari per l'Australia. Se non avessi ottenuto immediatamente l'autorizzazione dal controllo, la mia situazione sarebbe diventata critica.

Il resto del volo fu una corsa contro il tramonto del sole. In più il vento era girato a 260 tirando il nostro buon vecchio sistema ondulatorio, rendendo ogni piccolo errore estremamente penalizzante.

230 CHILOMETRI ORARI AL LIVELLO 240

Tutto va bene, e la quota aumenta. Dalla punta Nord dell'Isola Sud chiamo Wellington Radar. Mi trovo ad una altitudine più frequentata dai jet commerciali che non

dagli alianti a spasso. Livello 240 (circa 8000 metri).

Ora ho il mare davanti a me!

A 230 Km h il Nimbus sorvola lo Stretto di Cook — di quasi 50 chilometri —. Quando arrivo sull'Isola Nord sono ancora a 5000 metri. Passo Wellington al Livello 130 e sempre sotto controllo Radar.

L'affare comincia a prospettarsi buono. Ed è qui che sbaglio l'aggancio. Inoltre, Doug Yarral, che avrebbe dovuto guidarmi verso le buone zone della regione di Masterton, non ce l'ha fatta. In ogni caso mi fornisce lo stesso qualche consiglio, via radio, da terra.

Ora mi trovo a 7000 piedi dietro Masterton; è indescrivibile il sollievo quando l'ago del variometro torna sul positivo.

ALL'OMBRA DELLA LENTICOLARE

Sono nella zona del Radar di Ohakea. Non appena cambio di frequenza sento le voci di Dave e Bruce. E non sembra proprio che le cose vadano loro male! Hanno più di 100 Km di vantaggio su di me e si trovano nella zona di Napier.

Sopra di me si forma una immensa lenticolare, che Dave e Bruce non tardano a battezzare «Il Gigante».

Avanzo salendo, alla velocità di 120 Km h sotto questa enorme massa; finalmente un po' di tempo per godermi il paesaggio!

Sono questi i momenti in cui ci si accorge della tensione che ti prende durante un'impresa di questo genere. Per la prima volta comincio a credere che arriveremo tutti e tre a Teararoa.

Nel frattempo, mi ritrovo a 20 Km Nord di Napier.

Dopo che Dave e Bruce si sono annunciati in arrivo, chiamo Ohakea Radar e li informo che cerco di guadagnare il massimo della quota.

Mi danno l'autorizzazione, e calcolano la mia distanza dalla meta: 220 Km.

PROBLEMI AL LIVELLO 287

Al livello 287 (9000 metri) comincia a diventare difficile: — 41°C.

La capottina è completamente opaca. Ohakea Radar è obbligato a passarmi le rotte!

Per tre minuti i controllori mi seguono sullo schermo e mi danno dapprima una correzione in seguito una seconda che mi porterà sul punto giusto.

Mi calcolano persino la velocità suolo: 160 Km/h. Un ultimo «Buona Fortuna» e passo sulla 119.1 frequenza di Te Araroa.

Mi sento decisamente solo nel mio guscio di ghiaccio, ma il seguire la rotta prende tutta la mia attenzione. Non sento più nemmeno il freddo!

Poi ricevo Bruce alla radio. Si trova sulla verticale della meta e Dave è poco lontano.

Abbiamo vinto, il record del mondo è caduto!

Con un po' di fortuna ce la farò anch'io!

La capottina si sgela un poco e posso scorgere due montagne a sinistra e lo scintillio del mare alla mia destra.

Uno sguardo veloce alla carta mi permette di verificare che la mia rotta è assolutamente esatta. — Grazie Ohakea Radar! —

ATTERRAGGIO AL CREPUSCOLO

Ancora 65 chilometri, due minuti ed è fatta!

Penso che si possa scrivere un libro intero sulle sensazioni che provo arrivando su Te Araroa.

Mi faccio una grande virata su Micks bay, la nostra meta da 16 anni, e gli ultimi raggi del sole accompagnano il mio finale sulla pista del piccolo campo a fianco dell'Hotel Kawakawa.

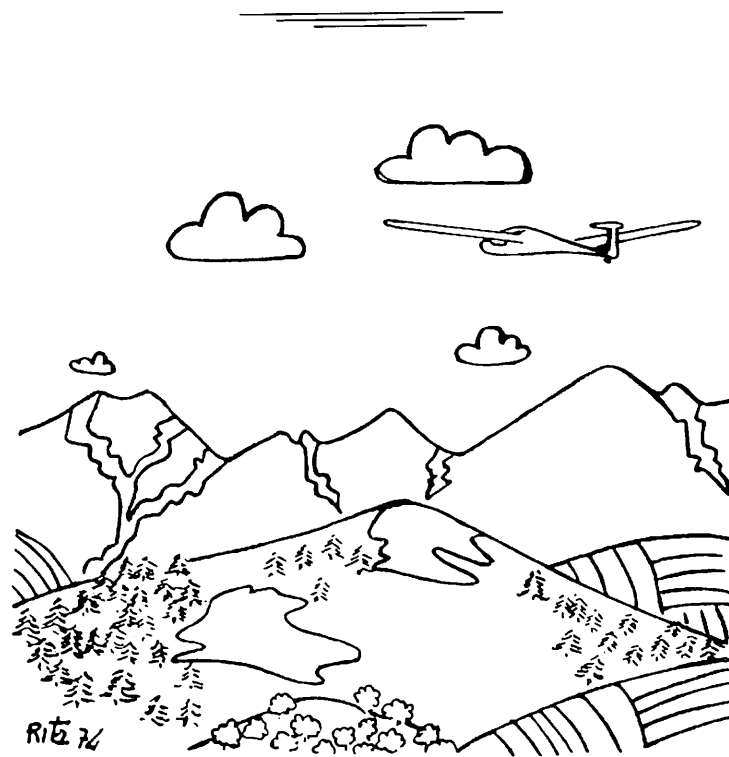
Quando apro la capottina posso ascoltare il rumore delle onde che si infrangono sulla spiaggia e sentire il soffio dell'aria sub tropicale che mi accarezza la faccia. Appena credibile! 12 ore prima ci trovavamo nel vento freddo di Tower Peak.

Non parliamo più nemmeno dei — 41°C e della capottina gelata...

Dave e Bruce mi strappano ai miei pensieri. Potremmo gridare dalla gioia — E' fatta! —

All'Hotel le luci si sono spente molto tardi la notte, tante erano le cose che avevamo da raccontarci.

Eravamo tutti d'accordo su di un punto: questo volo non sarebbe stato possibile senza l'entusiastico aiuto delle nostre mogli, degli amici fattori, meteorologi, controllori e piloti di linea, tutti entusiasti del nostro sport silenzioso.

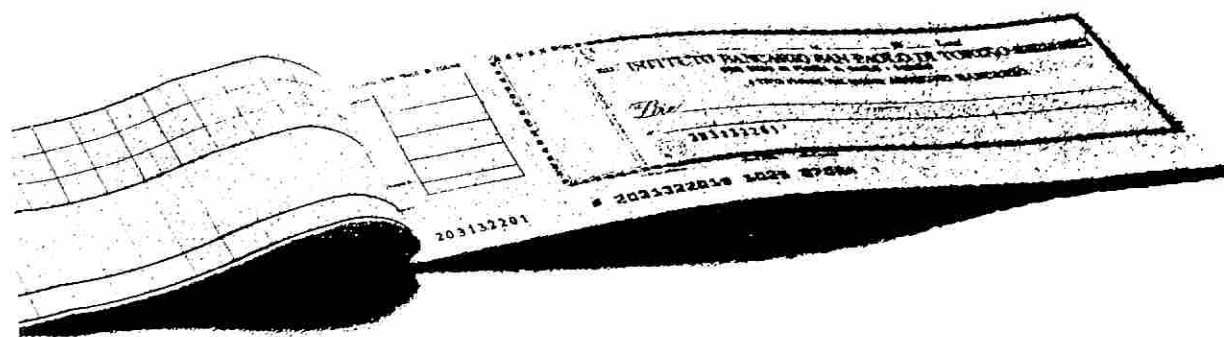




sanpaolo UF

**al Sanpaolo
un conto corrente
su misura**

per permettere
a ciascun cliente di trovare una valida e immediata risposta
ad ogni suo specifico problema. Un conto corrente con qualcosa in più:
il tuo conto corrente.



**ISTITUTO BANCARIO
SANPAOLO DI TORINO**

La calibrazione dei sistemi di energia totale

di Bill Wells

Pubblichiamo questa traduzione ricavata da SOARING (Box 66071, Los Angeles, Calif. 90066) di gennaio, perchè certamente interessa qualche meticoloso volovelista italiano.

Ma, al di là dell'interesse specifico, rappresenta anche uno stralcio di «realtà» per quanto i numerosi volovelisti americani — con spirito tipicamente dilettantistico — fanno autonomamente per se stessi e per il loro volo a vela.

Per sperimentare le prestazioni di un sistema di presa di energia totale esiste un sistema più semplice di quello di compiere voli di prova in aria calma. Per gli scopi considerati in questo articolo, un sistema «perfetto» è quello che, in uguali condizioni, ci fornisce un livello di pressione inferiore alla statica nella identica misura in cui un pitot ci dà un livello superiore alla statica stessa. Tralasciamo in questa sede la dimostrazione di questa affermazione.

I primi sistemi di presa di energia totale utilizzavano un tubo di Venturi per fornire la depressione, mentre ora si sfrutta il fatto che si può prelevare una depressione conveniente sulla parte sottovento ad un cilindro trasversale al flusso d'aria (l'autore si riferisce al tubo di Nicks, molto popolare negli USA). Il tubo trasversale ha il vantaggio di essere poco sensibile all'attacco obliquo, e la sua semplicità lo rende molto facile da costruire in casa.

Il sistema di calibrazione suggerito prevede l'impiego, oltre naturalmente del tubo da provare, di una presa dinamica, di una statica e di un anemometro. Si tratta di mettere insieme un sistema di tubi e di valvole che consenta di collegare, alla presa «statica» dell'anemometro, la sorgente di E.T., ed alla presa «dinamica» la statica (vedi fig. 1). Le valvole devono poter essere azionate molto rapidamente e contemporaneamente; vanno benissimo i rubinetti impiegati per inserire i sistemi di «netto» o di mediometro.

Per controllare la calibrazione del nostro sistema ad E.T., è sufficiente leggere la velocità indicata con i collegamenti «normali» e poi inserire i collegamenti dell'E.T. Se la indicazione dell'anemometro diminuisce, il sistema è poco compensato, se aumenta è sovracompensato, ovviamente per la velocità in esame. Se la velocità indicata non muta, abbiamo avuto fortuna ed il sistema funziona bene, altrimenti è necessario modificarlo.

Come si vede, il sistema di prova è piuttosto semplice da impiegare e funziona anche in aria non perfettamente calma, ma richiede pur sempre un aliante ed un traino. Se

però riusciamo a mettere le mani su un tubo di Pitot, magari di recupero, le prove possono essere eseguite a terra, utilizzando un'automobile.

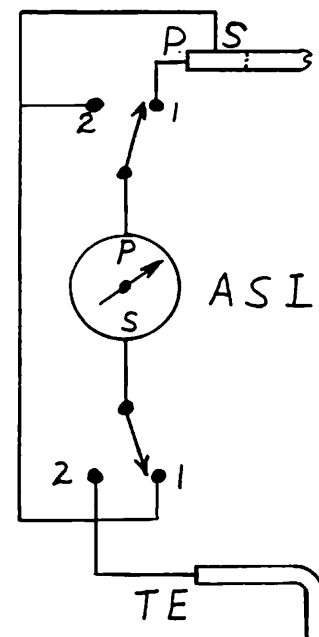


Figura 1

Per chi non lo sapesse, un tubo di Pitot consiste in un cilindro disposto parallelamente al flusso d'aria, con un foro frontale per la presa della pressione dinamica e, ad una distanza da sei a dieci diametri da questo, con da quattro a otto forellini per la presa della statica. All'interno del cilindro ci sono dei tubi coassiali per mantenere separate le due pressioni.

Si tratta di montare su un profilato di alluminio, di ferro o su una tavola di legno da sistemare in qualche modo sull'automobile il tubo ad E.T. da provare, il tubo di Pitot ed un supporto per un filo di lana; quando l'auto è in moto, occorre posizionare il tutto affinché i tubi siano paralleli al filo di lana; l'anemometro sarà ovviamente nell'abitacolo, collegato alle tre prese di pres-

sione (vedi fig. 2). Sarebbe preferibile usare uno strumento più preciso di un anemometro, ma i manometri risultano sensibili alle accelerazioni ed eventuali sistemi elettronici risulterebbero troppo costosi. (L'autore non accenna alla cosa, ma sembrerebbe necessario mantenere i tubi piuttosto lontani dal finestrino per evitare interferenze aerodinamiche).

Fin dall'inizio delle prove è apparso importante che la estremità del tubo ad E.T. fosse tagliata ad un angolo perfettamente retto; nel caso di un tubo diritto ciò si ottiene con l'uso di un tornio, ma qualora il tubo sia per il montaggio sulla pinna e sia quindi piegato questo sistema non è più utilizzabile. Si può allora ricorrere ad un attrezzo ideato da Phil Edmonds, e che si ricava da una sbarra di alluminio larga un pollice e spessa la metà (figura 3). I due fori più piccoli servono per stringere tubi da 1/4" e da 3/16", mentre i fori più larghi e le fessure conferiscono una certa elasticità che permette alla vite passante di stringere bene il tubo da rifilare. Una volta stretto nella morsa, è cosa facile rifilare il tubo con una lima di tutto ciò che sporge dall'attrezzo. I buchi in cui si stringono i tubi devono essere eseguiti con un trapano a colonna per assicurarne la perpendicolarità alla base.

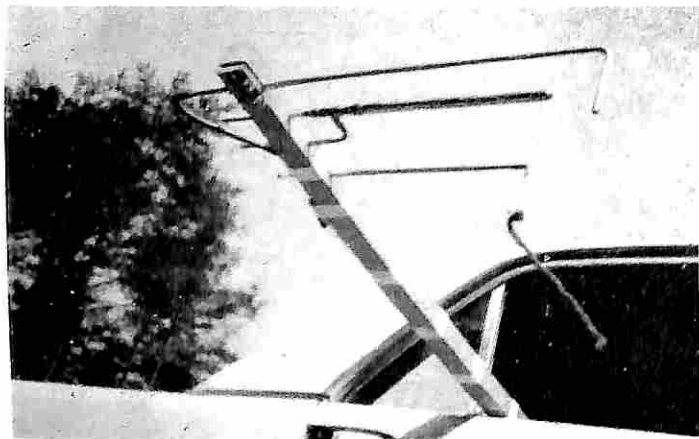


Figura 2

Sembra anche molto importante la forma del tubo vicino alla sua estremità; lo smussarlo con la lima non permette un adeguato controllo, nè una sufficiente riproducibilità, per cui è stato realizzato un attrezzo per la smussatura (fig. 4). Si tratta di fare un forellino pilota su un pezzo di ferro, utilizzando poi una fresa a 90 gradi per ottenere un profilo conico. Il pezzo ottenuto può essere usato con un poco di pasta abrasiva per ottenere uno smusso ragionevolmente preciso e senza sbavature. In generale si è rilevato che uno smusso più accentuato porta, ma non sempre, dalla sotto alla sovracompensazione.

Nel corso delle prove si sono avuti risultati non sempre congruenti; l'inclinazione in avanti di 20 gradi suggerita da Nicks non è stata particolarmente soddisfacente; nel tentativo di far funzionare tre di questi tubi, la distanza del foro di presa dall'estremità è stata accorciata dai canonici due diametri a molto meno, ottenendo sempre una notevole sottocompensazione. I migliori risultati

sono stati ottenuti con un tubo diritto (90° rispetto al flusso) di un quarto di pollice di diametro ed un forellino di 2,38 mm a 9,5 mm dall'estremità; iniziando con l'estremità squadrata si aveva sottocompensazione, ed aumentando man mano lo smusso si arrivava ad una compensazione perfetta.

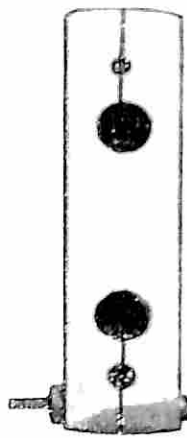


Figura 3

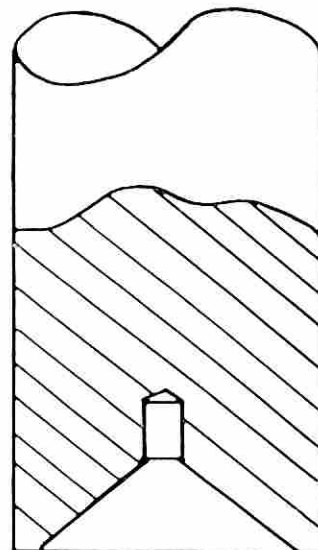


Figura 4

Quanto ai materiali, il tubo d'acciaio per i freni d'auto risulta eccellente e poco costoso, ed essendo ricoperto di piombo gli si può saldare un raccordo di rame e di ottone ed ottenere un pezzo inossidabile, salvo che per la parte smussata. Quando si fabbrica un pezzo definitivo, si può usare un tubo di acciaio inossidabile con raccordo pure in acciaio, saldato all'argento. Il materiale per la saldatura all'argento è facilmente reperibile, e bisogna usare la lega più costosa, a basso punto di fusione, insieme ad un bruciatore a propano; per chiudere il tubo, è preferibile saldare un pezzo che si adatti quasi a misura, piuttosto che tentare di riempire il foro con la saldatura. Può darsi che tubi di alluminio e di ottone vadano perfettamente, ma non li abbiamo provati; lo stesso per la chiusura del tubo con resina epossidica.

VENDO ASW 15b

260 ore di volo, 110 decolli, immatricolazione 1974, mai incidentato, condizioni perfette - fodere impermeabili - senza strumenti

L. 11.300.000

Telefonare ore uffici: SALES - Torino
(011) 9591485 o (011) 9589500

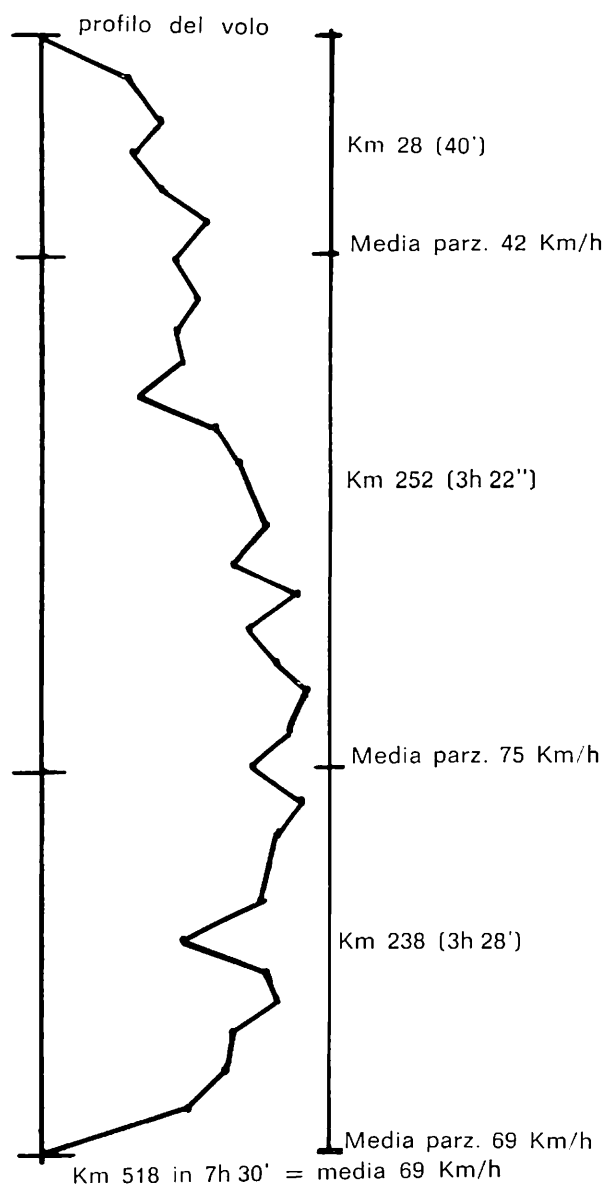
Alessandro Lanzi

L'analisi di un triangolo di 518 Km.

ALZATE - PIAMBELLO (crocione) - BRUNICO (centro) - ALZATE 18-6-78

Pilota: Alessandro LANZI Aliante: LIBELLE ST. H201 B I-URRA

	località	orario	quota (QFE Alzate)
decollo	ALZATE	1109	—
sgancio	BOLLETTONE	13	1.000
	BOLLETTONE	24	1.350
1° Pilone	BISBINO	29	1.050
	BISBINO	35	1.400
	GENEROSO	45	1.900
	PIAMBELLO	53	1.550
	GENEROSO	1206	1.750
	SASSO GORDONA	12	1.600
	S. PRIMO	18	1.600
	GRIGNONE N	26	1.150
	GRIGNONE N	34	2.000
	LEGNONE	46	2.250
2° Pilone	C. SPLUGA	57	costone fino a
	SONDRIO	1318	2.600
	PADRIO	27	2.200
	TONALE	50	2.950
	N. di S. GIUSTINA	1409	2.350
	AVELENGO	35	2.700
	O. di BRESSANONE	53	3.000
	C. PLOSE	1505	2.800
	BRUNICO	15	2.400
	C. PLOSE	39	3.000
	AVELENGO	1606	2.700
	SPIGOLO V. D'ULTIMO	22	2.600
	TONALE	59	2.450
	PADRIO	1720	1.600
	PADRIO	30	2.600
M. COMBOLO	38	2.700	
V. MASINO	1802	2.200	
C. SPLUGA	10	2.100	
LEGNONE	—	1.650	
ALZATE	1843	—	



OSSERVAZIONI:

Anche se le condizioni non erano «fumanti» la bassa velocità media è dovuta principalmente all'inesperienza e solo la non degenerazione ha permesso perciò la chiusura del tema.

Sul Tonale e sull'altipiano tra Merano e Bolzano (Avelengo - V. Sarrentino - Renon) ho trovato ascendenze di 4/5 m/s, alcune anche secche. Al ritorno, dallo spigolo sud-est della Val d'Ultimo in poi, ho perso un certo ritmo e gli agganci non mi riuscivano più tanto bene mandandomi in crisi molte volte. Non ho più potuto tenere l'allineamento a sud del Cevedale, sulle cime, ma bensì lungo i costoni della valle. A 1600 metri sopra l'antenna di Trivigno ed a 30 metri sul terreno pensavo già al campo trovato dal Corbellini dopo Sondrio come ultima speranza: testardaggine ed un po' di fortuna mi hanno comunque permesso di finire il bellissimo volo. E l'averlo fatto tutto da solo dimostra che se ci si prepara seriamente con allenamento adeguato non è necessario un pilota più esperto che ti «tiri» e la soddisfazione che ne risulta è sicuramente maggiore. Tuttavia occorre volare anche con i più bravi perchè il confronto aiuta a correggere gli errori ed a migliorare la tecnica di volo.

con linoambiente

*il silenzio delle alte quote
entrerà nella Vostra casa.*



LINOAMBIENTE. Lo splendido rivestimento murale in puro lino — antifiama ed antimacchia — che si applica in «posa tesa», con uno speciale feltro antistatico tra tessuto e parete. Ottimo come isolante termo-acustico e regolatore di umidità. E' disponibile in 30 bellissimi colori che ne suggeriscono un impiego coordinato anche nell'arredamento, in tendaggi, copriletti e rivestimenti di poltrone e divani. Visitate il nostro show-room di Via Serbelloni 7 - Milano. Spedendo il bollino a lato riceverete una ricca documentazione e potrete godere di uno «sconto speciale Volo a Vela».



linoambiente s.p.a.
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109

La Commissione di Specialità

Il Verbale n. 15

Milano, 7 giugno 1978, ore 15.

Presenti: Brigliadori, De' Orléans, Piludu, Serra, Vergani.

O.d.G.: Proposte eventuale assegnazione nuovi alianti — piano leasing — nonché paracadute; motoalianti; trainatori. Varie.

1) L'ordine di precedenza nell'assegnazione degli alianti che vengono ordinati dall'Ae.C.I. nel quadro del programma di rinnovo e potenziamento della flotta italiana, e che si propone al Consiglio Federale dell'Ae.C.I., viene stabilito come appresso:

- a) Alianti biposto Grob Twin Astir: Aeroclub di Roma, Aosta, Bologna, Vicenza, Ferrara, Centrale di Volo a Vela di Rieti, Udine, Padova, Alta Lombardia, Volovelistico Milanese, «Fulvio Padova» di Novi Ligure, Trento, L'Aquila congiuntamente con Pescara, Cuneo. L'Aeroclub Foligno ha già ricevuto un aliante biposto ASK-13.
- b) Alianti monoposto Astir: Aeroclub di Roma, Aosta, Volovelistico Alpino di Valbrembo, Ferrara (AVF), Padova, Alta Lombardia, L'Aquila congiuntamente con Pescara, Bolzano.
- c) Alianti Biposto Schempp-Hirth Janus: Aeroclub di Roma, Trieste, Aeroclub Bologna.
- d) Alianti biposto Caproni Calif A-21: Centrale di Volo a Vela, Volovelistico Milanese, Firenze e Palermo.
- e) Motoalianti: Aeroclub di Cremona, Cuneo, Volovelistico Alta Lombardia, Trento, L'Aquila congiuntamente con Pescara, Vicenza.
- f) Aerei per traino Robin: Aeroclub di Bolzano, Trento, Lucca ed eventualmente Udine e Trieste.
- g) Paracadute: (tra parentesi il numero di quelli destinati ad equipaggiare gli alianti del piano leasing): Aeroclub di Roma 7 (5); Centrale di Volo a Vela 7 (4); Bologna 6 (4); Alta Lombardia 6 (3); Padova 5 (3); Novi Ligure 4 (2); Vicenza 4 (2); Volovelistico Milanese 4 (4); Cuneo 4 (2); Aosta 3 (3); Ferrara 3 (3); Volovelistico Alpino 3 (1); L'Aquila-Pescara 3 (3); Bolzano 3 (1); Parma 2 (—); Udine 2 (2); Foligno 2 (2); Trento 2 (2); Trieste 2 (2); Totale 72 paracadute.

Si propone anche di autorizzare, dopo aver esaminato

l'eventuale richiesta, lo scambio di alianti biposto di un tipo con altri di tipo diverso, da parte degli Aeroclubs assegnatari, qualora ciò potesse ovviare ad imprevisti mutamenti delle necessità nel frattempo sorte.

Per quanto riguarda l'assegnazione di aeromobili agli Aeroclubs di L'Aquila e Pescara, che dovrebbero operare congiuntamente sullo stesso aeroporto, almeno per quanto riguarda l'attività volovelistica, la consegna verrà fatta a quello dei due aeroclubs, che effettivamente svolge l'attività di volo a vela, espletati i previsti controlli di avvenuta fusione.

La Commissione chiede anche che le venga concesso il potere di variare il piano di assegnazione dei paracadute in base ai posti di pilotaggio che devono essere coperti sugli alianti-leasing in assegnazione, qualora dovessero sorgere imprevisti cambiamenti di destinazione di questi ultimi.

2) Varie. La Commissione rileva e segnala che il piano rinnovo flotta approvato nel 1972 e riadeguato nel 1975 non risponde più alle attuali esigenze dei Club. La Commissione invita a considerare che il volo a vela, come giustamente rilevato dal Presidente dell'Ae.C.I. Dr. Teti nella relazione sul bilancio consuntivo del 1977, è un'attività in continuo progresso verso la quale stanno confluendo molti giovani preoccupati dei continui aumenti dei costi del volo a motore.

La Commissione tiene ad evidenziare che i costi ridotti dell'attività di volo a vela sono resi possibili anche nel settore didattico non tanto da strutture meno onerose (la scuola di volo a vela risulterebbe più costosa di quella di volo a motore) quanto dalla capacità gestionale dimostrata dai Club di volo a vela e dall'impegno dei soci nelle attività didattiche (trainatori ed istruttori volontari). La Commissione ritiene pertanto di avanzare una richiesta di adeguamento del piano per il rinnovo della flotta di Volo a Vela con un aumento dei velivoli previsti per i lotti D, integrato con i residui del lotto C, ed E. La richiesta di adeguamento è la seguente:

— Lotto D: Twin Astir	da 6 a 15 alianti
Astir	da 5 a 15 alianti
Janus	da 6 a 10 alianti
Caproni	da 0 a 2 alianti
SF 25C	da 4 a 10 motoalianti
Robin	da 5 a 10 trainatori

- Lotto E: Twin Astir da 6 a 15 alianti
- Astir da 4 a 15 alianti
- Janus da 5 a 10 alianti
- Caproni da 0 a 2 alianti
- SF 25C da 3 a 10 motoalianti
- Robin da 5 a 10 traineratori

Questa richiesta tiene conto di due realtà; la prima è il problema dell'ottenimento e mantenimento dei disciplinari per la scuola per i quali sono richiesti DUE velivoli dello stesso tipo; la seconda riguarda il rinnovo della flotta dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela che opera con ottimi risultati e con l'appoggio incondizionato di tutto il Volo a Vela italiano.

Per accelerare infine i tempi e per agevolare lo sforzo economico dell'Ae.C.I. la Commissione chiede di essere autorizzata a compiere sondaggi in merito alla seguente proposta:

— Alcuni Aeroclubs potrebbero anticipare all'Ae.C.I. il totale della cifra di acquisto di più alianti. (L'Ae.C.I. potrebbe ordinare immediatamente e consegnare a questi club gli alianti così acquistati. I Clubs solo all'atto di un eventuale inserimento nella graduatoria ufficiale di assegnazione dei futuri lotti dei piani di rinnovo riceverebbero dall'Ae.C.I. in restituzione il 50 per cento del prezzo di acquisto).

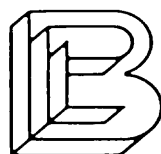
3) Benchè già proposto con verbale n. 12, la Commissione si permette di rievdenziare la necessità di uno stanziamento di L. 5.000.000 per la partecipazione italiana alla 1ª Coppa del Mondo di Volo a Vela in montagna - Vinon (Francia), agosto 1978, ed analoga somma di L. 5.000.000 per l'invio alla Coupe d'Europe di Angers, Francia, nel 1979, di tre volovelisti giovani ed uno esperto, scelti con modalità da definire in prossimo futuro.

4) Su richiesta dell'Ae.C.I. (lettera del 20 febbraio '78 prot. 2192) la Commissione esprime giudizio positivo sulle tariffe dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela 1978, così come appresso:

Stage di 7 giorni: forfait di L. 60.000 complessive (diritto a 2 traini giornalieri ed aliante a tempo illimitato). Tariffe per frequentatori non iscritti agli stages — con o senza aliante proprio:

- Traini L. 6.000 - 7.000 - 9.000 per sganci a 600 - 700 - 1000 metri rispettivamente;
- Motoalianti L. 350 al minuto (L. 21.000 all'ora);
- Alianti monoposto o biposto, con o senza istruttore, L. 4.000 per ogni mezz'ora di volo fino ad un massimo di L. 16.000 (oltre le due ore consecutive di volo l'aliante è gratuito).

Il Presidente
Walter Vergani



**Banca
Popolare
di Lecco**

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Direz. Generale in Lecco
Piazza Garibaldi, 12 - C A P 22053
Telefono 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

LECCO
Piazza Garibaldi, 12 - C A P 22053
Telefono 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)

COMO
Via Cairoli, 11 - C A P 22100
Telefono: 27 01 54 (linee multiple)

MILANO
Via dei Mercanti, 10 - C.A.P. 20121
Telefono: 869 04 51 (linee multiple)
Telex: 32280 POPLECCO

AGENZIE CITTA':
(in Lecco)

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

ABBADIA LARIANA - ASSO - BARZANO
BARZIO - BELLAGIO - BELLANO - BRIVIO - BULGAROGROSSO - CANZO - CASARGO - CASATENOVO - CASSAGO BRIANZA - CIVATE - CIVENNA - COLICO COSTAMASNAGA - DERVIO - DOMASO DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE - GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA LURAGO D'ERBA - MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE - NOVEDRATE - OGGIONO - OLGiate MOLGORA OLGinate - OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE - VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA - VERCURAGO BALLABIO

ESATTORIE:

Consorzio LECCO - VALMADREPA; Consorzio MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI - PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA - CESANA CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE SUELLO; Consorzio OLGinate - GARLATE - VALGREGHENTINO; Consorzio PRIMALUNA - CORTENOVA - INTROBIO; Consorzio S. MARIA REZZONICO - S. ABONDIO; Consorzio SUEGLIO - INTROZZO - TREMENICO - VESTRENO; Consorzio TACENO - CASARGO - CRANDOLA MARGNO - PAGNONA - PARLASCO PREMANA - VENDROGNO; Comuni di: BELLAGIO - BRIVIO - COLICO - ESINO LARIO - LIERNA - MOLTEÑO - PESCA TE SORICO

TESORERIE:

DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

INDIRIZZI TELEGRAFICI: Dir. Gen., Sedi di Lecco, Como e Milano: POPLECCO; Filiali: BANCA POPOLARE

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

Giorgio Weber

Cobra 15

Non ho mai letto su VOLO A VELA le caratteristiche dell'aliante Cobra 15 SZD36 costruito in Polonia e vice-mondiale a Marfa nel 1970.

Siccome sono l'unico ad averne immatricolato uno in Italia e convinto di molteplici doti dello stesso aliante, descrivo per dovere di cronaca le caratteristiche fondamentali:

Aliante standard struttura in legno e fibra di vetro.

Acrobatico di eccezionale robustezza.

Apertura alare 15 m - lunghezza 7,05 - altezza 1,59 - diedro 2° - freccia 1,5° - superficie alare 11,60 mq - allungamento 19,4 - minima discesa 0,68 m a 73 Km/h - efficienza 38 a 97 Km/h. Peso a vuoto Kg 275 - massimo carico utile Kg 130 - fattore di carico max + 10,4; - 5,2. Velocità massima al traino 150 Km/h; in volo libero e con diruttori estesi = 250 Km/h; i diruttori possono venire aperti anche ad una velocità effettiva di 250 Km/h. Velocità per turbolenze con valori di ± 10 m/sec. = 150 al traino, 180 in volo libero con o senza diruttori estesi.

L'aliante è dotato di carrello retrattile con rientro laterale; il carrello ha un unico portello che sporge solo di 10 cm e chiude tutto il vano ruota, dove la ruota rimane in posizione orizzontale.

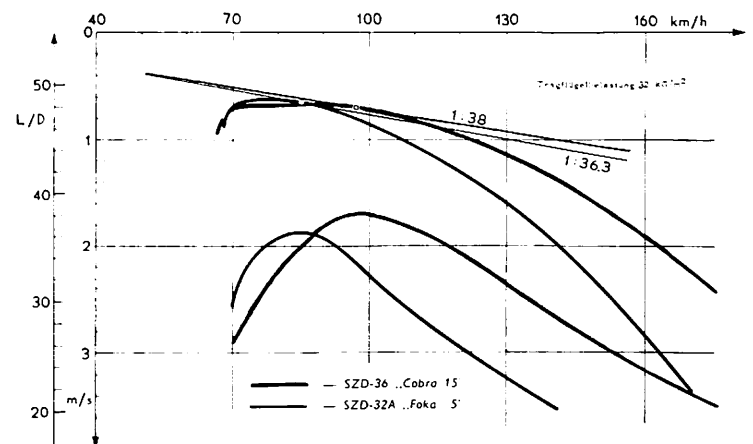
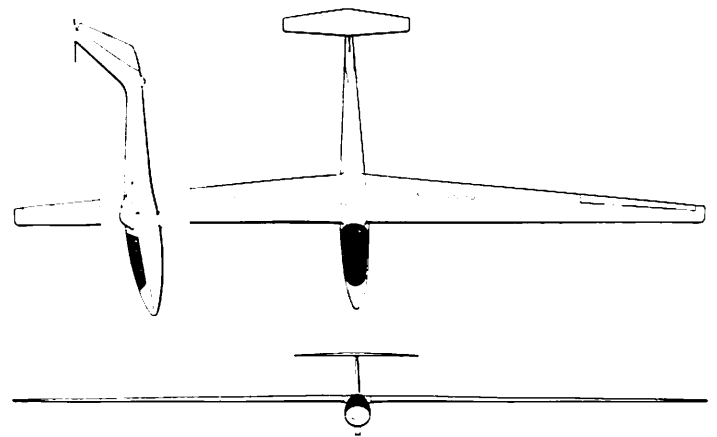
L'aliante può compiere tutta l'acrobazia, comprese le figure in volo rovescio. Si smonta e si rimonta in 10'.

La capottina scorre su rotaie e può quindi essere aperta e chiusa dal pilota liberamente. Il cruscotto può contenere 6 strumenti oltre alla radio. Tutte le parti metalliche sono collegate a massa e a dispersori di corrente alle estremità alari e di coda.

Ottima manovrabilità, con inversione di virata $2 \times 45^\circ$ in 3 sec. Diruttori efficaci tali da permettere un rateo di discesa nell'ordine degli 8-10 m/sec., e anche più! I comandi sono estremamente coordinati; i manovellismi sono quelli classici della SZD, da tutti conosciuti per la estrema perfezione e robustezza.

In stallo ci entra a fatica, con un chiarissimo preavviso. Stalla a 68 Km/h, riprende subito l'assetto normale, come pure dalla vite esce da solo in meno di 1/4 di giro! Aliante di enorme sicurezza e robustezza; un po' fuori moda per la struttura in legno, anche per le rifiniture non troppo curate. E' un aliante che potrà avere una vita lunga, per la struttura facile e robusta. Non può competere con i nuovi standard da gara. Non ha

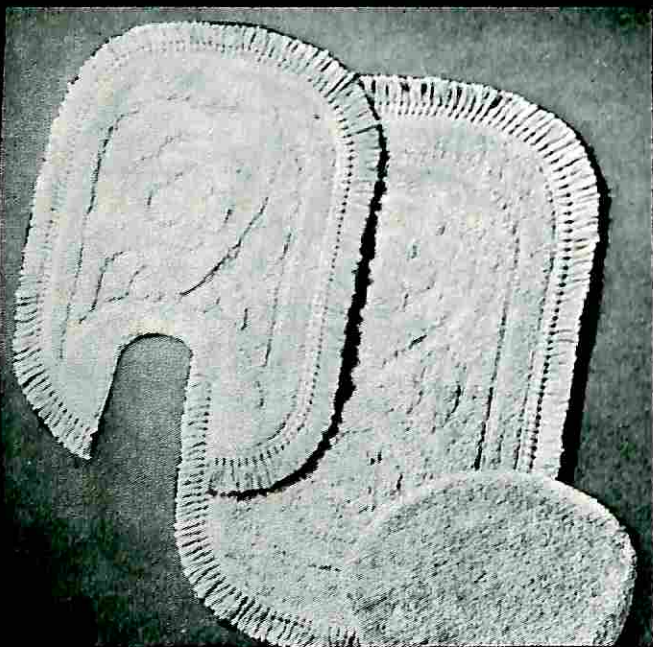
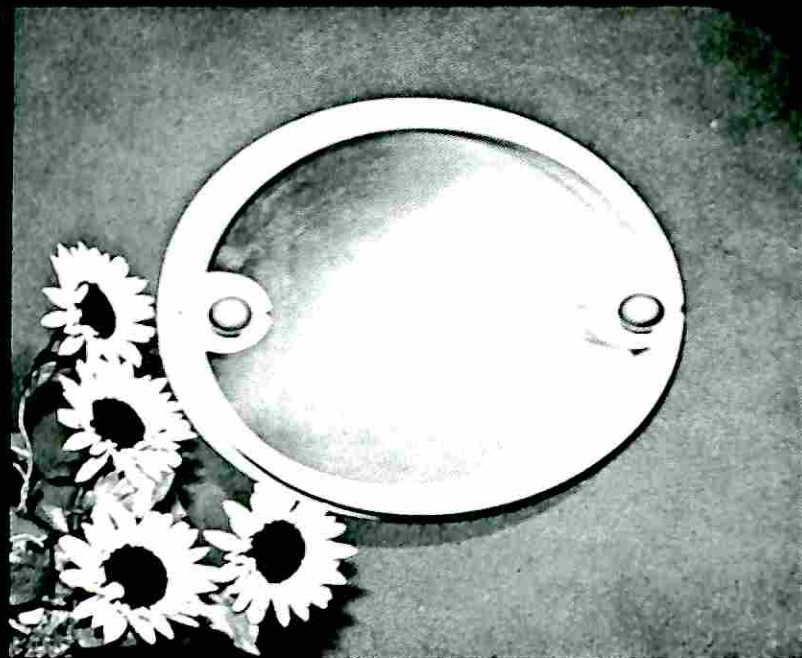
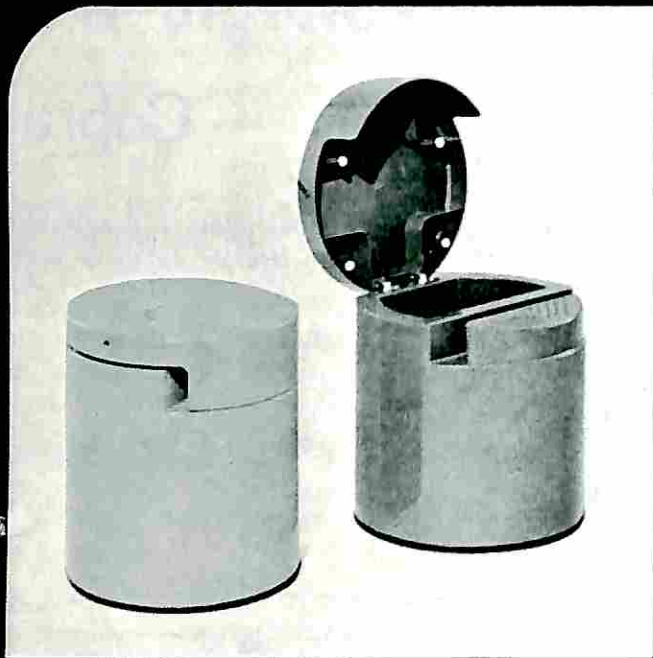
i ballast. La posizione del pilota è semisdraiata, con ottima visibilità avanti e laterale. La ruota ha un freno molto forte.



Nella forma e impostazione generale assomiglia un po' al Foka dal quale discende. E' molto più comodo, per essere la fusoliera più larga e più alta. L'impennaggio orizzontale è a T.

La Polonia ne ha costruite alcune centinaia vendute un po' in tutto il mondo, specialmente in America.

Il mio è immatricolato I-NIKO dal 1974 e risiede a Bolzano.



coordinati per bagno

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

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Giancarlo Maestri

L'amico Paolo

Oggi voglio parlarvi di un tipo che secondo me fa il volo a vela «vero». Non so quanto valga come avvocato, ma come pilota è veramente bravo. Sì, sto parlando proprio del Paolino Agresta. Da quando lo conosco mi ha sempre ispirato simpatia. Con quell'aria un po' sufficiente, sempre polemico, e quel sorriso da bambino buono ti mette tenerezza. Quest'anno ha dimostrato un'accanimento, nella caccia ai 500 Km, che veramente meritava più fortuna. Per ben cinque volte ci ha provato e per almeno tre prove lo ha fallito di poco. Nell'ultimo suo tentativo c'ero anch'io. Ci incontriamo al Generoso e decidiamo di fare strada insieme. Andiamo via molto bene fino al Legnone ed all'ingresso della Valtellina troviamo il Leo. Qui salta fuori il piglio guerriero del Paolo che decide di seguire il Leo malgrado io lo sconsigli. Hai mai provato prendere un treno in corsa? Ecco, è pressapoco come cercare la ruota del Leo! Dopo un po' siamo disseminati, il Leo, il Paolo ed il sottoscritto lungo la Val di Sole. Il Paolino arriva sulla Mendola, aggancia bene e sale, il Leo è già sparito, e quando arrivo sotto di lui «l'avucat» parte per l'attraversamento della valle di Bolzano. Seguo dopo un po', mi butto verso il Catinaccio e qui, dopo aver agganciato una termica favolosa, avviene il ricongiungimento con l'amico. Adesso i suoi ardori si sono un po' smorzati e quando passiamo su Ortisei morale e quota hanno un'unica definizione: bassi. Aggancio su un costone, cercando di «ricaricarlo» via radio e; qui salta fuori di nuovo il carattere un po' bizzarro del nostro amico. Non solo recupera quota e morale, ma è lui a incitare me a correre. Arriviamo al mio pilone di Brunico e troviamo un temporale. Discesa vertiginosa del morale del Paolo, che decide di lasciar perdere il suo S. Candido per tornare con me. Egoisticamente, devo confessare che, la cosa mi fa piacere, perchè quell'accidente del Paolo le termiche le sa trovare ed io mi trovo molto bene a volare con lui. Da questo momento si ricarica e si scatena. Trova le termiche, parte a razzo, mi incita a correre, insomma devo solo ringraziare di non essere in gara altrimenti, oggi, mi darebbe il «tostone». All'inizio della Val di Sole è sempre lui che trova da salire ma mentre andiamo verso il Tonale comincia ad accusare disturbi fisici per via delle quote alte. A dieci chilometri dal Tonale il patatrac per il nostro volo. Il più sconsiderato, rompiballe e cornuto dei temporali, ci chiude il passo. Il Paolo, che naviga 300 metri più alto di me, si tiene ai margini e pur passando basso «salta» nella valle che conduce a Edolo: io dalla «fifa» perdo quei pochi capelli che ho sulla testa, però riesco a passare, sotto l'acqua scrosciante a 1.700 metri del mio altimetro, a circa 30 metri dal terreno, sopra il passo. Come salto di là, mi viene subito alla mente che tutti mi hanno detto che la valle è inaterrabile. Mi vengono i brividi, e quando ormai sono quasi in preda al panico, trovo il campo.

Parentesi aperta per tutti gli amici volovelisti. Tra Edolo e Ponte di Legno, precisamente a Vezza d'Oglio, c'è un bel campo che, d'estate, è aviosuperficie dell'esercito. Atterro, tiro il fiato e sento Paolo che dopo aver chiesto mie notizie, piuttosto preoccupato, mi dice con noncuranza che lui va verso Edolo e che spera di passare l'Aprica. Non passano cinque minuti che vedo il suo Libelle sopra la testa e la sua voce concitata che mi dice di assisterlo all'atterraggio perchè si sente male. Un po' preoccupato, lo dirigo all'atterraggio come sono abituato a fare con i miei allievi, lo faccio atterrare sulla mia strisciata per non imbarcare nell'erba alta come ho fatto io e lui, esegue perfettamente ed atterra meglio di me senza imbarcare. Gli vado incontro, apre la cappottina, ci stringiamo la mano e lui con la sua faccia da schiaffi mi dice «Sono venuto giù tanto per farti compagnia, altrimenti andavo avanti». Caratteristica del Paolo!! Intanto, cercando di dimostrare una calma distaccata, si accende una sigaretta ed incomincia a istruire gli «indigeni» accorsi al nostro atterraggio sui rudimenti del fuori campo.

E siccome è calmissimo, al momento di dimostrare come funzionano i diruttori, tira con forza la leva del carrello che si chiude di colpo e fa sbattere il suo Libelle per le terre mancandogli l'alluce destro per un millimetro e mezzo. Caro Paolino!!! Mi piace avere un amico come te, perchè sei «vero», con tutti i pregi ed i difetti di un «vero» pilota. Ti chiedo pubblicamente scusa per queste mie righe che non vogliono offenderti ma bensì elogiarti come volovelista e soprattutto come amico.



CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO

*la tua
banca*

CARIPLO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE



sales

Via Chivasso 5 - Telefono 958.95.00
10096

LEUMANN

958.15.25
(Torino)

● **BUSTE:**

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

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **BUSTE TEXSONDA:**

Buste brevettate in carta ondulata.

● **CARTELLE:**

Raccogliatrici manilla con fustellatura in pieno.

● **ETICHETTE:**

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

Luigi Colombo

Eleonora

Domenica 4 giugno. La giornata promette bene: caldo estivo, un po' di foschia ma tutto fa credere che passerà.

Puntiamo su Albavilla a circa metà strada fra Erba e Como. Poi, svoltando a destra, verso l'Alpe del Viceré. Macchina nel vasto posteggio. Un piccolo sacco da montagna contenente un binocolo, una radio ricevente, cibarie e bevande. Un'oretta di cammino e, io e mio figlio, raggiungiamo la cima del Bollettone. A circa metà strada, però, una breve sosta presso la croce che ricorda il punto dove, il 17 luglio 1976, è caduto Mario Amati. La sorella, non ancora rimessasi dal dolore per la grave perdita, depone dei fiori alla base della croce. «Amava tanto volare» dice con le lacrime agli occhi.

Il Bollettone, sulla cima, è brullo, privo di vegetazione, ideale per veleggiarci, con condizioni atmosferiche molto favorevoli. Sul punto più alto, a quota 1300, posiamo la radio vicina alla grande croce. Sintonizziamo 122,6.

Sono le 10,35. Una voce di donna: «Papa India al decollo». E' il primo messaggio che riceviamo. E' una voce di donna inconfondibile, quella di Eleonora Brigliadori che parla dalla pista di Alzate.

Alle 10,37 ancora una voce: «Sandro, mezzo a salire, lascio il Bollettone per il Bolletto, quota 1500».

Subito dopo: «Papa Oscar, allineamento e decollo, metri 1000 in montagna».

10,40: «Alfa Romeo, prova radio».

10,50: «Riccardo da Giorgio».

10,53. L'aliante IALO spirala sul Bollettone, sopra di noi.

Alle 10,55, con una comunicazione di Eleonora a Giorgio, apprendiamo che la ragazza tenta le 5 ore.

10,58. Apprendiamo pure che Leonardo vuol compiere il volo Biotta Ponte Gardena.

Sono le 11,05 e una voce conosciuta, quella di Mussio Renato, decollato da Valbrembo, comunica che è a quota 1800 sul Resegone con un tre a salire.

Giancarlo Maestri, alle 11,10, si dirige sul Palanzone e consiglia Eleonora di volare più veloce sul costone.

Poi le voci di Luigi Villa, Valentini, Luciano, Pasculli, Rinaldo, Longaretti e Ferrari sul PONG, Dudù, Luigi e altre.

E' inutile che continui a elencarle tutte, sarebbero un centinaio e semmai lo facessi dovrei subito dire che questa sarebbe la giornata di Eleonora.

Eleonora sul Palanzone a 5800 piedi alle 11,50. Eleonora da Andrea alle 12,06. Eleonora e Andrea a nord del Bollettone sotto nube alle 12,22 e via di questo passo.

Lo vediamo l'aliante di Eleonora, spirala agile, sicuro. Anche gli altri vediamo. Li osserviamo arrivare col traino da Alzate a sganciare a poche centinaia di metri da noi e poi cominciare a spiralarci e salire più o meno velocemente, ma alla fine tutti in alto per dirigersi poi chi da una parte chi dall'altra.

Come ho detto, sarebbero noiose queste note se continuassi l'arida (per modo di dire) cronaca dei messaggi ricevuti, però, se lo facessi, potrei descrivere tutto quanto hanno fatto e detto sia i piloti di Alzate che quelli di Valbrembo. Di questi ultimi, però, molto meno. Contrariamente a quelli di Alzate, che sono loquacissimi, hanno il difetto (o la virtù considerato l'intasatura della frequenza) di essere molto parsimoniosi nell'uso della radio. Non certo perchè domenica 4 giugno abbiano volato poco. La voce dei piloti dei rimorchiatori e soprattutto quella di Asega nel chiedere l'autorizzazione all'atterraggio, ci è giunta infatti una infinità di volte. Altre voci ci sono giunte con le frasi tipo: «Le chiavi della mia macchina dove le hai messe?», oppure: «Và a fa' un bagno, pistola». O questa altra: «Che lussuoso aliante che hai» e altre assolutamente inutili e superflue che proprio reputo inammisibili.

Eleonora frattanto continua il suo volo. A volte la perdiamo di vista ma poi eccola nelle vicinanze a 5000, a 5200, a 5600 piedi.

Ad un tratto, alle 12,35, chiede persino se può seguire qualcuno — non ho ben compreso chi — in località più lontane. Una voce perentoria di uomo le risponde di no.

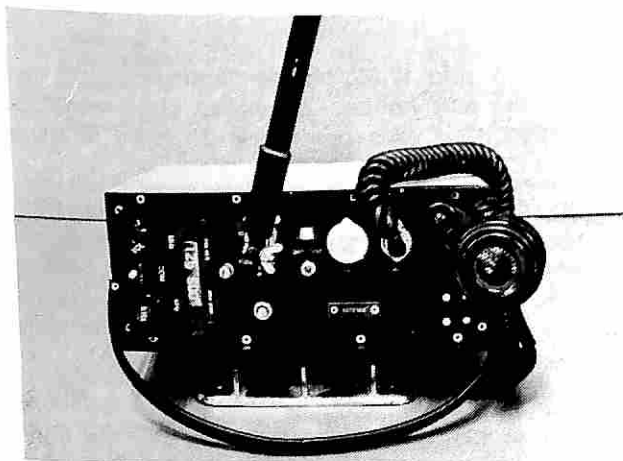
I minuti, fra un sorso di birra, un panino, un frutto e uno sguardo allo splendido tratto del lago di Como che sembra a due passi, passano veloci. Le pile della radio, grazie alla preveggenza di mio figlio che ne ha messe di nuove, ci permettono in continuità di ricevere messaggi.

Le persone che sono sulla vetta vicino a noi ci guardano con curiosità. Sembrano chiedersi: «Chi saranno quei due con un apparecchio che riceve messaggi di aerei, un binocolo e un taccuino dove registrano i messaggi»? Ci guardano a volte quasi con sospetto. Qualcuno, più intraprendente degli altri, dopo esserci passato vicino più volte, s'arrischia a chiederci se riceviamo anche gli alianti che ci volano intorno. Alla nostra risposta affermativa torna nel gruppo degli amici e osserviamo che ci indica come fossimo degli 007.

Sentiamo una voce dire: «Saranno del controllo aereo». Un padre dopo spiega al figlio che gli alianti volano col vento, come le barche a vela. «Ecco» — aggiunge — «perchè si chiama volo a vela». Il figlio, più sveglio del padre risponde che il vento in quel momento non



*..... ecco
la nuova
linea DITTEL*



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

c'è. L'uomo non sa che replicare e annusa l'aria un po' mortificato. Mio figlio sorride e poi, come già diverse volte ha fatto, si mette a brontolare. Si pente, con una simile giornata, di essere venuto sul Bollettone anziché essere corso a Valbrembo e col suo M 100 salire anche lui in alto per un volo di quattro cinque ore com'è sua abitudine.

Intanto Eleonora veleggia, veleggia

Scoccano le quattordici, ormai sono passate circa tre ore e mezza dal momento del decollo e per la ragazza arrivare alle cinque ore, con quelle condizioni di tempo, non sarà difficile. Forse «l'acquisto» dei mille metri di quota li ha già effettuati. Forse le manca, oltre alla durata che però possiamo ormai dare per scontata, la prova di distanza notoriamente più ostica e poi l'argento sarà suo.

Stacciamo il contatto radio su un ulteriore messaggio diretto a Eleonora. Mio figlio brontola ancora e cominciamo la discesa verso l'Alpe del Viceré guardando ancora una volta l'aliante della ragazza. Io, a voce alta, le mando un augurio; mio figlio invece, poco femminista, pronuncia imbronciato ed invidioso «Guarda un po' se quella là deve volare ed io qui a guardarla come un fesso...».

La discesa è lenta e ogni tanto ci fermiamo a guardare in alto ma il bianco aliante di Eleonora ormai non è più individuabile.

Peccato, ci eravamo affezionati...



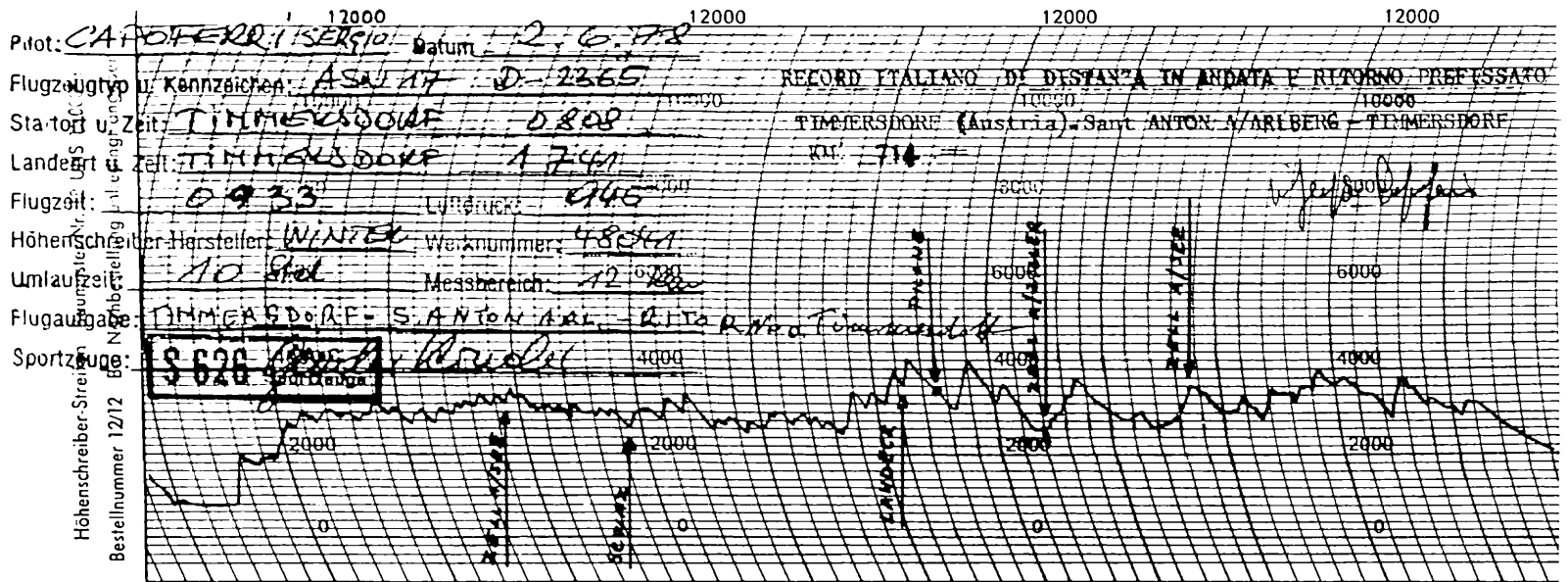
**ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO**

PRENOTATELO!

Sergio Capoferri

714 Kilometri sulle Alpi Austriache

Nuovo Record Italiano



Il piccolo aeroporto di volo a vela di Timmersdorf nella Stiria (circa 30 km. ad ovest di Turnau) è ubicato nel fondo valle prima dell'inizio della vallata che porta al Semmering e prosegue verso Vienna.

Sovrastante l'aeroporto di Timmersdorf si erge il Gösseek, montagna di oltre 2000 mt., trampolino di lancio verso ovest e la cui catena montagnosa prosegue ininterrotta fino a pochi chilometri da Aigen.

Anche in Austria quest'anno la primavera ha fatto le bizze, ed i piloti austriaci non hanno potuto volare sulle loro splendide montagne e vallate. Dopo quattro giorni di permanenza a Timmersdorf immersi nelle nubi basse e lattiginose della vallata, io e l'amico Moltrasio il 1° giugno possiamo finalmente fotografare una tabella decente. Partiamo verso mezzogiorno con meta un volo in triangolo di 500 km.

L'aggancio e l'inizio sono oltremodo promettenti tanto che alle 13.30 posso fotografare la diga del Gerlos e tornare per virare a Turnau indi a casa dopo 508 km. percorsi in meno di cinque ore ed aver fatto sei (!) termiche.

Vista la giornata del 1° giugno si era indotti a pensare che l'indomani le condizioni, già ottime, dovessero migliorare consentendo una partenza più mattiniera. Il 2 giugno però non migliora tuttavia mi consente il decollo verso le 9.35 solari.

L'aggancio non è dei migliori e si deve procedere con cautela fino ad Aigen lungo la valle dell'Enns.

Lasciato il Grimming, non ancora favorevole, incontro la prima vera termica sulla punta del Kamspitre incoraggiandomi in tal modo a proseguire verso Zell am See che raggiungo dopo 160 km. in circa 2 ore di volo (velocità media piuttosto bassa).

Passata la valle del Salzach, arrivando alla pianura dell'Inn la situazione peggiora, tanto che il volo si svolge a quote non elevate e verso Imst passo in un acquazzone per circa 4/5 minuti.

La massa d'aria della valle comincia a venire inquinata dall'aria umida e stanca proveniente da sud attraverso il passo del Brennero (relativamente basso). Questa situazione meteorologica si ripete spesso nella valle con venti e brezze da sud. Comunque proseguo fino a Landek dove sullo spigolo sud-est del Parseier Spitze incontro il primo 4.5 metri della giornata che mi permette di giungere a quota 3000 e vedere il pilone di S. Anton. Non posso nascondere l'emozione profonda quando mi sono trovato fra quelle montagne, tutte oltre i 3000, della valle del Lech dove, attraverso il passo dell'Arlberg, potevo vedere la piana di Feldkirch e del lago Costanza.

Viro il pilone di S. Anton esattamente alle 14.25 dopo quasi cinque ore dalla partenza.

Il ritorno dopo aver fatto ancora i 3000 sul Parseier è stata una planata quasi unica fino a Zell am Ziller dove tocco la quota più bassa del volo e che non mi consente di superare il Passo del Gerlos per buttarmi nella valle del Salzach verso Zell am See.

Tuttavia dopo tre tentativi di superare il passo, finalmente al quarto riesco a lasciarmi alle spalle il Gerlos.

Data l'ora ormai tarda conto di arrivare almeno a Zell am See per atterrarvi rinunciando così a malincuore ad un sogno da lungo tempo coltivato. In vista di Zell mi viene da ricordare un mio volo di 500 km. del '72 dove sul fianco dello Smittenhöhe (che sovrasta da ovest il lago) incontrai alle 16.30 un bel 4.5 metri che mi permise di chiudere il volo. Anche questa volta la montagna non ha tradito e mi regala una buona quota che mi permette di ripensare forse più seriamente al sogno prima cullato e poi quasi svanito.

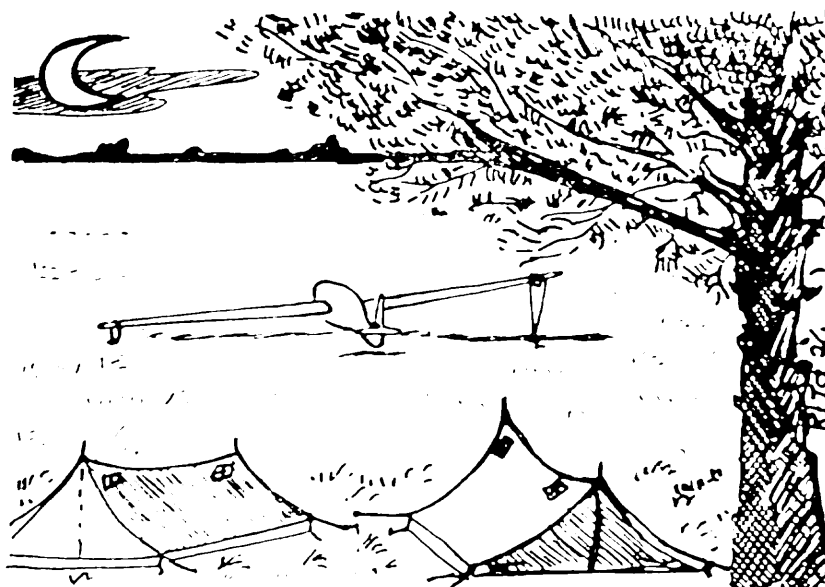
Il secondo punto cruciale del volo fu proprio Zell (il primo fu al passo del Gerlos).

A 2800 di quota decido di spostare la mia rotta lungo i monti Tauri sul versante sud delle valli del Salzach e dell'Enns. Penso che tale decisione si sia dimostrata buona perchè mi ha permesso di non scendere mai al di sotto dei 1800 mt. e di raggiungere la valle verso Timmersdorf dove atterro alle ore 18.41.

Dopo questo volo ritengo seriamente possibile il raggiungimento dei mille km. sulle Alpi, purchè si possa iniziare il volo fra le 8 e le 8.30 ed in condizioni (per una parte almeno del percorso) di poter delfinare.

Certo non sarà un volo facile anche perchè occorrerà

una preparazione specifica ed una concentrazione piuttosto lunga. Al primo che tenterà questo volo diciamo subito «in bocca al lupo».



Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 84.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,

INCANNAGGIO

E TORSIONE DI FILATI

- ★ Seta naturale
- ★ Bemberg
- ★ Shantung e Fiocchi
- ★ Acetato
- ★ Viscosa
- ★ Sintetici



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/638956
Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
(da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
STAGIONI**

Direz.: A. Colangeli
Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7
Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p>PRODOTTI TALMONE Piazza del Comune 16 Tel. 45259 - RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>