




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

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

AGOSTO - OTTOBRE 1975
N. 112

SOMMARIO

note meteorologiche sul quindicesimo campionato italiano	11
relazione su Rieti 1975	21
rietisssssimo	29
Rieti 1975 - campionati italiani	35
ci hanno detto	55
il questionario n. 1	60
come non si vince un campionato	80
il campionato a fumetti	85
in standard con l'Elle Esse Uno Effe	88
situazione da nord-est	92
Adele Orsi riconquista il mondiale della velocità sui 100 km.	93
critiche al campionato 1975	94
il questionario n. 2	96
astir cs	100
prima mostra mercato dell'aliante usato	103
LS1 - F	107
notizie dai campi di volo	109
Aero Club d'Italia: la carica dei seicento	118
volo libero	122

IN COPERTINA:
Agosto 1975, cielo di Rieti (foto di Francesco Scavino)

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Gioacchino v. Kalckreuth - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati - Sandro Serra.

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

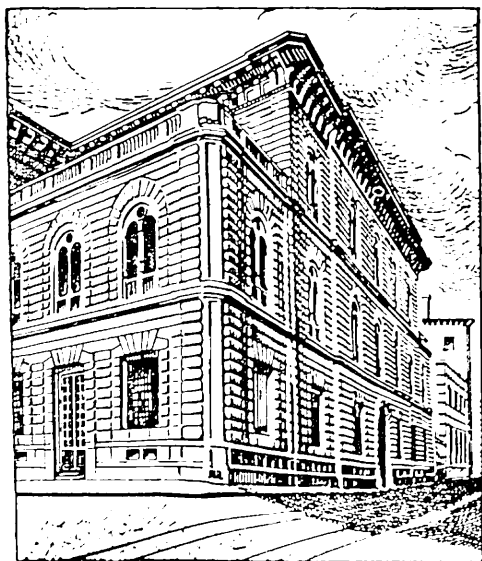
Italia:	cumulativo	L. 5.000
Italia:	individuale	L. 7.000
Italia:	sostenitore	L. 25.000
Estero:	ordinario	\$ 13
Una copia:		L. 1.000

Redazione e Amministrazione ;
«Paolo Contri» Airport
22100 Calcinate del Pesce - Varese - Italy

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

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.

dal 1823



**a presidio
dell'economia
della regione**

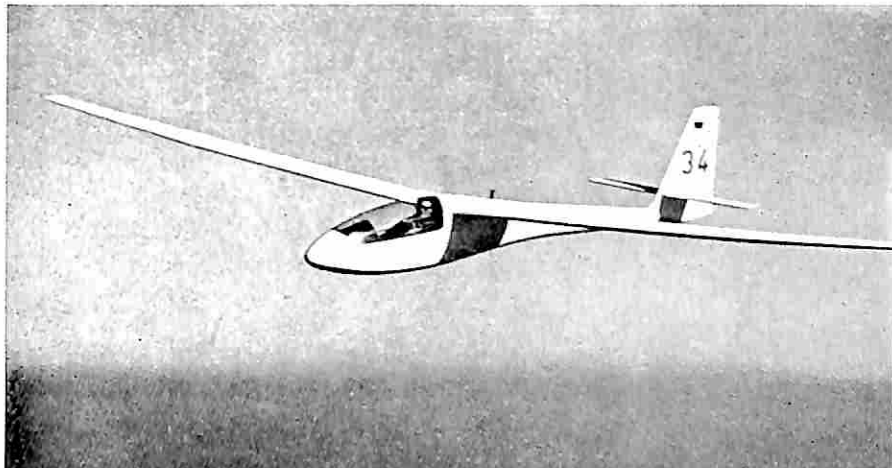
**CASSA DI RISPARMIO
DELLE PROVINCIE LOMBARDE**

tutte le operazioni e i servizi di banca

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 15 B

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

Schleicher K 8 C

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 15 B

Aliante monoposto da competizione della classe standard FAI, costruzione in fibra sintetica

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

Super-aliante monoposto ad alta performance della classe libera, costruzione in fibra sintetica

Schleicher ASK 18

Aliante monoposto della Classe Club

Rappresentata da:

KRAPFENBAUER ERICH

Corso Galileo Ferraris 93 - Tel. 58.88.30 - 10128 TORINO

SCHEIBE-FLUGZEUGBAU - G. M. B. H.

DACHAU



BEI MÜNCHEN



SF 25 B FALKE

SF 25 C FALKE

SF 27

SF 27 M

SF 28 TANDEM FALKE

BERGFALKE IV

- motoaliante biposto, HP 45, E = 1:22
- motoaliante biposto, HP 60, E = 1:23,5
- aliante monoposto classe standard, E = 1:34
- motoaliante monoposto, HP 26, E = 1:34
- motoaliante biposto, HP 60, E = 1:26,5 (nella foto)
- aliante biposto da addestramento avanzato, E = 1:34

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

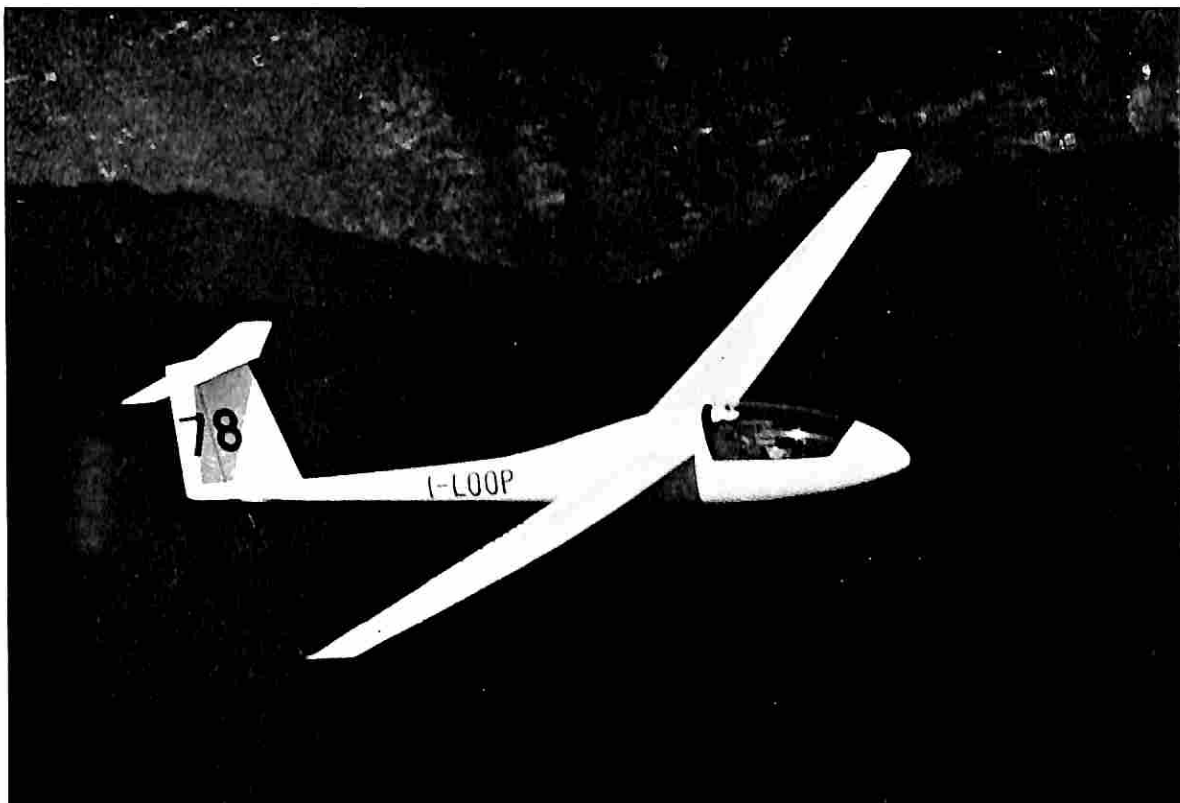
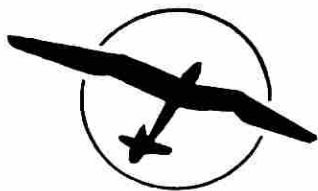
VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21

SCHEMPP - HIRTH K. G. KIRCHHEIM - TECK

SEGELFLUGZEUGBAU



Alianti di elevate caratteristiche:

CIRRUS ST.	classe standard
NIMBUS II	classe libera
JANUS	biposto in tandem

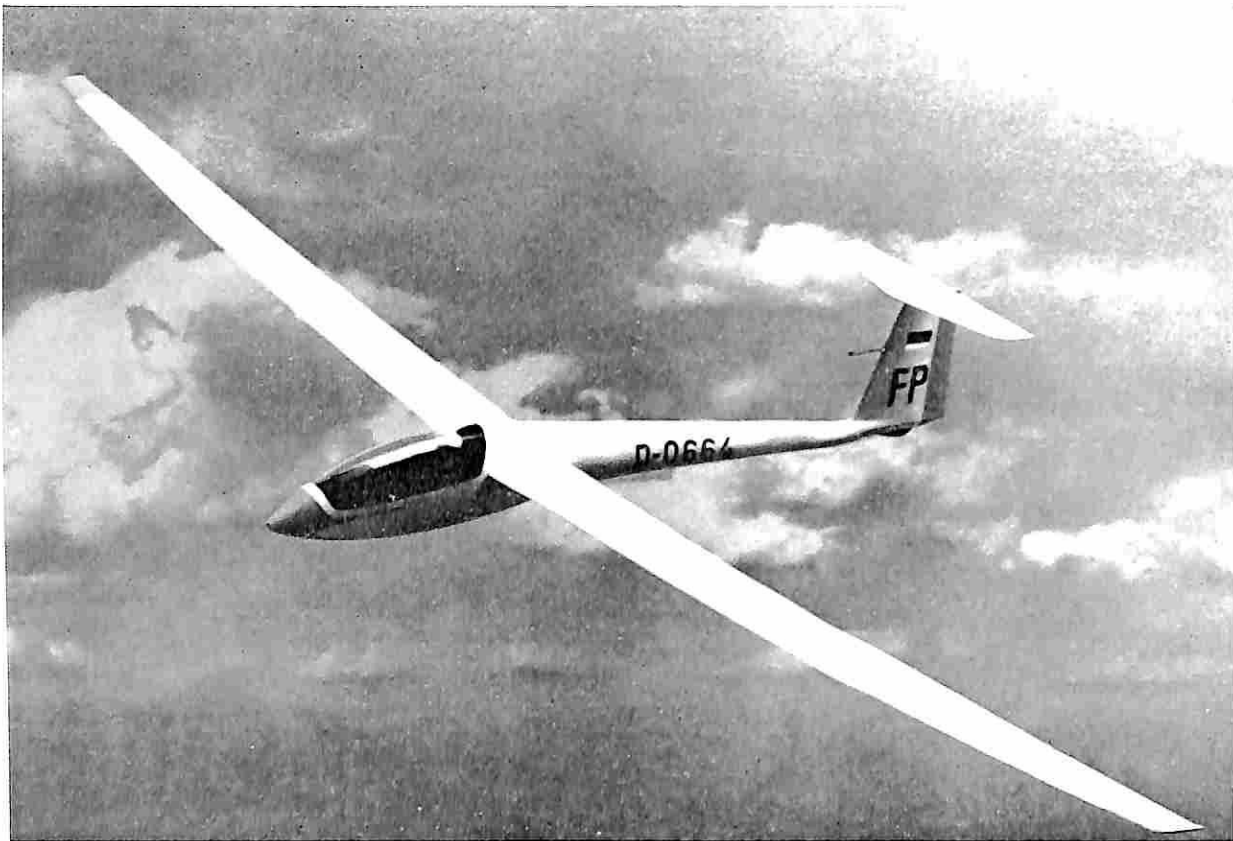
Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21



Oggi in Italia l'aliante classe standard

L. S. 1. F

- Rapida consegna
- Disponibile per prove e dimostrazioni
- Assistenza tecnica e ricambi presso officina certificata RAI in Aguscello (Ferrara)
- Campione mondiale 1970-1974 (Texas - Australia)
- Campione nazionale tedesco Classe Standard 1968-69-71-73
- II e III classificato al Campionato Nazionale Tedesco 1975
- I classificato VINON 75
- Adottato dalla Squadra Nazionale Francese in Classe Standard

Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

Via Fiaschetta - 44100 Ferrara - Telefono (0532) 61.880 - 52.167

piste "quattrostagioni"

la neve che dura tutto l'anno

pista per discesa e slalom

ottima per allenamenti, scuola di sci, competizioni ad alto livello

pista da fondo

attrezzo ideale per l'allenamento estivo dei fondisti

pannelli per sottofondo nevoso

risolvono i problemi di manutenzione degli skilift, seggiovie e piste di neve

trampolino da salto

per la selezione dei giovani e l'allenamento degli atleti

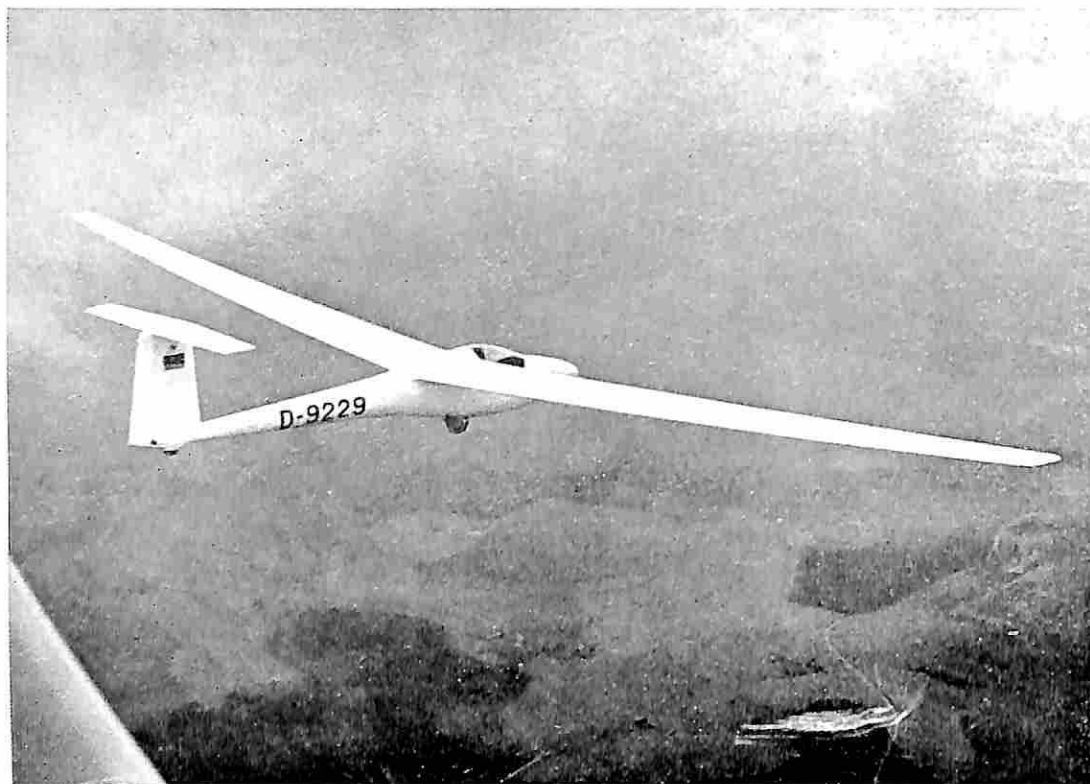
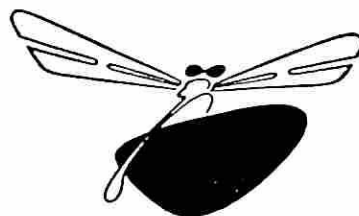


Sit società italiana
tecnospazzole

s. a. s. di Pietro Acquaderni e c.
40033 Casalecchio di Reno (Bologna) via Porrettana 453
☎ (051) 5712 01 5712 13

GLASELÜGEL ITALIANA S.R.L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO
Via Locatelli 1 Telefono 61.26.17



- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| LIBELLE CLUB | : | 15 m, scuola e performance |
| KESTREL | : | 17 m |
| KESTREL | : | 19 m e 22 m |
| RIMORCHI | : | chiusi e aperti in costruzione di serie per Libelle, Cirrus e ASW-15. Altri a richiesta. |
| CONCESSIONARIA
e inoltre | : | PZL; Winter e Bohli
variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE
impianti ossigeno: DRAEGER
orizzonti artificiali: BENDIX
radio: DITTEL
paracaduti ultrapiatti: SECURITY 150 |
| RICAMBI | : | Glasfluegel, Shempp Hirth, Schleicher |
| GRANDI RIPARAZIONI
e inoltre | : | autorizzate per la maggior parte degli alianti.
ispezioni periodiche, riconvalida C.N., installazioni varie, modifiche, verniciature ecc. sia agli alianti che a vari tipi di velivoli a motore. |
| MAGAZZINO | : | sempre pronti strumenti, impianti, radio, ricambi, ecc. |

TUTTO PER L'ALIANTE

Eugenio Hänle

Un vero e rivoluzionario protagonista, un uomo che ha permesso un fondamentale cambio qualitativo nel campo delle costruzioni degli alianti moderni, un amico dei volovelisti: Eugenio Hänle non è più fra noi, un incidente aereo ne è la causa.

Chi era a Rieti quest'anno per i Campionati ricorda la sua visita. Assieme a Klaus Holighaus era venuto per mantenere vivi quei rapporti personali e di fiducia reciproca, di stima anche che intratteneva coi piloti delle "sue" macchine ma, forse, soprattutto, per vedere volare i suoi alianti in un cielo generosamente azzurro.

Tutto il mondo volovelistico conosce Hänle, i suoi Libelle e i suoi Kestrel hanno fatto scalpore, si sono diffusi su tutti i campi di volo a vela, non di meno per le sue geniali soluzioni pratiche per quanto riguarda carrelli di trasporto, le soluzioni di assemblaggio rapido dei suoi alianti, il comando del compensatore dinamico del timone, citando così a caso. Ma si devono anche ricordare le sue profonde conoscenze nel campo delle co-

struzioni e delle strutture in fibra di vetro e resine; il dominio di questa materia gli ha permesso di aprire nuove strade e realizzare originalissime soluzioni. Il suo lavoro lo appassionava enormemente, sui nuovi progetti spendeva tutte le sue ore di lavoro e quelle di riposo, forse è stata proprio questa sua passione per il nuovo, per il meglio, per la progettazione di cose nuove che negli ultimi tempi gli procurò la necessità di trovare una soluzione diversa nella gestione della sua Azienda. Per il volo a vela era forse una buona soluzione avere Hänle concentrato sulla progettazione e costruzione delle nuove macchine che la stampa ha pubblicizzato e i piloti attendono.

Hänle aveva molte idee e progetti da esprimere, purtroppo lo abbiamo perso, immaturamente certo, molti di noi lo ricorderanno a lungo, per lungo tempo ancora le sue macchine saranno alla ricerca delle ascendenze in ogni posto del mondo dove si fa volo a vela, sarà la miglior maniera, questa, di onorarlo.

A. P.

Adelante,
vicini e
partecipi

Dopo aver letto e riletto le tante pagine di questo numero ci siamo sentiti contaminati dall'entusiasmo e dalla smania di fare e strafare.

Fortunatamente siamo stati soccorsi dall'innata pigrizia e dal ricordo dei tanti errori consumati nel tempo e ci siamo imposti un sano e conservatore: adelante!

Rivivere i giorni di rietisettantacinque può essere un ricordo esaltante, ma non al punto di farci dimenticare la realtà.

Dobbiamo essere consapevoli che se Rieti rappresenta il centro ed il momento della «verifica» del nostro progredire, questo progredire lo si realizza alla periferia, presso i singoli Clubs.

A questi dobbiamo sentirci vicini e partecipi nel dare la nostra attività ed il nostro entusiasmo, anche nei momenti difficili, con la cocciutaggine che ci è tipica. Questa è la strada più sicura per un progresso costante del nostro volo a vela.

A questo punto «agganciare la termica» è fin troppo facile: avreste forse il coraggio di non sentirvi «vicini e partecipi» alla vostra rivista?

Plinio Rovesti
Walter Georgii
La Gara Meteo

Plinio scrive che la Gara Meteo non si è svolta; non è affatto vero.

Come ogni anno la gara meteo è stata disputata e proprio quest'anno ha richiesto particolare impegno per via di un certo Nord Est di poco buon governo.

Anche se arduo il profetare in patria, c'è stato un indiscusso vincitore che si è imposto su tutti i concorrenti, anche quelli stranieri.

Da loro viene il simpatico e sportivo riconoscimento della validità e della personalità del vincitore: Plinio Rovesti.

Malgrado ciò lui continua a cercare altrove dei vincitori per poterli premiare, per poter ricordare un nome: Walter Georgii.

A noi sorge il dubbio che l'allievo abbia superato il maestro e ce ne rallegriamo.

E proprio per rendere omaggio all'uno e all'altro vorremmo che uno stimolo di «amor proprio» inducesse, i premiati dall'Allievo in nome del Maestro, a mantenere l'impegno morale assunto al momento dell'accettazione del premio.

R.S.



Note meteorologiche sul quindicesimo campionato italiano

a cura di Plinio Rovesti

Gare d'eccezione, quest'anno, a Rieti. Ma più per la quantità dei partecipanti e per la maturità che hanno dimostrato di possedere a tutti i livelli, che non per la bontà delle condizioni meteo. Rieti, infatti, dopo aver consolidato in tutti i volovelisti un incrollabile ottimismo sulle sue risorse, grazie a una sequenza di cicli meteorologici particolarmente favorevoli al volo a vela, Rieti, dunque, questa volta, non si è mantenuta all'altezza delle sue migliori annate, anche se non ha mancato di riscattarsi in qualche modo, offrendo alcune giornate volovelisticamente interessanti.

La causa di questo mediocre ciclo meteorologico è senz'altro da attribuirsi all'insistenza di una particolare situazione barica, caratterizzata dalla presenza di una vasta area depressionaria situata sui Balcani, che convogliando aria fredda ed instabile dalle regioni nordiche su quelle adriatiche (ora a tutti i livelli, ora soltanto in quota), ha determinato condizioni di tempo non proprio favorevoli al volo a vela, con frequente possibilità di temporali sui rilievi appenninici e con rapidissime evoluzioni nel microclima delle regioni centrali italiane.

Nè è bastato, a bilanciare le cose, un fattore positivo, per fortuna altrettanto insistente: ossia un promontorio di alta pressione in quota, orientato nella direzione dei meridiani e proteso verso Nord

a volte in modo molto pronunciato, il cui asse oscillava fra le regioni della Spagna e quelle della Sardegna. Questo promontorio ha spesso deviato le perturbazioni di origine atlantica verso Nord-Est, facendo sì che queste interessassero solo marginalmente le regioni italiane settentrionali o centrali, ma non ha potuto impedire che tali fenomeni marginali venissero a complicare ulteriormente il quadro meteorologico locale, già per buona parte compromesso dal flusso freddo proveniente dai Balcani, di cui abbiamo già fatto cenno.

Ad ogni modo, tutto si è svolto sul filo dell'accettabilità, consentendo lo svolgimento di ben undici prove su un totale di quindici giornate volative (le gare vere e proprie sono infatti durate dal 3 agosto al 17 incluso). Naturalmente la Commissione Sportiva ha dovuto limitarsi nell'assegnazione di temi di vasto respiro, ma è riuscita ugualmente a mantenere a queste gare un elevato livello tecnico ed agonistico.

A differenza delle due precedenti edizioni del 1973 e 1974, quest'anno non si è svolta la cosiddetta «Gara Meteo». Si è voluto con ciò evitare di affaticare i concorrenti, i quali, al rientro dalle prove, non sempre avevano il tempo e la voglia di mettersi a scrivere relazioni sui loro voli. Ci è così mancato il prezioso materiale d'analisi che negli scor-

si anni ci ha permesso, a fine gara, di elaborare uno studio sullo svolgimento di ogni prova, comparando i dati meteorologici del briefing con le condizioni incontrate ogni volta dai concorrenti durante il volo. Ce ne duole, perchè anche quest'anno avremmo avuto ancora tante cose da imparare e molte cose da commentare con i nostri amici del volo a vela.

I premi messi in palio come in passato per onorare la memoria del Maestro della meteorologia volovelistica, Prof. Walter Georgii, sono stati ugualmente assegnati ai Club che... verbalmente si sono maggiormente interessati alla meteorologia ed i cui piloti hanno promesso di inviare relazioni sui loro voli alla rivista «Volo a Vela», perchè, pubblicandoli, li renda noti a tutti i suoi lettori.

Quest'anno, pertanto, in questa nostra consueta relazione meteorologica sulle gare di Rieti, ci limiteremo a riportare, per ogni singola prova, il «cartello meteorologico» dell'Aeronautica Militare, con la situazione al suolo e la topografia e isoterme della superficie isobarica di 500 millibar alle ore una. Dello stesso «cartello» riporteremo la situazione meteorologica generale integrata dal diagramma termodinamico relativo al sondaggio effettuato nella vallata reatina, da noi compiuto alle 08.00 del mattino a bordo di un apparecchio a motore.

Ma inoltriamoci senza indugio nell'illustrazione delle singole giornate.

3 Agosto: 1^a Prova.

La situazione meteorologica generale indicata dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica segnala, per questo primo giorno di gara, il permanere sull'Italia di un campo di pressioni superiori ai valori normali, mentre deboli infiltrazioni di aria fresca da Nord potranno dar luogo ad isolate attività cumuliformi nelle zone interne appenniniche, dove potranno aversi temporali isolati (Fig. 1). Il diagramma termodinamico del sondaggio compiuto nella valle reatina (Fig. 2), indica chiaramente la situazione locale, ed omettiamo pertanto un ulteriore commento.

La prova assegnata alla Lega 1 è risultata molto impegnativa a causa dei venti

da Nord-Est che hanno reso difficile l'individuazione delle ascendenze nelle regioni sottovento al crinale appenninico.

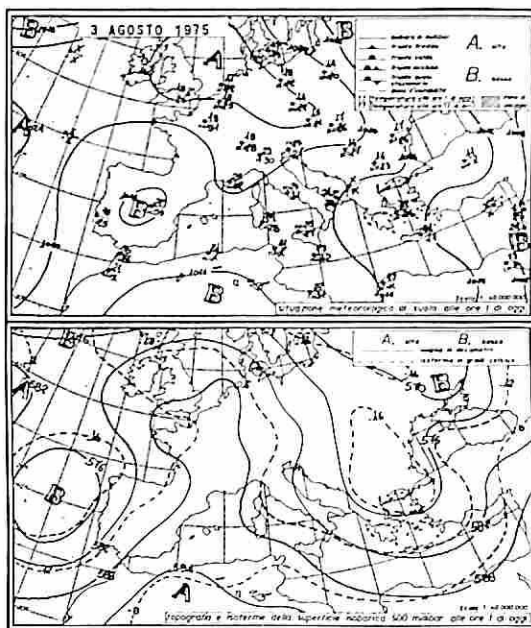


Fig. 1

In Classe Libera, infatti, su 23 partiti, solo 10 concorrenti hanno completato la prova, mentre in Classe Standard appena 4 piloti su 40 partiti sono rientrati a Rieti dopo aver completato il percorso di gara, costituito per le due Classi da un triangolo di 324 Km, sul percorso Rieti-S. Stefano di Sessanio-Umbertide-Rieti. Le medie più elevate sono state di 97 Km/h in Classe Libera e di 78,2 Km/h in Classe Standard.

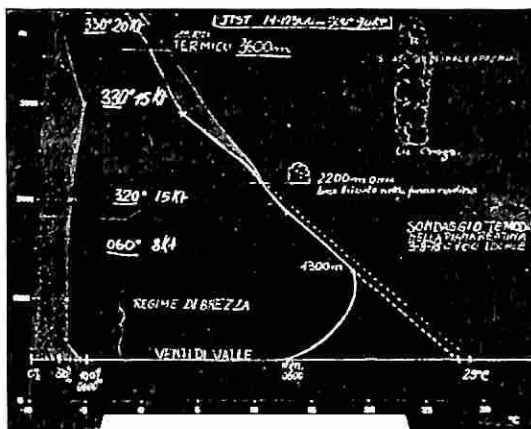


Fig. 2

Alla Lega 2 è stata assegnata una prova di velocità di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti (Km 147). Diciotto concorrenti, su 25 partiti, hanno completato la gara. La migliore media è stata di 78.5 Km/h.

4 Agosto: 2ª Prova.

Permane sull'Italia un campo di alte pressioni quasi livellate ed un debole afflusso di aria moderatamente instabile interessa le regioni centro-meridionali della penisola (Fig. 3).

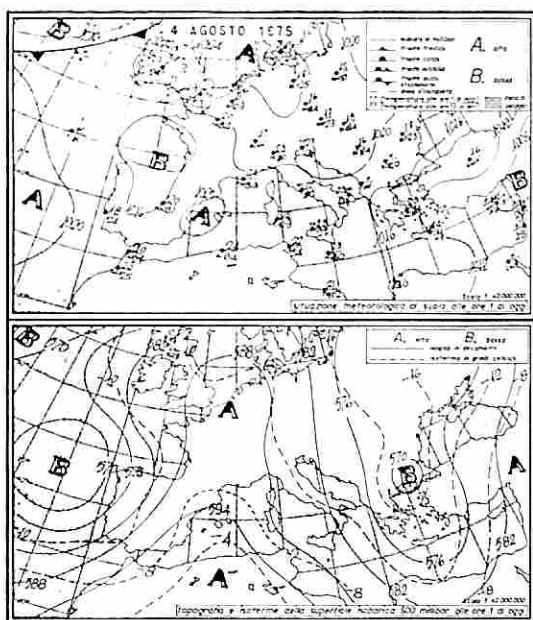


Fig. 3

Nonostante il persistere di venti dal primo quadrante, le condizioni meteorologiche, sotto il profilo volovelistico, sono risultate leggermente migliori di quelle del giorno precedente, grazie ai fenomeni di termoonda riscontrati saltuariamente da vari piloti, in accordo con le previsioni effettuate dopo il sondaggio termodinamico nella vallata di Rieti e i cui dati sono riportati nella Fig. 4.

Questa seconda prova ha impegnato i concorrenti della Lega 1 (Classe Libera e Standard) in una corsa di andata e ritorno sul percorso di 303 Km Rieti-Viamaggio-Rieti; alla Lega 2 è stato invece assegnato un circuito triangolare di

142 Km, sul percorso Rieti-Foligno-Todi-Rieti.

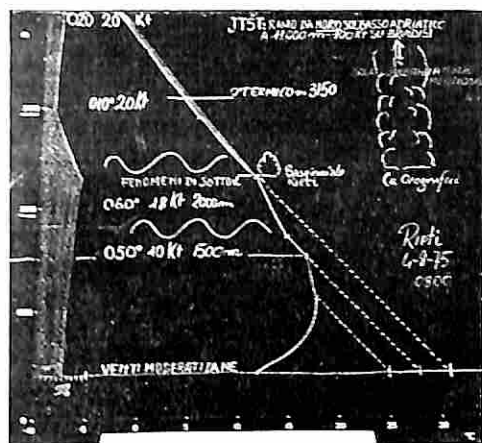


Fig. 4

La percentuale dei rientri in campo è un po' salita rispetto al giorno precedente; e poichè le condizioni meteo, pur essendo leggermente migliori, non giustificano interamente l'aumento di tale percentuale, occorre pensare che ciò sia dovuto alla saggia decisione di favorire un po' la Classe Standard facendola partire per prima, a differenza di quanto era accaduto il giorno precedente, in cui tale beneficio era toccato alla Classe Libera.

Il persistere del vento da Nord-Est ha reso faticoso il rientro a Rieti. Tuttavia, in Classe Libera hanno completato la prova 14 piloti su 23, mentre in Classe Standard ne sono rientrati 10 in più del giorno precedente: 14 su 38. In Lega 2 hanno compiuto la prova 16 concorrenti su 24 partiti. Le medie più alte sono state di 98,7 Km/h in Classe Libera; 79,2 Km/h in Classe Standard e 74,7 Km/h in Lega 2.

Il 5 agosto è stata dichiarata giornata di riposo a causa delle sfavorevoli condizioni meteorologiche.

6 Agosto: 3ª Prova.

Sull'Italia campo di pressioni in diminuzione, mentre perdurano condizioni di instabilità che verranno esaltate dal riscaldamento diurno. E' in atto, inoltre, sulle regioni nord-occidentali e centrali tirreniche, una confluenza — ben rilevabile dal-

la topografia della superficie di 500 millibar — tra correnti settentrionali provenienti dall'Europa centrale e correnti meridionali provenienti dalla Spagna, con la conseguente possibilità di formazione di linee di instabilità (situazione tipica di questo ciclo meteorologico, come si può osservare dal confronto delle varie carte del tempo al livello di 500 millibar) (Fig. 5).

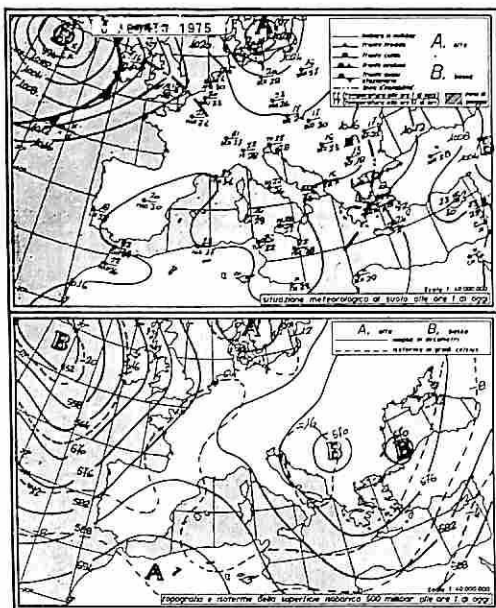


Fig. 5

Il sondaggio sullo stato termodinamico dell'atmosfera nella conca reatina è illustrato dalla Figura 6. I venti sono ancora dal primo quadrante, con moderata intensità.

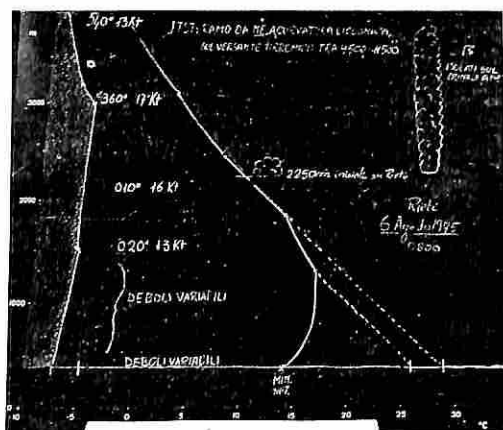


Fig. 6

Le condizioni meteorologiche poco favorevoli, con possibilità di temporali isolati lungo il crinale appenninico, hanno consigliato alla Commissione Sportiva la scelta di temi di gara non molto impegnativi: una gara di velocità sul circuito triangolare Rieti-Meta-Meggiano-Rieti, per complessivi Km 228, alla Lega 1 (Classe Libera e Standard); una corsa su andata e ritorno di 138 Km lungo il percorso Rieti-Celano-Rieti alla Lega 2.

In Classe Libera, ben 22 piloti su 23 hanno completato il percorso ;in Classe Standard hanno portato a compimento la gara 31 concorrenti su 36 partiti. La più elevata media in Classe Libera è stata di 105,3 Km/h, mentre in Classe Standard sono stati toccati gli 89,5 Km/h.

In Lega 2 hanno completato la gara 13 piloti su 25 partiti. La più alta media sul percorso è stata di 75,6 Km/h.

7 Agosto: 4ª Prova.

Sull'Italia campo di pressioni superiore al valore normale. L'afflusso di aria moderatamente instabile proveniente dai Balcani, rilevabile dalla topografia isobarica di 500 millibar, si presenta più favorevole allo sviluppo di nuvolosità a carattere cumuliforme sulle regioni centro-meridionali della penisola (Fig. 7).

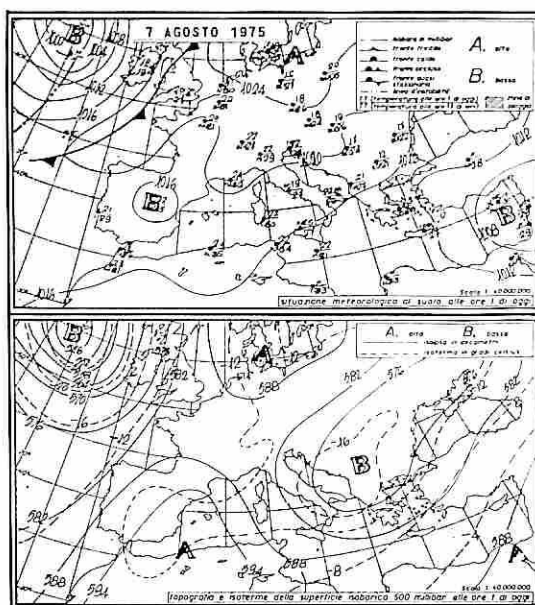


Fig. 7

Il diagramma del sondaggio termodinamico locale mette tra l'altro in evidenza la possibilità di sporadici temporali orografici e i soliti venti da Nord-Est (Fig. 8).

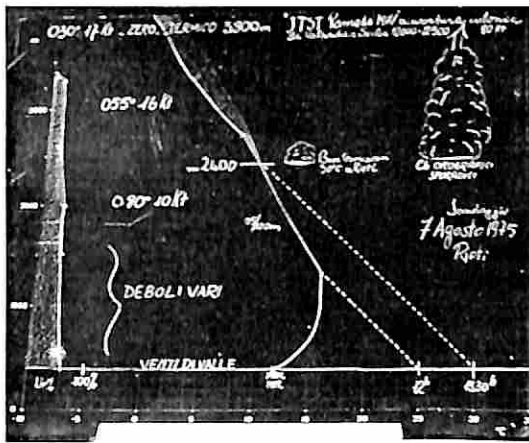


Fig. 8

Alle Classi Libera e Standard viene assegnata una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Pescasseroli - Rieti (Km 208); mentre alla Lega 2 viene assegnato il tema Rieti-Foligno-Rieti (Km 116).

Le prove hanno avuto pieno successo per l'elevata percentuale di concorrenti che hanno completato la gara. In Classe Libera 21 piloti su 23 partiti portano a compimento la prova; in Classe Standard: 29 su 35, e in Lega 2: 23 su 26. Le più alte medie: 105,9 Km/h in Classe Libera; 95,6 Km/h in Classe Standard; 78,7 Km/h in Lega 2.

8 Agosto: 5ª Prova.

Permane sull'Italia un campo di pressioni superiori al valore normale. Continua l'afflusso di aria fresca proveniente dai Balcani, mantenendo condizioni di instabilità termodinamica specie sulle regioni settentrionali e centro-meridionali adriatiche (Fig. 9).

Sono previsti temporali isolati lungo il crinale appenninico, ed i soliti venti dal primo quadrante fino alla quota di circa 3.000 metri (Fig. 10).

La Commissione Sportiva ha assegnato i seguenti temi: alla Lega 1 (Classe Libera e Standard), una gara di velocità

su andata e ritorno lungo il percorso Rieti-Costacciaro-Rieti (Km 208); alla Lega 2, un'andata e ritorno di 122 Km, sul percorso Rieti-Stiffe-Rieti.

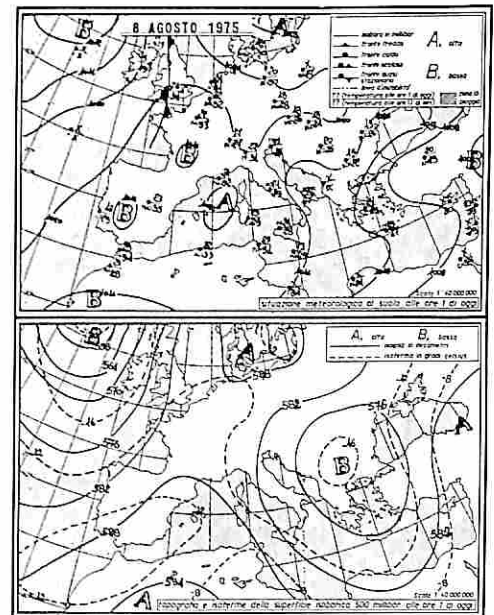


Fig. 9

In Classe Libera, 14 piloti su 23 hanno portato a termine la prova (media più elevata: 86,7 Km/h), mentre in Classe Standard, su 36 concorrenti partiti, ne sono rientrati 24 (media migliore: 78,5 Km/h).

Per la Lega 2 la gara si è rivelata assai difficile, a causa dei frequenti rovesci di

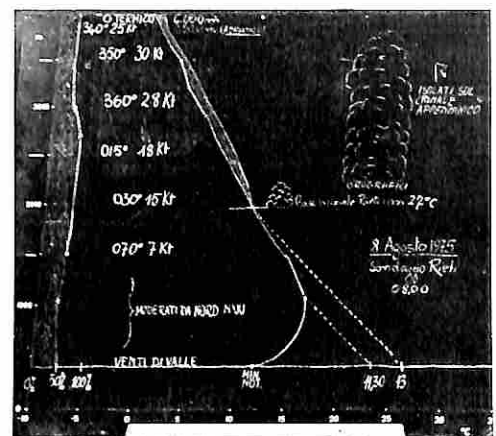


Fig. 10

pioggia riscontratisi nella zona de L'Aquila, dove si è avuto il maggior numero di fuori campo. A norma di regolamento, non avendo almeno il 20% dei concorrenti superato la distanza di qualificazione di 100 Km, la prova, per la Lega 2, è stata annullata.

9 Agosto: 6ª Prova.

Le condizioni meteorologiche si sono annunciate leggermente migliori rispetto a quelle del giorno precedente, pur essendo il campo delle pressioni in moderata diminuzione nelle regioni dell'Italia settentrionale, interessate marginalmente da una perturbazione che dalle isole britanniche si estende verso Nord-Est. Sulle altre regioni della penisola permangono condizioni favorevoli allo sviluppo di nubi cumuliformi, con sporadici temporali, più probabili nelle regioni interne appenniniche (Fig. 11).

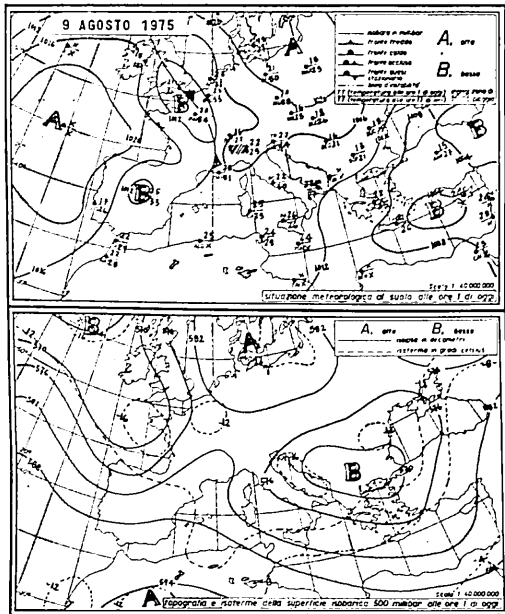


Fig. 11

Non siamo purtroppo in grado di pubblicare la foto (mal riuscita) della lavagna con il sondaggio locale. Diremo tuttavia che la situazione è ancora caratterizzata dal persistere del flusso da Nord-Est e dalla possibilità di temporali isolati.

Sono stati assegnati tre diversi circuiti

triangolari per le varie Classi: uno di 294 Km per la Classe Libera, lungo il percorso Rieti - Celano - Valfabbrica - Rieti; uno di 244 Km per la Classe Standard, sul percorso Rieti-Celano-Foligno-Rieti; e infine uno di 132 Km per la Lega 2, lungo il percorso Rieti-Meggiano-Todi-Rieti.

Assai soddisfacente la percentuale dei piloti che hanno concluso la prova: su un totale di 83 concorrenti partiti, ben 74 sono rientrati regolarmente a Rieti. Le migliori medie sui vari percorsi sono state di 113,1 Km/h in Classe Libera, 101 Km/h in Classe Standard, e 94,5 Km/h in Lega 2.

10 Agosto: 7ª Prova.

Finalmente, dopo tanta attesa, si è registrato un miglioramento delle condizioni meteorologiche generali sulle regioni dell'Italia Centrale, dove il campo di pressioni è intorno al valore normale. La perturbazione a ridosso dell'Arco Alpino occidentale influenza soltanto le condizioni del tempo sulle regioni settentrionali nord-occidentali italiane. Residue infiltrazioni di aria fresca, rilevabili al livello isobarico di 500 millibar, determinano condizioni di instabilità soltanto sulle regioni del medio e basso versante adriatico (Fig. 12). Si confronti questa carta

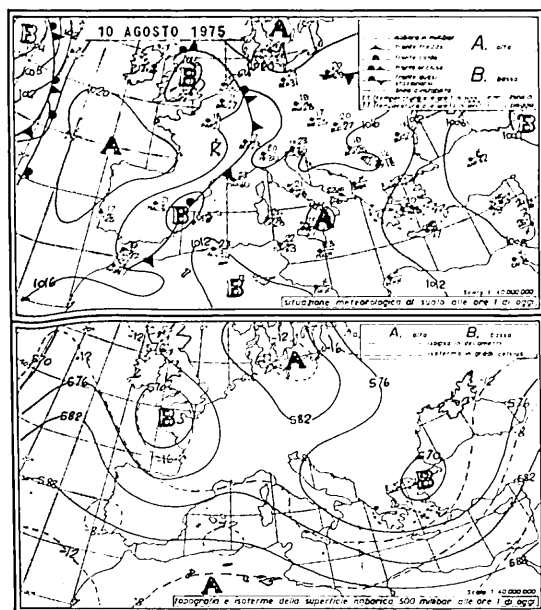


Fig. 12

del tempo con quella del giorno precedente, per meglio notare i fattori che hanno determinato il miglioramento delle condizioni meteorologiche sulla zona delle gare: al suolo si è instaurato un centro di alta pressione sulla Calabria, mentre al livello di 500 millibar il centro della bassa pressione situata sui Balcani si è spostato a Est; inoltre, il distanziamento delle isobare di questa depressione evidenzia una notevole diminuzione del gradiente barico (e quindi del vento) sulle regioni adriatiche.

Dallo stato termodinamico dell'atmosfera illustrato dal sondaggio locale (Fig. 13), si può rilevare come finalmente dal flusso di aria da Nord-Est, che ha caratterizzato tutte le prove fino al giorno 9 agosto, si è passato al vento debole da Nord-Ovest. Questa volta la possibilità di temporali isolati è prevista solo lungo il crinale appenninico nelle regioni del basso versante adriatico.

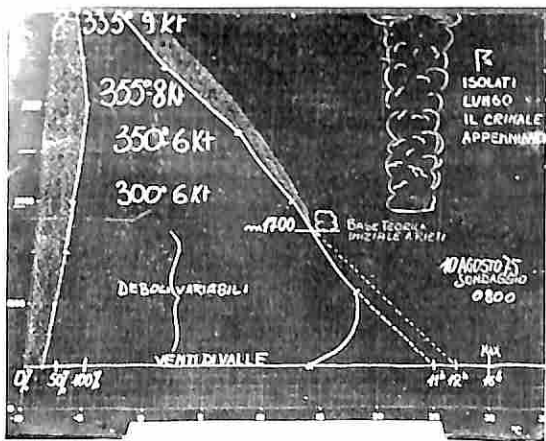


Fig. 13

La Commissione Sportiva ha assegnato i seguenti temi di gara:

Lega 1 - Classe Libera: velocità sul triangolo Rieti-S. Demetrio nei Vestini-Passo di Viamaggio-Rieti (Km 407).

Lega 1 - Classe Standard: velocità sul triangolo Rieti-Castelluccio-Passo di Viamaggio-Rieti (Km 334).

Lega 2: velocità su andata e ritorno lungo il percorso Rieti-Umbertide-Rieti (Km 212).

Quasi tutti i concorrenti completano questa bellissima gara, che suscita molto entusiasmo fra i piloti, un po' delusi dalla mediocrità delle giornate precedenti.

Anche le migliori medie orarie sono sensibilmente aumentate: 124,2 Km/h in Classe Libera; 111,3 Km/h in Classe Standard e 91,7 Km/h in Lega 2.

Dopo la bella gara del 10 agosto il maltempo ha costretto a terra i concorrenti per due giornate consecutive.

13 Agosto: 8° Prova.

Sull'Italia il campo di relative basse pressioni si presenta più instabile sulle regioni centro-settentrionali adriatiche e meridionali della Penisola. Una perturbazione, ancora lontana (50° parallelo), si muove verso Sud-Est ed interesserà marginalmente soltanto nella nottata le regioni nord-orientali italiane (Fig. 14).

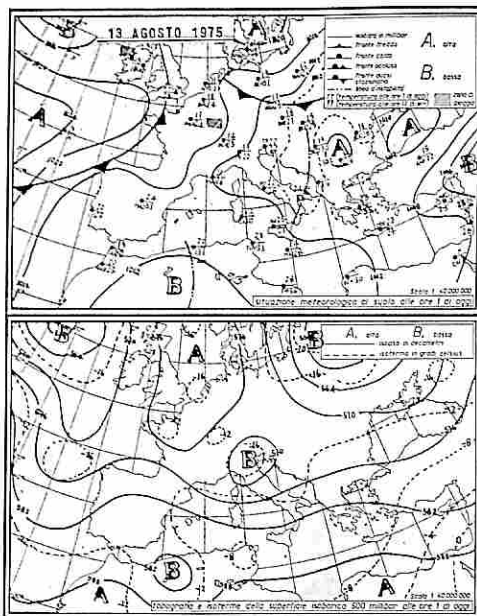


Fig. 14

Dal sondaggio locale (Fig. 15) si rileva come l'afflusso persistente di aria umida e instabile nei due versanti renda difficile la scelta dei temi di gara, per la probabilità di manifestazioni temporalesche.

La Commissione Sportiva decide infine la

assegnazione di due gare di velocità su circuito triangolare per le due Leghe, e precisamente uno di 295 Km, sul percorso Rieti-Meta-Assisi-Rieti, per la Lega 1 (Classi Libera e Standard), e un altro di 142 Km, sul percorso Rieti-Todi-Foligno-Rieti, per la Lega 2.

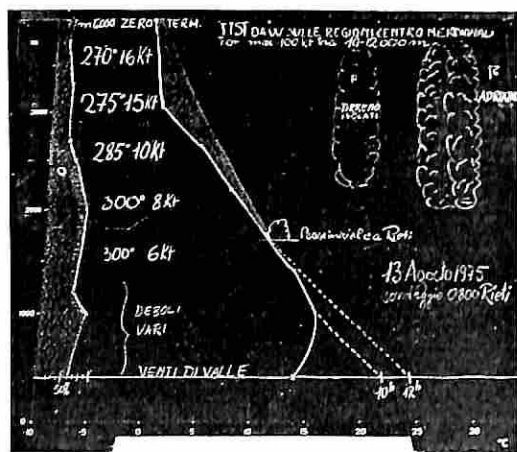


Fig. 15

In Classe Libera hanno completato il percorso 14 dei 21 concorrenti partiti; in Classe Standard sono arrivati a Rieti 11 dei 41 piloti che hanno preso il via; infine, in Lega 2, su 26 piloti partiti, 14 hanno portato a termine la prova. Ecco le medie più elevate: in Classe Libera 90,8 Km/h; in Classe Standard 78,9 Km/h e, in Lega 2, 64,3 Km/h. Come si può dedurre da tutti questi dati, la giornata non è stata delle più facili.

14 Agosto: 9ª Prova.

Le condizioni sono migliorate rispetto al giorno precedente. Infatti, sull'Italia, il campo delle pressioni è in aumento, anche se dai Balcani continua ad affluire sulle regioni centro-meridionali adriatiche, aria favorevole allo sviluppo di nubi temporalesche (Fig. 16).

Il sondaggio locale evidenzia venti deboli dal secondo quadrante fino a 2.000 m QNH, e venti settentrionali, pure deboli, a quote superiori (Fig. 17).

La Commissione Sportiva assegna due gare di velocità su circuito triangolare

per la Lega 1, e una gara di velocità su andata e ritorno per la Lega 2. I percorsi sono i seguenti: Rieti-Barisciano-Viamaggio-Rieti (Km 406) per la Classe Libera; Rieti - Barisciano - Umbertide - Rieti (Km. 318) per la Classe Standard; Rieti-Valfabbrica-Rieti (Km 167) per la Lega 2.

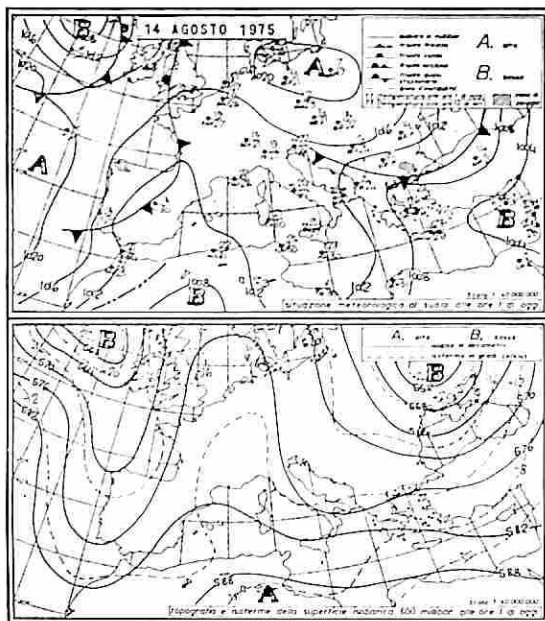


Fig. 16

Pienamente soddisfacenti i risultati conseguiti dai concorrenti. In Classe Libera hanno portato a termine l'impegnativa prova 19 piloti su 20 partiti (migliore media 115,7 Km/h); in Classe Standard tutti e 34 i concorrenti partiti hanno completato il percorso (media più elevata

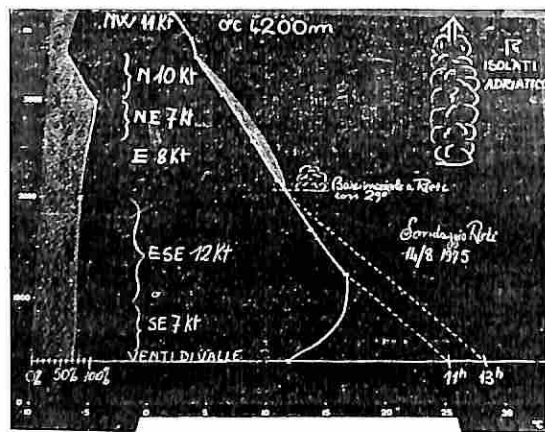


Fig. 17

101,2 Km/h); in Lega 2, su 26 partiti 24 concorrenti hanno condotto a termine la prova (la media più alta è stata di 104,9 Km/h).

15 Agosto: 10° Prova.

Le condizioni meteorologiche del 15 agosto si sono presentate nettamente diverse da quelle del giorno 14 e, in linea generale, da quelle di tutte le giornate precedenti. Permangono sull'Italia condizioni di cielo generalmente sereno, e solo le regioni nord-occidentali potranno essere interessate marginalmente da una perturbazione che, trovandosi il giorno prima sulla Spagna a latitudini molto più basse, ha subito uno spostamento verso Nord-Est per l'azione di un esteso promontorio di alta pressione in quota, con asse sul meridiano di 5° Long. Est. Detta perturbazione si trova ora sulla Francia, ed è in lento movimento verso Est-Sud-Est (Fig. 18).

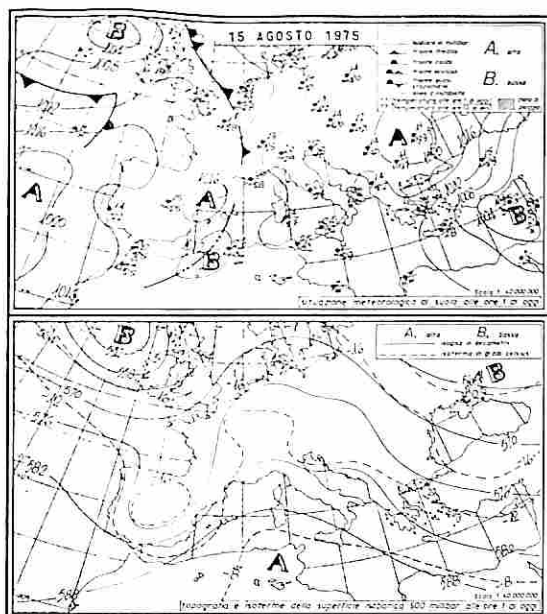


Fig. 18

Il sondaggio locale (Fig. 19), mette in evidenza aria molto secca e la formazione eventuale di qualche «fumus» soltanto, o di modesti cumulus humilis orografici sparsi. I concorrenti dovranno pertanto sfruttare quasi esclusivamente «termiche secche».

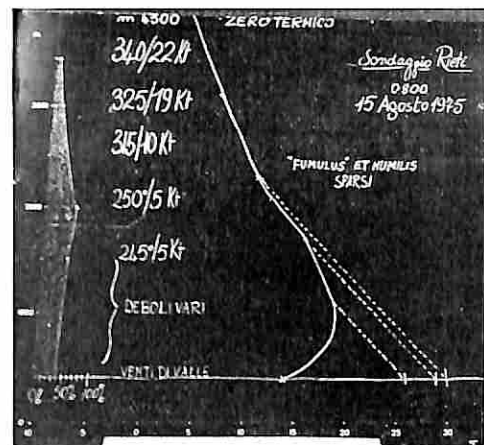


Fig. 19

Ad entrambe le Classi di Lega 1 la Commissione Sportiva assegna una gara di velocità sul circuito triangolare Rieti-Santo Stefano di Sessanio-Gualdo Tadino-Rieti (Km 277,6); mentre la Lega 2 ha gareggiato sul triangolo Rieti-Campotosto-Castelluccio-Rieti (Km 131).

In Classe Libera tutti e 20 i concorrenti partiti hanno completato la prova (media più elevata 102,6 Km/h), mentre in Classe Standard, su 33 partiti, 28 piloti sono rientrati a Rieti (migliore media 86,2 Km/h). In Lega 2, solo 12 concorrenti, su 26 partiti, hanno coperto l'intero percorso (media più elevata 61,2 Km/h).

Dopo la gara del 15 agosto, i concorrenti sono stati costretti dal cattivo tempo ad una giornata di forzato riposo.

17 Agosto: 11° Prova.

Eccoci dunque giunti all'ultima prova di questi Campionati.

Le condizioni meteorologiche, benché piuttosto precarie, hanno tuttavia consentito di gareggiare.

Sull'Italia, campo di pressioni quasi livellate, con valori leggermente inferiori a quelli normali, specie sull'Italia meridionale, dove è situato un centro di relativa bassa pressione, che influenza l'andamento dei venti negli strati inferiori dell'atmosfera. Un debole afflusso di aria più fresca, moderatamente favorevole alla formazione di nubi cumuliformi, interessa

particolarmente le regioni dell'Italia centro-settentrionale (Fig. 20).

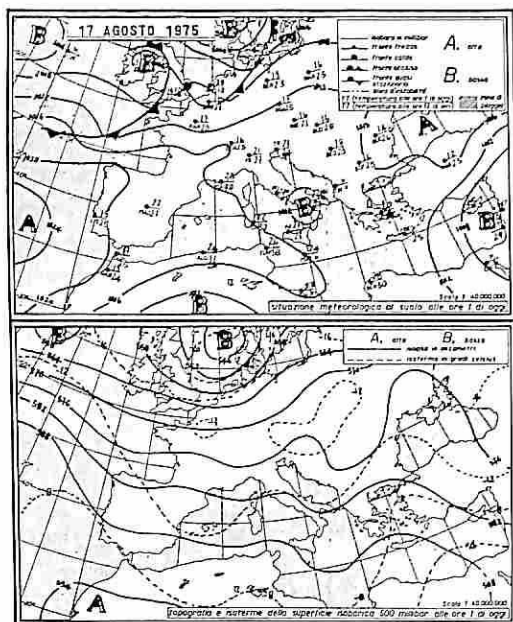


Fig. 20

Il sondaggio locale, sopra l'inversione notturna, indica uno strato piuttosto stabile, la cui labilizzazione non potrà aver luogo prima delle 13,30. I venti sono deboli vari e si mantengono tali fino a 2.000 m, dove manifestano una tendenza a ruotare verso il quarto quadrante (Fig. 21).

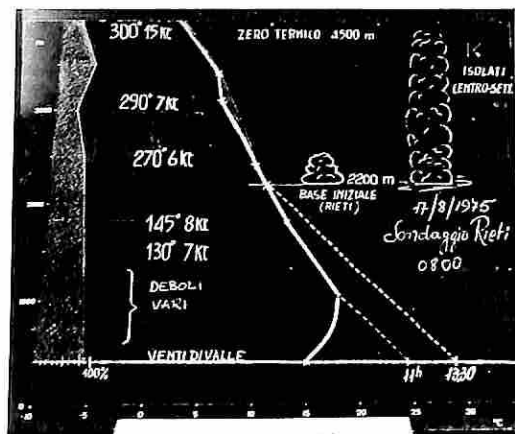


Fig. 21

La Commissione Sportiva assegna tre gare di velocità su andata e ritorno per le

varie Classi delle due Leghe. Classe Libera: Rieti-Campo di Giove-Rieti (Km. 217,4); Classe Standard: Rieti-Pettorano sul Gizio-Rieti (Km. 208,8); Lega 2: Rieti-Santo Stefano di Sessanio-Rieti (Km. 132,8).

La percentuale degli arrivi, in accordo con le condizioni meteorologiche, non è stata delle migliori. In Classe Libera, 16 piloti su 19 hanno completato la prova.

In Classe Standard, 23 concorrenti su 32 partiti hanno compiuto la gara rientrando regolarmente a Rieti. In Lega 2, infine, su 22 piloti partiti 14 hanno compiuto il tema. Le migliori medie orarie sono comprese fra i 104,9 Km/h della Classe Libera, i 94,6 Km/h della Classe Standard e i 94,2 della Lega 2.

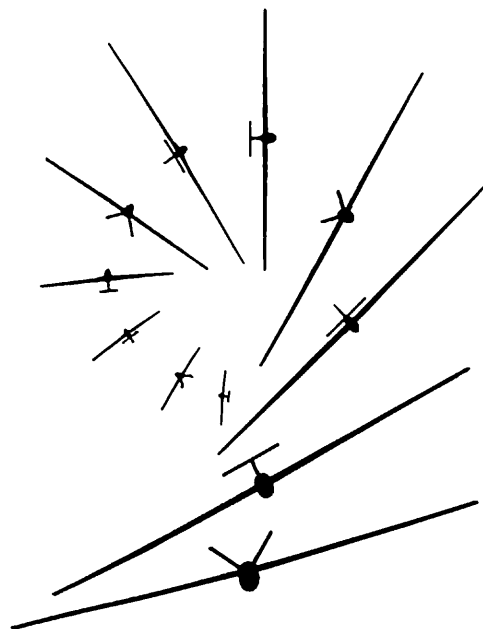
A conclusione della nostra rassegna sulle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato questo XV Campionato Italiano di Volo a Vela, rileveremo come, pur non avendo sempre il tempo favorito lo svolgimento delle gare, i risultati conseguiti possono senz'altro essere considerati buoni, tanto più se si tiene conto dei condizionamenti di vario genere relativi all'eccezionale numero di partecipanti, che quest'anno ha raggiunto le 90 unità, cifra record nella storia delle Gare Italiane.

Non possiamo infine fare a meno di sottolineare come la buona riuscita di questa Competizione sia da ascrivere, in egual misura, alla bravura dei piloti partecipanti, che in così folta schiera e in così mediocri condizioni meteorologiche hanno veramente mostrato di possedere un'alta maturità, non solo tecnica ma anche agonistica, e inoltre alla capacità e all'entusiasmo di quanti hanno collaborato nella messa a punto e nel funzionamento di un così articolato e complesso organismo tecnico-sportivo.

Plinio Rovesti

Relazione su Rieti 1975 e proposte conseguenti

di Piero Morelli



1 - CONSIDERAZIONI GENERALI

In un costante crescendo iniziatosi con l'edizione 1973, l'edizione 1975 ha rappresentato un ulteriore progresso rispetto alla precedente.

L'arido confronto delle cifre non può ovviamente dire tutto, ma è già di per sé eloquente. Esso si riferisce ai soli giorni di gara, allenamenti esclusi.

	1973	1974	1975	variaz. '74-'75
numero complessivo alianti iscritti	57	76	90	+ 20,0%
numero alianti con concorrenti italiani	50	68	75	+ 10,3%
numero alianti con concorrenti stranieri	7	8	15	+ 87,5%
numero alianti iscritti in Lega 1	43	51	63	+ 23,5%
numero alianti iscritti in Classe Libera	21	19	23	+ 21,0%
numero alianti iscritti in Classe Standard	22	32	40	+ 25,0%
numero alianti iscritti in Lega 2	14	25	27	+ 8,0%
numero alianti Club iscritti in Lega 2	8	8	3	- 62,5%
numero prove valide effettuate in Lega 1	11	11	11	—
numero prove valide effettuate in Lega 2	10	10	10	—
numero atterraggi fuori campo	137	202	236	+ 16,8%
numero incidenti a piloti	—	—	1	+ 1
numero incidenti ad alianti	1	9	11	+ 2
numero incidenti ad aerei e/o piloti trainatori	—	—	—	—
numero aerotraining effettuati	606	847	965	+ 13,9%
ore di volo aerei trainatori	98	138	174	+ 25,7%
ore di volo alianti	2.069	2.941	3.477	+ 18,2%
km percorsi dagli alianti (distanze nette valutabili ai fini del punteggio)	111.988	156.026	175.871	+ 12,7%

L'esame delle cifre porta alle seguenti osservazioni e considerazioni.

I piloti italiani affluiscono sempre più numerosi. La gara reatina si conferma la migliore occasione di incontro e di confronto fra i volovelisti italiani e dà la garanzia, mai venuta meno in 18 anni, di un gran numero di ore di volo in condizioni di straordinario interesse e in un ambiente esaltante. Ciò è tanto più rimarchevole se si considera la condizione di difficoltà economica del Paese, che impone costi di partecipazione più elevati. Anche se per un gran numero di concorrenti la spesa di partecipazione individuale, mai inferiore alle L. 400.000 in tre settimane, anche lesinando su tutto, è assai gravosa, essi a Rieti non rinunciano, finché è possibile.

Anche il richiamo dei piloti stranieri è crescente. La fama di Rieti si rafforza e si propaga. Per la prima volta si è registrata la partecipazione di piloti scandinavi cui si impone un viaggio di trasferimento di circa 6000 Km in autovettura con aliante a traino. Con un miglioramento del canale informativo, tuttora carente, il numero degli iscritti stranieri può facilmente raggiungere il tetto dei 25, già indicato come limite da non superare se si vuole assicurare la partecipazione a tutti i piloti italiani aventi titolo.

E' confermato l'orientamento dei concorrenti verso gli alianti Standard, già in atto ovunque fuori d'Italia.

Gli alianti Club sono spariti dalla Lega 1, e si sono ridotti ad appena 3 nella Lega 2 con un drastico decremento (-62%). Opportunamente, il fattore di «handicap» introdotto quest'anno li rivaluta rispetto ai «Super», offrendo così ai concorrenti meno dotati economicamente la possibilità di correre senza sfigurare (lo dimostra il piazzamento finale al 10°, 18° e 23° posto sul lotto di 27 concorrenti).

Nonostante le condizioni meteorologiche non usuali (flusso di aria instabile dai quadranti settentrionali), anche quest'anno sono state possibili ben 11 prove in Lega 1 e 10 in Lega 2, usufruendo però di un periodo più lungo (15 giorni anziché i 13 del '73 e del '74). Tutte e quattro le giornate di riposo sono state determi-

nate da condizioni meteo sfavorevoli. Le altre tre gare europee con larga partecipazione di stranieri (Hahnweide in Germania, Angers e Vinon in Francia) si articolano su periodi più brevi ma non registrano mai più di 8 prove. Sotto molti aspetti Rieti è già superiore alle gare suddette, non ancora sotto quello della consistenza della partecipazione straniera: l'ubicazione geografica decentrata è certamente uno svantaggio.

Gli incidenti si sono tutti verificati in atterraggi fuori campo. Il loro incremento rispetto al '74 (+20%) corrisponde all'incremento del numero di atterraggi fuori campo (+17%). In pochi casi si è trattato di scassature gravi; in ogni caso, 11 incidenti in 236 atterraggi f.c. (5%) sono poca cosa. Un solo ferito, peraltro lieve: il milanese Villa che, tuttavia, dopo alcuni giorni di ricovero ospedaliero è tornato in seno alla comunità volovelistica reatina. La causa del suo incidente (collisione con uno sbarramento di filo spinato in atterraggio) è singolare e fortuita.

Dunque, dal punto di vista della sicurezza operativa la gara ha registrato un successo e grande merito ne va dato alla Direzione Operativa (Egidio Galli) che ha saputo imporre ordine e infondere nei piloti un notevole senso di autodisciplina.

I suoi collaboratori, e in primo luogo i piloti trainer, hanno operato con molta avvedutezza e senso di responsabilità.

Nessun incidente è avvenuto sul campo, nonostante il susseguirsi dei decolli a ritmo serrato e gli atterraggi spesso contemporanei di folti gruppi di alianti in arrivo. La preoccupazione per l'imponente numero di alianti concorrenti è presto rientrata. A Rieti si può operare con un numero anche maggiore, pur se considerazioni di varia natura, oltre che quelle relative alla sicurezza, consigliano di non valicare il numero di 100, già indicato dallo scrivente nella relazione 1974.

Il numero di chilometri e ore volati ha raggiunto valori elevatissimi, paragonabili, e forse superiori, a quelli dei Mondiali di maggiore successo (USA 1970 e Australia 1974).

La durata media dei traini (11') è stata

lievemente superiore a quella registrata nel '73 e nel '74 (10'). Comunque, circa 1h 30' è stata necessaria per portare in volo tutti gli alianti delle tre classi, con una disponibilità media di 10 : 13 aerei trainatori.

Dal punto di vista organizzativo sono stati realizzati diversi miglioramenti rispetto alla precedente edizione. Su di essi viene riferito più avanti.

E' importante che tutti coloro che offrono la loro opera all'organizzazione siano animati da passione, entusiasmo e spirito di sacrificio. Il parziale rimborso spese che viene loro offerto non può certamente determinare considerazioni di convenienza. Bisogna assolutamente evitare che lo spirito entusiastico che anima questa competizione sia corrotto da un certo numero di persone che pretendono di essere pagate per le loro prestazioni. Il fenomeno si è manifestato, ma in modo estremamente circoscritto. Occorre vigilare e, soprattutto, stabilire dei criteri equi, cui si ispirino disposizioni perequante, rese note con molti mesi di anticipo. La carenza più grave tuttavia è di carattere generale e chiama in causa l'Aero Club d'Italia in prima persona.

Già nella relazione dello scorso anno lo scrivente metteva in evidenza l'importanza di questa manifestazione, da un duplice punto di vista. In primo luogo, infatti, essa dà un forte stimolo all'attività di tutti i Club volovelistici contribuendo al progresso qualitativo e quantitativo sotto tutti gli aspetti. In secondo luogo, e soprattutto per effetto del richiamo crescente esercitato sugli stranieri, essa rappresenta una grossa occasione di prestigio la cui importanza, per i riflessi indiretti che può avere, non dovrebbe sfuggire all'Aero Club d'Italia.

Occorre dunque richiamare su questa manifestazione l'attenzione e l'interesse dell'opinione pubblica da una parte e delle autorità dall'altra.

Non è certo passata inosservata questo anno la sola (frettolosa) presenza del Presidente dell'Ae.C.I. e di qualche funzionario di Civilavia alla cerimonia di inaugurazione e quella, unica ed isolata, del Gen. Brosio, in rappresentanza del

Capo di S.M. dell'Aeronautica Militare, alla cerimonia di chiusura.

Una proposta concreta, a modesto parere dello scrivente, potrebbe essere così articolata:

- 1) Insediare il Comitato Organizzatore entro il 31 dicembre.
- 2) Istituire un Comitato d'Onore presieduto dal Presidente dell'Aero Club d'Italia e cui siano invitati a far parte i Ministri dei Trasporti, del Turismo e della Difesa; il Presidente del CONI, il Capo di S.M. dell'A.M.; il Presidente dell'A.A.A.; il Presidente dell'UGAI ecc.; il Presidente della Regione Lazio; tutte le autorità reatine; personalità reatine come, p.es., l'On. Malfatti (attuale Ministro della Pubblica Istruzione e già Presidente dell'Aero Club Rieti), ecc. ecc.
- 3) Stampare, non oltre il 28 febbraio 1976, un Programma della Manifestazione che riporti il Comitato d'Onore, il Comitato Organizzatore, notizie sul volo a vela in generale, la storia dei Campionati con i relativi Albi d'Oro, notizie su Rieti e sulle località limitrofe. Una tale pubblicazione potrebbe risultare, interamente o quasi, pagata dalle inserzioni pubblicitarie. Essa sarebbe il mezzo idoneo, fra l'altro, per accompagnare le richieste di premi e per stimolare la stampa e la RAI-TV a interessarsi dell'evento.
- 4) A coronamento di questa azione preparatoria, l'Ae.C.I. dovrebbe farsi parte attiva per ottenere l'intervento delle personalità alle cerimonie di apertura e di chiusura che, in tal caso, dovrebbero essere particolarmente curate.

Sembra del tutto superfluo sottolineare che un'impostazione di tal genere è suscettibile di portare frutti a tutte le attività dell'Ae.C.I. e a farne meglio conoscere i compiti istituzionali.

All'estero, d'altra parte, ciò è largamente compreso e realizzato. A parte i Campionati Mondiali di Volo a Vela dov'è prassi ormai consolidata che intervengano Capi di Stato o di Governo e Ministri, anche in Competizioni nazionali ciò viene spes-

so ottenuto (vedasi la presenza sistematica del Duca d'Edimburgo ai Campionati Britannici).

D'altra parte, si può affermare che, oggi, i Campionati Italiani di Volo a Vela siano di gran lunga la più importante manifestazione aeronautica sportiva che si svolga in Italia, per la così larga partecipazione straniera e italiana, per la durata, per la complessità dell'organizzazione e, forse anche, per la risonanza che ha all'estero. Non potenziarla, non migliorarla e non sfruttarla propagandisticamente potrebbe essere considerato quanto meno una forma di autolesionismo.

E di propaganda c'è, come è noto, particolarmente bisogno: anche per smentire una convinzione assai radicata, che cioè gli sport aeronautici (volo a motore e volo a vela, in particolare) siano riservati a pochi privilegiati, che dispongano di notevoli possibilità finanziarie. Anche se molto di più si dovrebbe fare per consentire soprattutto ai giovanissimi di coltivare questi sport, nel caso particolare del volo a vela sono parecchi i praticanti di condizioni economiche relativamente modeste.

Un questionario, improvvisato e distribuito durante i Campionati a concorrenti, aiutanti e membri dell'organizzazione (nella quasi totalità piloti anch'essi) ha, fra l'altro, fornito i seguenti dati in merito all'età e alla professione:

(147 questionari compilati su 250 distribuiti):

ETA':

minori di 21 anni	20,4%
da 22 a 30 anni	20,4%
da 31 a 45 anni	36,1%
maggiori di 46 anni	19,7%

PROFESSIONE:

studenti	25,2%
impiegati	18,4%
professionisti	8,8%
commercianti	6,8%
artigiani	6,8%
ingegneri dip.	7,5%
casalinghe	4,8%
dirigenti	3,4%
industriali	2,0%

rappresentanti	2,0%
piloti professionisti	3,4%
insegnanti	2,0%
altre	8,9%

Sembrerebbe dunque giusto e necessario dissipare l'opinione assai diffusa che qui si tratti di esibizionismo, svago e divertimento per «signori», e puntualizzare invece che si tratta di dura disciplina sportiva, particolarmente formativa (anche sul piano culturale) e accessibile a moltissimi, se non a tutti; o che perlomeno in questo senso l'Ae.C.I. indirizza i suoi sforzi.

2 - AUSPICABILI ADEGUAMENTI OPERATIVI E LOGISTICI

E' innanzitutto necessario che l'Ae.C.I. stabilisca chiaramente se mantenere o meno l'attuale indirizzo dato alla competizione, anche in relazione alle sorti del Centro Nazionale Volo a Vela.

Se si manterrà questa linea di sviluppo, sarebbe opportuno, anche se non strettamente necessario, migliorare e potenziare vari servizi.

Dei provvedimenti elencati dallo scrivente nella relazione dello scorso anno, solo una piccola parte ha trovato attuazione. E' stata infatti realizzata alla buona la quarta pista atterraggio alianti (punto 2.5 della relazione predetta); è stato parzialmente smistato nella zona prevista (2.2 una parte del parcheggio alianti e rimorchi. Nulla è stato fatto invece in merito alle nuove sistemazioni del parcheggio trainatori (2.1), della tendopoli (2.3) e degli accessi (2.4).

Nonostante l'ottimo impegno dei due addetti alla Logistica (Mario Passarani e Fabio Bombardini) si è sentita quest'anno la mancanza di una persona che, presente sul posto (l'anno scorso c'era Zolli) e competente, predisponesse con mesi di anticipo le varie occorrenze (sistemazione aree tendopoli, segnaletica, sbarramenti, recinzioni, decorazioni, ripristino servizi ecc.). Il reperimento tempestivo di persona adatta è problematico.

Se, come già prospettato, si vorranno invitare autorità per l'utile effetto promo-

zionale che ne deriverebbe, occorrerà assolutamente evitare che il luogo si presenti con l'aspetto desolato di quest'anno (mancanza di decorazioni: festoni, bandiere ecc.; deterioramento di installazioni; recinto campo da tennis, tettoia ecc.; hangar briefing disadorno).

Per i Servizi Operativi, si impone una persona che coadiuvi la Direzione Operativa, onerata oltre ogni ragionevole limite, per esempio per quanto riguarda la definizione e la disciplina dei parcheggi (alianti, aerei trainatori, rimorchi) e lo schieramento di partenza.

Entrare nei dettagli di tanti altri problemi sarebbe fuori posto in questa sede e comunque troppo lungo. Dovrà occuparsene il Comitato Organizzatore che, anche per questo motivo, andrebbe insediato assai presto, partendo da una riunione preliminare con responsabili Ae.C.I. da tenere subito dopo che siano stati decisi nella sede opportuna gli indirizzi e i limiti dell'azione voluta e possibile.

3 - SERVIZI SPORTIVI

In questo campo lo standard raggiunto è ormai soddisfacente e non ha nulla da invidiare a quello richiesto e di norma realizzato in sede di Campionati Mondiali, nonostante che il materiale umano e strutturale sia al confronto assai esiguo.

Per migliorare ulteriormente sarebbero necessari:

- a) qualche locale in più;
- b) alcune persone qualificate in più.

Per quanto riguarda i locali, qualunque soluzione richiederebbe presumibilmente una spesa non indifferente. L'eventuale soluzione andrebbe probabilmente vista in sede di riorganizzazione e ristrutturazione del C.N.V.V.

Per le persone, invece, è possibile provvedere reclutando, con onere modesto, gli elementi adatti presso i Club volovelistici a patto che il Comitato Organizzatore sia insediato e istruito assai per tempo, come già prospettato in relazione ad altre esigenze. Occorrono almeno due persone in più per il Servizio Finestra, che

non siano, come quest'anno, persone già gravate da altri compiti impegnativi; una persona in più per il Controllo Foto, per poter disporre così di due «équipes» di due persone che possano lavorare in parallelo; una persona per il Servizio Classifiche che sollevi il Presidente della C.S.O. dalla necessità di dover provvedere personalmente.

Miglioramenti sono possibili e auspicabili nei servizi seguenti:

3.1 - Servizio Finestra/Traguardo: l'attuale procedura di prenotazione per le partenze, che si è rivelata un effettivo progresso, potrebbe essere vantaggiosamente modificata eliminando la «Zona di Prenotazione» e definendo invece chiaramente sul terreno un «Punto di Sorvolo Obbligatorio, PSO». Il pilota quindi può prenotarsi dalla zona che preferisce, purché non troppo distante dal PSO. Ricevuto l'ordine AVANTI, egli ha l'obbligo di sorvolare il PSO e di lì dirigersi direttamente verso il traguardo con traiettoria rettilinea ininterrotta.

Il collegamento con citofoni fra FIN e TRAG va esteso, con un terzo citofono, al Tabellista Voli, per consentire la determinazione rapida dei tempi di percorso (che talora partono dal tempo di decollo) al fine della pubblicazione rapida dei risultati provvisori.

L'installazione di un «cronoregistratore» è stata già proposta lo scorso anno (rel. 1974, 3.5). La spesa risulterebbe ammortizzata in pochi anni, soprattutto se l'Ae. C.I. acquisisse lo strumento in vista delle esigenze di varie sue manifestazioni agonistiche. Il problema andrebbe studiato a fondo dalla C.S.C.

3.2 - Cartoline Pilone: è opportuno aggiornare e arricchire l'attuale collezione.

Si propone l'emissione di 8 nuove cartoline.

3.3 - Bollettini: finalmente i bollettini hanno avuto la veste da tempo auspicata.

La collaborazione gentilmente offerta dalla Società GESTETNER è stata ineccepibile e di piena soddisfazione. E' necessario che la dattilografa addetta alla battitura delle classifiche sia disponibile a

pieno tempo.

4 - REGOLAMENTO

Si è finalmente soddisfatta l'esigenza di avere il Regolamento con il necessario anticipo.

Per l'edizione 1976 si sottopongono le seguenti proposte di modifica.

Artt. 1.1 e 1.3 (date):

Allenamenti ufficiali:

31 luglio, 1 agosto e 2 agosto

Periodo di gara:

dal 3 agosto al 15 agosto inclusi

Cerimonia di apertura:

martedì 3 agosto ore 11,15

Cerimonia di chiusura e premiazione:

lunedì 16 agosto ore 11,30

Termine di presentazione dei concorrenti:
ore 18 del 31 luglio

Il ritorno al periodo di gara di 13 giorni anziché 15, come è stato sperimentato quest'anno, è proposto al fine di contenere le spese.

Art. 2.2: Termine di iscrizione dei concorrenti stranieri: 31 maggio 1976.

Art. 2.3: Periodo iscrizione concorrenti italiani: dall'1 al 30 giugno 1976.

Art. 3.1: ...

LEGA 1: Vi potranno essere iscritti i primi 50 piloti della Graduatoria Nazionale, così come risulta definita dopo l'inserimento dei promossi dalla Lega 2.

LEGA 2: Vi saranno ammessi i piloti non aventi titolo per la Lega 1, purché posseggano i requisiti seguenti:

- a) abbiano al loro attivo almeno 150 ore di volo su aliante;
- b) abbiano svolto un'attività di volo a vela di almeno 20 ore dall'1-1-1976 alla data della domanda di iscrizione;
- c) siano dichiarati idonei alla partecipazione dall'istruttore (o dal capo istruttore,

nel caso di più istruttori) del proprio Club di appartenenza o, in mancanza di questi, dal Presidente del Club. Tale dichiarazione è implicita nella firma che le persone suddette sono tenute ad apporre responsabilmente sulla domanda d'iscrizione.

Art. 3.3: Da più parti si chiede che l'uso della radio sia proibito salvo che per le comunicazioni con FIN/TRAG sulla sola frequenza 123.5 (vedasi anche relaz. 1974, 4.4). La proposta dovrebbe essere vagliata a fondo dagli organi competenti (C.S.C. e Commissione V.V.).

Art. 3.4: E' stato quest'anno chiesto da un concorrente di Lega 1 di potersi avvicinare sullo stesso aliante con altro pilota. Gli è stato negato. Se si vuole ammettere questa possibilità, occorre fare un'aggiunta in tal senso.

Art. 3.6: Il termine per il cambiamento di uno o di entrambi i piloti già iscritti oppure la sostituzione dell'aliante deve essere anticipato alle ore 18 del 31 luglio (che è anche il termine di presentazione). Si potrebbe fare eccezione solo per la sostituzione dell'aliante nel caso di comprovato danneggiamento durante gli allenamenti ufficiali.

Tale modifica si impone per poter varare tempestivamente l'elenco ufficiale dei concorrenti.

Art. 6.2: E' stato proposto di consentire che, nel caso di aliante danneggiato irrimediabilmente durante la gara, il pilota possa riprendere la gara ripartendo da zero punti e rinunciando a concorrere per il titolo. Dovrebbe essere comunque precisato se le prestazioni di un tale concorrente sono considerate valide ai fini della Graduatoria Nazionale. Se ciò non fosse ammesso, si cadrebbe nel divieto della partecipazione fuori gara. Occorre vagliare la proposta.

Art. 7.1: Occorre aggiungere «ufficiali» dopo la parola «allenamenti».

Art. 10: Occorre inserire il «Trofeo Edgardo Larsimont Pergameni», challenge al

Club del pilota italiano meglio classificato in Classe Libera, assegnato definitivamente al Club che lo avrà vinto per tre volte anche non consecutive.

Art. 12.3: Obbligatorie almeno «2» giornate di riposo.

Art. 16.2: Per la Lega 1 è stato proposto, in alternativa, riguardo ad aliati di Classe Libera ma di prestazioni nettamente inferiori ai migliori (come p.es.: Phoebus C. SHK, Kestrel 17):

- a) di rivalutare i rispettivi punteggi con moderati fattori di «handicap» p.es.:
Phoebus, SHK: $f = 1.10$
Kestrel 17: $f = 1.05$
- b) di ammetterli in Classe Standard (non però il Kestrel 17 o similari).

Una diversa soluzione potrebbe essere quella di rivalutare i punteggi «ai soli fini dell'inserimento nella Graduatoria Nazionale».

Art. 17.2.2: Potrebbe essere sostituito dalla più moderna normativa internazionale basata sul tracciamento di archi di cerchio centrati sul pilone non raggiunto.

Art. 18.1: E' stato proposto, per la sola Lega 2 di assumere D/2 quando D/2 è minore di 100 km. Ciò avrebbe reso valida, quest'anno, la prova che è stata invece annullata.

Art. 18.2: Per evitare che la scelta deliberata del tempo di decollo come tempo di partenza venga a costituire un vantaggio non equo, determinando evidenti differenze tra i primi e gli ultimi a decollare, si è proposto, in alternativa:

- 1) abolire tale possibilità ;
- 2) introdurre una maggiorazione del tempo di percorso nei casi in cui si adotti il tempo di decollo.

Lo scrivente è contrario alla prima soluzione poichè il TRAG/FIN non può garantire al 100% l'avvistamento di tutti gli aliati che si annunciano. E' invece abbastanza favorevole alla seconda soluzione:

ne: la maggiorazione potrebbe essere di 15'.



I bollettini hanno avuto la veste da tempo auspicata grazie alla collaborazione offerta dalla società GESTETNER.

5 - VARIE

5.1 - Rimborsi Spese: è necessario che tempestivamente sia stabilita l'entità dei rimborsi spese ai vari membri dell'organizzazione, piloti trainatori compresi. Si propone che le proposte partano dal Comitato Organizzatore che, anche per questo, deve essere insediato per tempo.

5.2 - Consuntivo Spese: è importante che i conti a consuntivo dei Campionati 1975 siano sollecitamente portati a conoscenza del Comitato Organizzatore, che solo sulla base di essi può predisporre un preventivo serio per il 1976.

5.3 - Mensa: il servizio lascia insoddi-

sfatti la maggior parte degli utenti, e in particolare i membri dell'organizzazione che vi sono obbligati. Gli stessi gestori accettano malvolentieri l'invito ad assicurare questo servizio. Da più parti si propone di abolirlo, potenziando nel contempo il bar che dovrebbe anche fornire piatti freddi e caldi a mo' di «snack bar». In tal caso andrebbero concordati accuratamente voce per voce i prezzi delle consumazioni.

5.4 - Trattenimenti: le occasioni di incontro fra i presenti ai Campionati vanno favorite allo scopo di facilitare le discussioni e gli scambi di idee e di informazioni. Ciò consente, fra l'altro, di trarre più profitto dalla presenza degli stranieri. Questo aspetto della manifestazione è stato finora trascurato. Si è tutt'al più organizzata qualche proiezione di film, messi a disposizione da volovelisti italiani e da concorrenti stranieri.

E' opportuno curare di più questo aspetto.

Qualche Club volovelistico dovrebbe farsi avanti per proporre e assumere iniziative in sede di organizzazione preliminare.

Sull'aeroporto bisognerebbe perlomeno che il bar allestisse un «dehors» con un centinaio di posti a sedere per offrire una sede confortevole e con un minimo di decoro, allo scopo appunto di favorire gli incontri.

5.5 - Servizio Stampa: l'opera svolta dall'addetto, il giornalista professionista Giuliano Rossi, è stata apprezzabile ed ha dato luogo a diversi servizi giornalistici, limitati però ai soli quotidiani di Roma «Il Messaggero», «Il Tempo» e «Paese Sera», ai giornali sportivi «Il Corriere dello Sport» e «Tuttosport», alla RAI-TV. Totalmente assente la stampa del Nord (con la sola eccezione del singolo articolo di Tuttosport) e del Sud.

Nella quasi totalità tali articoli hanno risentito della scarsa competenza dei reporter in tema di volo a vela e di aeronautica in generale.

E' fuori di dubbio che un tale servizio vada predisposto con mesi di anticipo, come lo stesso Rossi raccomanda. E' indubbio che contatti ed accordi vadano

presi con singoli idonei giornalisti con almeno un mese di anticipo. Molto utile a tale scopo sarebbe il «Programma» stampato, previsto al punto 1.

Ma il servizio va comunque potenziato con un addetto che sia possibilmente un volovelista, con la competenza necessaria per raccogliere tempestivamente le notizie e per collaborare alla loro pronta diffusione (anche alle Agenzie di stampa?).

E' superfluo sottolineare l'importanza, dal punto di vista propagandistico, di questo aspetto della manifestazione.

5.6 - ANAS e Società Autostrade: neanche quest'anno l'Ae.C.I. è riuscito a risolvere l'annoso problema dell'autorizzazione (sia pure speciale e provvisoria) a circolare sulle autostrade per le vetture coi rimorchi. Ciò crea un disagio enorme e un imbarazzo soprattutto ai concorrenti stranieri, e ci copre di ridicolo.

Sembra incredibile che con il Ministero dei Trasporti come Ente tutore, l'Ae.C.I. non riesca a trovare una soluzione. Bisognerà forse delegare al Comitato Organizzatore anche questo problema.

5.7 - Corrispondenza coi concorrenti stranieri: sarà opportuno delegare questo compito al Comitato Organizzatore per assicurare tempestività e competenza nelle risposte. Ciò comporterà evidentemente una spesa di segreteria, di entità tuttavia non rilevante.

5.8 - Ringraziamenti: lo scrivente, al termine dei Campionati, ha trasmesso per il tramite della sig.na D'Alessandro un elenco degli Enti e delle persone che hanno offerto premi, affinché ad essi sia indirizzato, a firma del Presidente dell'Ae.C.I., il doveroso ringraziamento.

Torino, 5 Settembre 1975

Piero Morelli

Rietisssssimo

di Egidio Galli

Mi sono riconciliato con la doccia di Rieti. Messa in atto fin dal principio la tecnica 1974 della levata alle 6.30 per evitare di rimanere senza acqua calda a metà operazione, ho successivamente guadagnato, a colpetti di quarti d'ora, il livello delle 7.45 senza con ciò raggiungere lo svuotamento dei bollitori. La pratica passa perciò dall'archivio nero 1974 all'archivio bianco 1975 e non ho più motivo di brontolare dei ragazzi e dei loro giochi d'acqua.

Il solo inconveniente residuo è dato dai capelli diventati di canapa. Per sistemare la faccenda, ma anche per vedere se appare qualche sagoma di aliante nello specchio della pubblica opinione, vado di corsa dal mio amico parrucchiere: dopo tanti anni di sopportazione dell'amico e cliente, egli sa oramai che cosa diavolo sia il volo a vela.

Evidentemente parto male; noto subito che non afferra come dovrebbe il miracolo che vado descrivendogli con le cifre: 90 aliante, 14 piloti stranieri e 175.000, dico centosettantacinquemila, chilometri volati. Senza motore. Forse dovevo partire dagli incidenti di Villa e di Magni. L'aliante che finisce nel filo spinato ha un che di allevamento di ovini che dovrebbe favorire l'accensione della immaginazione.

Cambio strato sociale e con i capelli a posto vado a sciogliere un inno di gloria al campionato tra gli impiegati di un vicino aero club a motore dopo aver chiesto, con bugiarda attenzione, molti particolari sulle loro ferie personali, insisto sulle cifre, anzi le aumento inserendo i 13 trainer; con 103 macchine in gioco penso di far riflettere. Non ci siamo. Mi chiedono la solita faccenda del costo di un aliante di plastica. Chissà perchè, la domanda è sempre questa. Forse perchè un secchio in acciaio inossidabile costa cento e uno di pari capienza, realizzato però in materiale plastico, costa dieci, pensano che l'aliante di plastica rientri

nel rapporto. Con quello che costa un aereo di linea!

Comincio da capo e faccio l'incensamento del campionato in famiglia. Camilla dice subito che l'anno prossimo se ne andrà al mare, Raffaele non farà più l'aiutante del duo Pozzi-Riva e Cristina non considera nessun aspetto volovelistico della conversazione: vuole solo sapere fin d'ora se nel 1976 ritroverà la sua amica Paola Pecorella. Per di più, tutti e tre praticano assiduamente la non collaborazione e si alzano — siamo a oltre dieci giorni dalla fine della spedizione — dopo le nove, quando il sole raccorda già l'impennata del primo mattino.

Allora, solo, mi metto a sognare, a ripensare, a riordinare, con l'aiuto dei primi riposi integrali, le gioie e i timori passati. Tanto, qui, non mi capisce nessuno.

Speriamo (mettila al plurale) di trovare comprensione tra gli amici di «Volo a Vela» indirizzando brevi considerazioni e intendimenti sui due temi che fanno di Rieti la mia annuale crociera: l'umanità e le operazioni di volo.

I valori personali non sempre possono manifestarsi appieno. Chi voglia, ad esempio, spiegarsi in termini semplici ove fosse abituato per ragioni professionali ad esprimersi con fraseologia tecnicamente elevata non solo farà un grande sforzo, ma non è nemmeno detto che riesca.

Al contrario, se favorito da interlocutori ampiamente ricettivi, potrà abbastanza facilmente progredire e toccare brillanti risultati.

Il fenomeno acquista poi grande rilievo quando il singolo sia inserito in appropriata squadra al punto che il risultato del lavoro collettivo non è aritmeticamente proporzionale al numero dei componenti la squadra stessa ma cresce in misura parabolica.

Se l'uomo dell'organico reatino rende co-

me un levriero è perchè si trova nelle condizioni ideali per farlo. E siccome ciò non è avvenuto per caso, è doveroso individuare colui che può menarne vanto. Aiuto il lettore: l'uomo che ha fatto di Rieti un campionato da citare (e molti all'estero già lo citano) è Piero Morelli.

Lavorare nella sua squadra mette in condizione di correre i cento metri in dieci netti, mentre sulla pista di casa non si scende mai sotto gli undici.

Evidentemente il risultato è stato ottenuto con grossi sacrifici. Trascurando il periodo a debole concentrazione d'impegno che porta dalla primavera al 20 di luglio, l'arco di tempo coincidente con la permanenza in Rieti è vissuto dal Direttore di Gara al ritmo sfiante di quattordici-quindici ore di lavoro al giorno.

Pertanto a coloro che molto generosamente hanno speso apprezzamenti sull'operato dei responsabili delle operazioni di volo devo dire che se abbiamo guadagnato il loro riconoscimento è perchè ci siamo trovati ben collocati, in grado cioè di rendere molto con relativa facilità, trascinati da quella straordinaria forza che ancora oggi — in piena decadenza — esercita il buon esempio sugli uomini di buona volontà.

La modestia è quella qualità che ci impone di fissare il soffitto di Rieti in cento alianti. Se andiamo al di là, pecchiamo d'orgoglio e frustiamo la sicurezza.

Quell'accidentaccio di vento da Nord mi ha torturato per otto prove su undici e mi ha tolto il gusto indefinibilmente piacevole degli arrivi, facendomi rimpiangere sia pure per un solo istante i 57 alianti del 1973.

Ora, mi sembra che sia giusto rassicurare fin d'ora piloti e aiutanti che gli intendimenti degli organizzatori (come del resto già scritto da Morelli nella relazione 1974) sono proprio fermi al numero di cento e non deve stupire che l'argomento sia trattato sotto la luce dei valori umani di Rieti. Infatti siamo chiamati a Rieti dall'insieme di sani desideri che fanno di quell'ignorato bruciato aerporto un'oasi abitata da gente per bene, educata all'antica, con animo semplice e che

gode di poco. Che sa accontentarsi di poco.

L'unico contrasto è dato da quel miliardo e passa di alianti schierati sul campo, ma i chiari e scuri fanno il pezzo d'arte in molti casi. Se è vero che per volare senza motore ogni nostro pilota deve mettere in gioco almeno dieci milioni è anche vero che ciò lo lascia pulito e libero.

Qui non ci sono interessi di ingaggi, di campagne di vendita, di aziende condizionanti, di budget pubblicitari e compagnia briscola. Qui ci sono uomini (e donne, beninteso) dallo sguardo limpido che per tre settimane — non è retorica — vivono di cielo e i più, come eremiti, si misurano il cibo e lo svago per non perdere, col peccato di gola che cerchia la testa per un giorno, dei preziosi minuti di volo.

Se la modestia traspare dai migliori, l'agonismo li impregna tutti. E li rende ammirabilmente più duri legandoli, quasi a loro insaputa, alle vicende degli avversari temporanei.

Questi valori si accentuano e danno risultato sportivo eccellente quando l'arena è acusticamente contenuta, proporzionata. Ossia quando i concorrenti stanno entro la faticosa cifra cento.

Occorreva dare l'assicurazione che l'organizzatore non persegue il primato della quantità ma desidera invece la dimensione corale della grande orchestra per il piacere di tutti, direttore, suonatori (che termine!) e ascoltatori.

Occorreva, perchè il concorrente sappia e senta che l'organizzatore lavora per lui tenendolo in elevata considerazione anche se necessariamente applicando e amministrando disciplina e giustizia, vecchi e insostituibili ingredienti conventuali e militari.

Nessuno tema che la gara reatina serva a scopi diversi da quello unico che ci avvinca: fare cioè del volo a vela italiano un insieme di uomini validi, ove validi sta nella significazione più ampia di volovelisti e si riferisce appunto a pi-



(foto Valesio)

loti concorrenti, piloti trainatori, commissari sportivi, aiutanti, capi-squadra, esperti in meteorologia, in logistica, in informazione, in organizzazione e in campeggistica.

Un'altra considerazione, intenzionalmente lasciata per ultima, è doverosa. L'uomo che si pone al servizio di altri uomini per il piacere intrinseco di far ciò ma anche per il piacere di rendere possibile, con questa azione, una complessa operazione che dia lietezza, contentezza e sano piacere alla comunità per temporanea che essa sia, merita di essere citato, almeno con una campionatura.

Le condizioni di estremo disagio spirituale in cui si sono venuti a trovare gli amici Mancini e Petroni, oltre alla signora Passarani, meritano una riflessione. Lavorare con entusiasmo, accanimento e dedizione, al di là di ogni orario e senza riposo settimanale, avendo già in tasca (o quasi) la lettera di licenziamento, non è da tutti.

Questi tre preziosi elementi hanno dimo-

strato a quello strano datore di lavoro che è l'Aero Club d'Italia che l'amore per l'aviazione esiste sul serio e va anche oltre il rapporto di lavoro.

Il consistente esempio citato, cavato dalla ricca raccolta reatina, ci faccia riflettere su quanto occorra avere dal prossimo (spesso appartato con signorile discrezione) per mettere in azione la complessa macchina del campionato.

Passo al secondo tema: le operazioni di volo.

Anzitutto la tabella storica della partecipazione merita di essere aggiornata. Lo faccio perchè trovo estremamente comodo e utile riversare tutti i dati possibili nella rivista. La raccolta completa di «Volo a Vela» ha oramai il valore del manuale e prima di scendere sul terreno di gara, sia esso Hahnweide o Rieti o Alzate, mi ripasso la lezione andando alla caccia degli errori personali fatti e prendendo appunti sui suggerimenti dei concorrenti.

anno	classe		lega 1		lega 2	totale
	unica	libera		standard		
1957	13	—	—	—	—	13
1958	16	—	—	—	—	16
1959	25	—	—	—	—	25
1960	16	—	—	—	—	16
1961	29	—	—	—	—	29
1962	23	—	—	—	—	23
1964	35	—	—	—	—	35
1965	—	—	24	—	6	30
1966	—	—	27	—	15	42
1967	—	—	35	—	10	45
1968	—	—	30	—	6	36
1969	—	—	34	—	10	44
1970	—	20	—	8	13	41
1971	—	24	—	17	9	50
1972	—	26	—	20	11	57
1973	—	21	—	22	14	57
1974	—	19	—	32	25	76
1975	—	23	—	40	27	90

Invito il lettore a una osservazione. Solo dieci anni fa i concorrenti erano esattamente un terzo di quest'anno. E' abbastanza consolante osservare che gli sforzi considerevoli praticati dall'iniziativa privata si trasformano in evidenti progressi del campionato. Gli enti che al Nord hanno realizzato aeroporti volovelistici propri (nota volante: non mi risulta che abbiano avuto una lira di aiuto) sono quattro: Varese, Bergamo, Milano e Ferrara. Bene, da queste quattro località sono giunti a Rieti 50 dei 76 piloti italiani in gara.

Quando penso al fiume di parole fatto scorrere per il volo a vela nel Sud, mi rattristo rabbiosamente. Il volo a vela non è retaggio nè del Nord nè del Sud. Il volo a vela si fa dove si vuole. L'ha fatto anche l'Egitto (pilota Kamil) quando l'ha voluto. Lo fa il Cile, la Romania, la Spagna e la Turchia. Lo fanno quelli di destra e lo fanno quelli di sinistra. Ma che cretinate sono quelle di caratterizzare socialmente il volo a vela? Quando il Sud farà il volo a vela è perchè avrà voglia (= necessità) di farlo. Non spendiamo soldi per favore per far fare agli altri una cosa che abbiamo deciso noi essere per loro importante. Tra le altre cose, questo è proprio il contrario dello spirito democratico.

Nel Sud ci sono persone in gambissima

che quando prenderanno quella decisione, oggi fuori tempo per una moltitudine di ragioni obiettivamente valide, faranno regolarmente bella figura. Ma deve essere una decisione spontanea, come spontanea è stata la decisione di fare i quattro aeroporti sopra citati.

Se parliamo di doveri sociali, dobbiamo ricordare che è obbligatorio continuare a utilizzare Rieti, vuoi per convenienza meteorologica, vuoi perchè il contatto tra coloro che usano condizionare il bilancio familiare con l'inserimento della voce «volo a vela Lit. 500.000 all'anno» con coloro che ancora non fanno ciò perchè non ne sentono il bisogno, è estremamente utile.

Quest'anno ho conosciuto a Rieti un trainer di Foggia del quale mi sento onorato di godere l'amicizia. Serio, posato, capace e volovelista fino a quel magico punto nel quale si incomincia a condizionare la famiglia. Bene, lui è il Sud e il volo a vela del Sud, con tutte le speranze e le aspirazioni del Sud. Ma intanto viene a Rieti a trainare, senza nulla chiedere, desideroso soltanto di essere inserito nel grande gioco di coloro che si pongono al servizio degli altri.

Ecco come si può fare il volo a vela nel Sud, incominciando a dare una mano a coloro che già lo fanno e che non disdegnano, anzi, apprezzano moltissimo

l'apporto volontario e volonteroso altrui, da qualsiasi parte provenga.

Se l'anno prossimo potrò contare nuovamente sul valido aiuto di Pecorella sarò felicissimo, anche perchè affidargli un incarico significava considerarlo effettuato.

Il volo a vela allora sì che può andare al Sud con questi uomini, non con le balle sparate nei decenni passati dai responsabili della cosa pubblica aeronautica.

Rientriamo nella tecnica. Ecco i dati relativi ai decolli.

— 3 agosto:	89 decolli in 84'	con 13	trainatori, media 56"	al decollo
— 4 agosto:	85 decolli in 80'	con 13	trainatori, media 56"	al decollo
— 6 agosto:	85 decolli in 77'	con 13	trainatori, media 54"	al decollo
— 7 agosto:	84 decolli in 78'	con 13	trainatori, media 55"	al decollo
— 8 agosto:	85 decolli in 77'	con 13	trainatori, media 54"	al decollo
— 9 agosto:	83 decolli in 76'	con 13	trainatori, media 54"	al decollo
— 10 agosto:	82 decolli in 92'	con 10	trainatori, media 67"	al decollo
— 13 agosto:	85 decolli in 93'	con 11	trainatori, media 65"	al decollo
— 14 agosto:	80 decolli in 76'	con 12	trainatori, media 57"	al decollo
— 15 agosto:	79 decolli in 73'	con 13	trainatori, media 55"	al decollo
— 17 agosto:	76 decolli in 69'	con 13	trainatori, media 54"	al decollo

Tutte le salite sono a metri 700.

Il miglior tempo è stato realizzato nelle giornate del 6 e dell'8 agosto alla media di 54" al decollo e con l'avanzo totale non divisibile di 30".

I migliori valori passati sono di 52" al decollo nel 1973 e di 50" al decollo nel 1974.

Confiderò al lettore di non aver voluto spingere sulla riduzione dei tempi (quando i diretti collaboratori della linea Mancini e Petroni, al contrario, avrebbero volentieri tirato al primato), per due motivi. Il primo è questo: la eterogeneità di tipo degli aeromobili trainatori determinava inevitabili scavalcamenti di circuito, tanto in salita quanto in discesa, con la conseguenza di rendere difficile, in previsione, l'appropriato accoppiamento trainatore-aliante. L'errore 1974 di far tirare un «Kestrel 604» da un «PA-18» mi era rimasto incollato alla coscienza e non volevo assolutamente ripeterlo. Quest'anno, per di più, c'erano le superzavorre da 180 litri, come sul «Nimbus 2» di Memmert.

Il secondo si riferisce a un aspetto alquanto irritante delle operazioni ausiliarie del decollo. La preparazione degli aiutanti è ancora, nel suo grande assieme, insoddisfacente. Ci sono, è vero, i diavoli dai cento occhi, cresciuti nelle grandi competizioni svolte su suolo straniero ove occorreva far vedere che al-

meno a terra gli italiani... volavano, ma sono ancora troppi i bravi ragazzi di campagna, impagliati e poco volovelizzati dai piloti che li impiegano.

Il rilievo non vuole assolutamente scoraggiare, tutt'altro. Ma non può andare sotto silenzio, ad esempio, la gravità delle conseguenze che la impreparazione di non pochi aiutanti può avere per quella cosetta quasi da nulla che è l'accompagnamento dell'ala. Abbiamo in linea degli aiutanti che non valutano assolutamente le diverse accelerazioni iniziali dei trainatori e più un trainatore è dotato di accelerazione, più si attardano, agganciati disperatamente all'ala, determinando la nascita di quella pericolosissima imbardata che non raramente può avere come conclusione il disperato sgancio con ala a terra e fusoliera, di traverso, a due metri di quota.

Tutta la Lega 2, quest'anno, decollava a ridosso della siepe di separazione del campo di volo dalla stradina interna e il rischio della imbardata è stato contenuto rallentando appunto il ritmo.

Ritornare ai 50" del miglior tempo 1974 vuol dire risparmiare, su 90 decolli, 360" rispetto al miglior tempo 1975. Sono la bellezza di 6', ma non vorrei farmi attrarre da questa forza; preferisco ascoltare i suggerimenti dei piloti che pendono per le partenze anticipate. E' più sicuro.

I piloti trainatori hanno fatto il desiderato miglioramento. Aumentando l'affollamento nel cielo della zona di sgancio, era temuto un certo disordine. Possiamo, al contrario, registrare solo pochi casi di «posizione da collisione» e di velocità inferiore ai valori richiesti.

Ritornando alle caratteristiche dei velivoli rimorchiatori, pare che stia per iniziare un periodo nuovo. Meglio, il periodo nuovo per quanto riguarda la disponibilità di trainatori-fionda è già aperto. Perché l'effetto si faccia sentire al punto di poter incrementare numericamente gli alianti in gara senza necessariamente dover incrementare numericamente i trainatori (e il fenomeno è già avvenuto nel '75 rispetto al '74) occorre che Valbrembo e Calcinate acquistino un paio di «Robin DR 400/180 R» ciascuno. Se poi la bontà di quei dirigenti arrivasse al punto di concedere l'uso di quelle macchine durante il campionato, noi potremmo avere delle partenze globali di tipo entusiasmante.

Dai dati obiettivi ricavo che il «Robin» I-UVAM ha fatto in gara 48 traini a 700 metri per un totale di 350', dal decollo all'atterraggio. Media per traino: 7'17". Ricavo altresì che il «Piper» I-GOLF ha fatto in gara 54 traini a 700 metri per un totale di 581', sempre dal decollo all'atterraggio. Media per traino: 10'45".

La prima osservazione è questa: perché stiamo a disperarci per limare 2"-4" al decollo quando il divario tra le due macchine è di 3'28" al traino?

La seconda è quest'altra: se il «Robin» sale a 700 metri nei 2/3 del tempo del «Piper» (e lo «Stinson L-5» HP 190 non è, poveretto, molto più brillante del «PA-18»), vuol dire che 90 alianti in gara si possono benissimo buttare in aria in tempi di poco superiori all'ora e con l'impiego di una flottiglia non già di 13 velivoli di tipo assortito, ma con soli 10 «DR 400/180 R».

Non sono io il rappresentante italiano della casa francese che produce la bella macchina, ma i risultati sono visibili a occhio nudo ed essi influenzeranno certamente il mercato italiano molto più che la mia breve considerazione.

Ritengo ora inevitabile prendere un altro impegno nei confronti dei concorrenti.

Da sempre (si fa per dire: dal 1957) decolliamo con lo schieramento alianti piazzato dove tutti sanno. Il soffio delle eliche (1500 decolli nel 1975, tra allenamenti e gare) ha creato il fenomeno della erosione della terra secca e della asportazione violenta della medesima attorno ai ciuffi d'erba lasciando gli stessi in elevazione rispetto al livello medio del terreno di parecchi centimetri. In altre parole: i decolli si svolgono per i primi duecento metri come sull'acciottolato. La sofferenza degli uomini e degli alianti, particolarmente per gli strumenti e gli apparati radio, è al di là del sopportabile. Ne risentiamo moltissimo anche noi terricoli.

Epperciò per il 1976 stiamo già studiando lo spostamento ad Est dello schieramento per lasciar riposare il terreno. Questo è il rimedio rapido, economicamente senza peso, che dipende da noi. Se poi la nuova amministrazione di Rieti avrà la possibilità di bonificare, allora daremo gli opportuni suggerimenti agricoli, sentito il parere del nostro esperto Eugenio Corbellini.

Devo concludere. Il mio cortese amico Scavino ha giustamente fretta di rastrellare il materiale per uscire in onesta data. Un pensiero ancora. Appena posso mettere le zampe sul numero di Rieti, sento lo stesso brivido misterioso che si associa all'incontro della mano con un oggetto raro, una moneta d'oro o un'arma da sparo. Questo accade perché dentro c'è Rieti e le sensazioni che Rieti ha fatto nascere nell'animo di tanti cari amici coi quali ho vissuto, un po' sofferto e molto gioito.

Cosa avranno scritto?

Ecco che allora mi rammarico di non aver potuto dir loro tutto quel che volevo, senza naturalmente pensare di aver da dire solo cose importanti.

C'è un aspetto consolante, in fondo. Siamo tutti abbonati perenni e allora è come se scrivessimo a puntate: ogni anno un pezzo. Se ci ripeteremo non ce ne accorgeremo nemmeno. Il volo a vela è sempre nel nuovo, come ogni decollo è sempre avviato verso un volo che ha sempre dei misteri.

Egidio Galli



Rieti 1975 - Campionati Nazionali

(foto Valesio)

Era nei voti

Una Standard numerosa, agguerrita, con macchine omogenee di alte caratteristiche, con un pugno di validissimi piloti di punta ed una buona pattuglia di inseguitori che ogni anno si fanno sempre più attenti e preparati.

Tutto ciò rappresenta il vero progredire del volo a vela nazionale.

Diciamo questo per rendere omaggio alla nuova realtà e per cogliere l'occasione di dire apertamente no alla idea balzana di includere nella Standard degli alianti di classe Libera aventi una polare assai vicina a quella degli Standard. (Relazione di P. Morelli — non autore di tale proposta — Art. 16.2 del Regolamento).

I fautori di tale proposta avranno delle ragioni che probabilmente riterranno valide (lo spazio su VOLO A VELA è a loro disposizione) ma non comprendiamo il perchè toglierli dalla Libera, già sensibilmente ridotta, anzichè rivalutarli con un fattore di handicap.



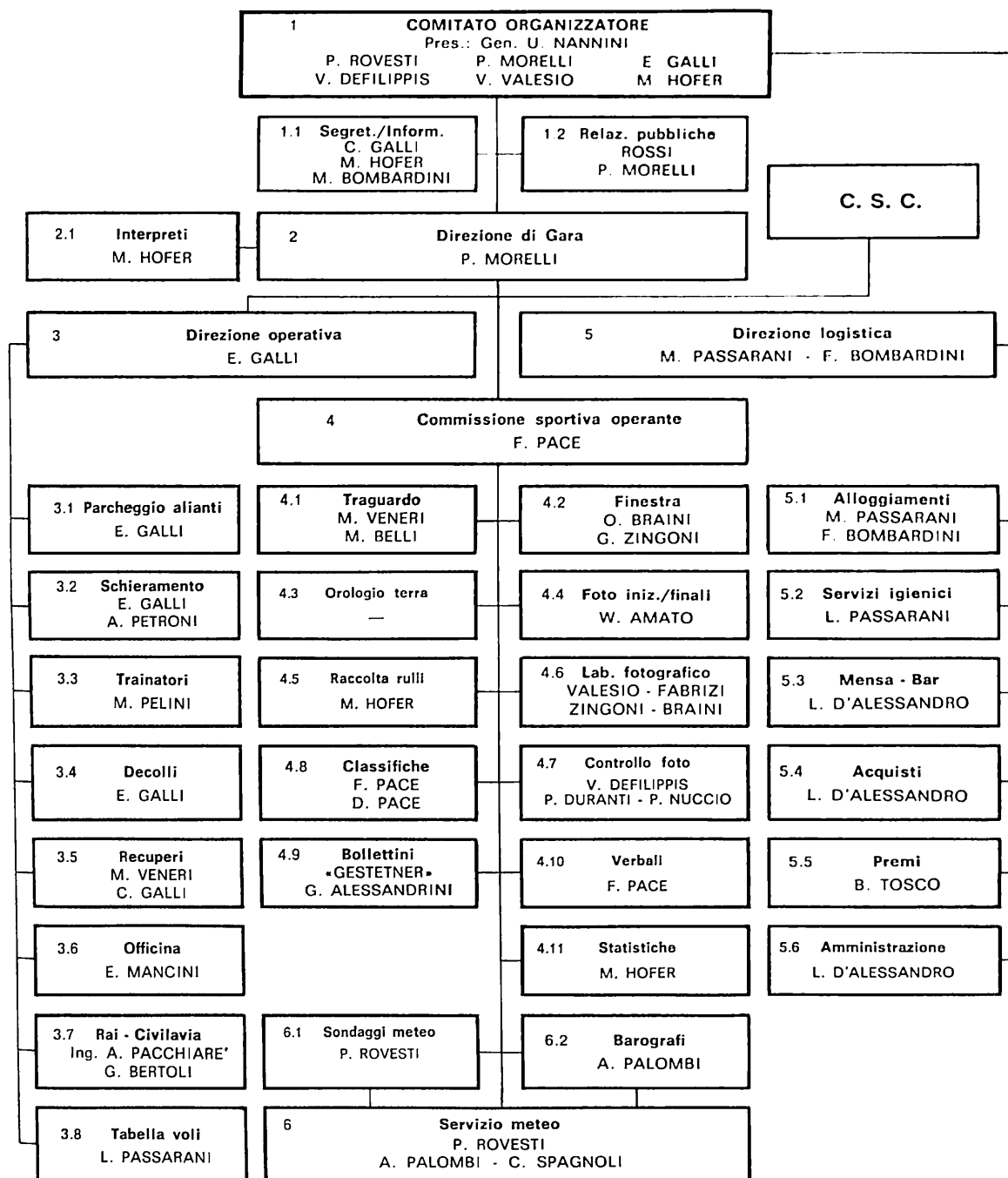
A questo punto ci sentiamo in obbligo di ribadire, come più volte scritto, che riteniamo indispensabile l'esistenza della classe Libera in quanto, oltre alla validità dei risultati assoluti, rappresenta il miglior campo sperimentale dell'evoluzione tecnologica. Evoluzione che puntualmente travasa i suoi risultati nella classe Standard.

Detto questo e per questo, presentiamo ai nostri lettori i vincitori delle due classi, sulle «nostre» pedane in attesa che arrivino quelle «olimpiche».

Leonardo Brigladori e Attilio Pronzati per la Standard, Walter Vergani e Adele Orsi per la Libera, sono da tempo usi a salire i gradini ed è una buona conferma.

Marco Gavazzi nella Standard e Giorgio Nidoli nella Libera sono i «nuovi», ed anche questo è un buon segno.

CAMPIONATI ITALIANI 1975



1° PROVA - 3 agosto - da Rieti:

S. STEFANO di S. Km. 66,4
 UMBERTIDE + 152
 RIETI Δ di Km. 324,6

STANDARD: («day factor» F = 0,63)

1. GAVAZZI M.	Km/h	78,201	630
2. DE ORLEANS A.		77,240	629
3. NIETLISPACH H.		76,396	628
4. GRITTI A.		70,264	621
5. PETER E. G.	Km	302,4	537
6. PEROTTI N.		290,7	545
7. BRIGLIADORI L.		287,6	512
8. TRENTINI F.		245,2	436
8. DALL'AMICO P.		245,2	436
8. MOTTA C.		245,2	436
11. SPINELLI B.		192,1	341
11. FUCHS C.		192,1	341
11. CAIROLI G.		192,1	341
11. PECCOLO L.		192,1	341
11. RIZZI G.		192,1	341
11. PRONZATI A.		192,1	341
11. SINN W.		192,1	341
18. PAOLILLO U.		166,9	297
18. PILUDU F.		166,9	297
18. FERRARI G. A.		166,9	297
18. BRIGLIADORI R.		166,9	297
18. COSTA C.		166,9	297
18. TOSCHI P.		166,9	297
18. ZOLI A.		166,9	297
18. BERTOLI U.		166,9	297

LIBERA:

1. FAHRAFELINER	Km/h	97,024	1000
2. VERGANI W.		96,503	997
3. SCHUBERT A.		96,146	995
4. MEMMERT D.		93,702	981
5. NEUBERT W.		92,691	975
6. NIDOLI G.		90,174	961
7. VILLANI G.		76,622	885
8. CAPOFERRI S.		68,610	840
9. ORSI A.		67,723	835
10. GANTENBRINK B.	Km	292,4	605
11. MANTICA U.		287,4	594
12. BOUGARD P.		270,4	559
13. MUZI E.		265,2	549
14. ACTIS F.		192,1	397
14. LAMERA F.		192,1	397
14. HAGMANN G.		192,1	397

2° PROVA - 4 agosto - da Rieti:

PASSO VIAMAGGIO Km. 151,5
 RIETI A e R di Km. 303

STANDARD:

1. BRIGLIADORI L.	Km/h	79,175	1000
2. GAVAZZI M.		74,239	965
3. PETER E. G.		70,661	939
4. NIETLISPACH H.		68,500	923
5. DE ORLEANS A.		65,411	901
6. RIZZI G.		65,119	899
7. BALBIS C.		64,932	898
8. TRENTINI F.		63,048	884
9. SERRA S.		62,765	882
10. GRITTI A.		62,438	880
10. TOSCHI P.		62,438	880
12. PRONZATI A.		62,094	878
13. MOTTA C.		57,757	846
14. BERTOLI U.		53,663	817
15. JOHANNESSEN T.		50,728	796
16. BUCCERI A.	Km	298,4	649
17. PEROTTI N.		272,5	593
17. PILUDU F.		272,5	593
17. MAESTRI G.		272,5	593
20. ZOLI A.		270,1	588
21. SINN W.		266,1	579
21. DALL'AMICO P.		265,9	579
23. CAIROLI G.		247,5	539
24. PAOLILLO U.		243,5	530
24. COSTA C.		243,5	530
24. ESPOSTO V.		243,5	530
24. URBANI P.		243,5	530

LIBERA:

1. NEUBERT W.	Km/h	98,670	1000
2. VERGANI W.		98,315	997
3. FONTANA V.		97,480	990
4. MEMMERT D.		96,123	978
5. GANTENBRINK B.		95,167	970
6. SCHUBERT A.		90,628	930
7. NIDOLI G.		84,512	878
8. VILLANI G.		79,406	834
9. BARAZZETTI G.		77,786	820
10. FAHRAFELLNER O.		69,284	746
10. ORSI A.		69,275	746
12. LAMERA F.		68,436	739
13. ORSI G.		67,571	731
14. HAGMANN G.		50,106	581
15. CAPOFERRI S.	Km	265,9	429
15. ACTIS F.		265,9	429
15. CARAFFINI A.		265,9	429

3ª PROVA - 6 agosto - da Rieti:

META Km. 75,6
MEGGIANO + 110,9
RIETI Δ di Km. 227,9

4ª PROVA - 7 agosto - da Rieti:

PESCASSEROLI Km. 103,9
RIETI A e R di Km. 207,2

STANDARD:

1. PETER E. G.	Km/h	89,451	1000
2. GAVAZZI M.		84,512	938
3. PRONZATI A.		83,049	919
4. BRIGLIADORI R.		79,887	879
5. BALBIS C.		77,320	847
6. SINN W.		77,037	843
7. JOHANNESSEN T.		76,405	835
8. RIZZI G.		75,819	828
9. CAIROLI G.		75,700	827
10. MAESTRI G.		72,695	789
11. BRIGLIADORI L.		72,368	785
12. NIETLISPACH H.		72,285	784
13. PEROTTI N.		71,157	769
14. TOSCHI P.		70,472	761
15. MONTI R.		69,288	746
16. PECCOLO L.		69,026	742
17. BUCCERI A. (pen. 50)		72,799	740
18. AGRESTA P.		67,526	724
19. DALL'AMICO P.		67,432	722
20. FUCHS C. (pen. 50)		67,704	676
21. PILUDU F.		62,164	656
22. COSTA C.		60,639	637
23. ESPOSTO V.		59,952	628
24. BERTOLI U.		57,741	600
25. MOTTA C.		56,817	589
26. SPINELLI B.		55,401	571
27. TRENTINI F.		51,940	527
28. SERRA S.		51,756	525
29. ZOLI A.		47,650	473

LIBERA

1. NEUBERT W.	Km/h	105,333	1000
2. MEMMERT D.		102,645	967
3. GANTENBRINK B.		102,299	963
4. FONTANA V.		101,779	957
5. VERGANI W.		100,409	940
6. SCHUBERT A.		99,147	925
7. FAHRAFELLNER O.		90,486	820
8. LAMERA F.		89,793	811
9. EBNER H.		87,870	788
10. VILLANI G.		87,430	783
11. ORSI A.		84,390	746
12. NIDOLI G.		83,890	740
13. ORSI G.		80,617	700
14. CAPOFERRI S.		76,009	644
15. HAGMANN G.		74,322	624
16. MANTICA U.		72,133	597
16. BARAZZETTI G.		72,133	597

STANDARD:

1. PETER E. G.	Km/h	95,516	1000
2. PEROTTI N.		95,139	995
3. NIETLISPACH H.		94,586	989
4. PILUDU F.		91,218	948
5. GAVAZZI M.		91,074	946
6. PRONZATI A.		89,752	930
7. MONTI R.		88,082	910
8. BRIGLIADORI L.		85,436	878
9. SERRA S.		81,428	829
10. FUCHS C.		79,949	811
11. RIZZI G.		78,662	795
12. BALBIS C.		78,555	794
13. GRITTI A. (pen. 50)		79,170	751
14. SINN W.		72,146	716
15. COSTA C.		72,111	716
16. PECCOLO L.		71,690	711
17. SPINELLI B.		69,434	683
18. MAESTRI G.		68,437	671
19. BRIGLIADORI R.		67,872	664
20. PAOLILLO U.		67,571	661
21. BALZER M.		67,316	658
22. DALL'AMICO P.		64,797	627
23. TRENTINI F.		63,467	611
24. URBANI P.		61,937	592
25. BERTOLI U.		61,053	581
26. TOSCHI P. (pen. 50)		60,829	529
27. JOHANNESSEN T.		55,961	520
28. ZOLI A.		53,119	485
29. ESPOSTO V.		51,925	471

LIBERA:

1. FONTANA V.	Km/h	105,915	1000
2. VERGANI W.		105,542	996
3. SCHUBERT A.		103,369	971
4. NEUBERT W.		103,112	968
5. GANTENBRINK B.		100,306	936
6. NIDOLI G.		98,032	909
7. ORSI G.		96,340	890
8. ORSI A.		96,179	888
9. CARAFFINI A.		94,347	867
10. VILLANI G.		91,218	831
11. LAMERA F.		87,352	787
12. FAHRAFELLNER O.		85,858	770
13. HAGMANN G.		82,116	727
14. HEBNER H.		81,287	717
15. MEMMERT D.		77,122	669
16. BARAZZETTI G.		74,207	636

5° PROVA - 8 agosto - da Rieti:

COSTACCIARO Km. 104,0
RIETI A e R di Km. 208,0

STANDARD: («day factor» F = 0,9)

1. DALL'AMICO P.	Km/h	78,515	900
2. GAVAZZI M.		76,958	883
3. BALBIS C.		73,934	851
4. NIETLISPACH H.		73,275	844
5. TOSCHI P.		73,168	842
6. GRITTI A.		72,579	836
7. SERRA S.		71,676	827
8. BRIGLIADORI L.		71,165	822
9. COSTA C.		70,929	819
10. PETER E. G.		69,994	809
11. AGRESTA P.		69,475	804
12. MONTI R.		69,224	801
13. PETERSSON A.		68,415	792
14. PILUDU F.		64,187	747
15. BUCCERI A.		63,312	726
16. FUCHS C.		61,287	716
17. PRONZATI A.		61,181	715
18. MOTTA C.		60,750	710
19. ZOLI A.		60,348	706
20. RIZZI G.		60,010	702
21. PAOLILLO U.		58,924	690
22. TRENTINI F.		58,473	686
23. PECCOLO N.		57,472	675
24. BERTOLI U.		56,956	670

LIBERA: («day factor» F = 0,82)

1. MEMMERT D.	Km/h	86,747	820
2. FONTANA V.		85,980	814
3. NEUBERT W.		85,139	808
4. ORSI A.		75,241	734
5. VERGANI W.		69,097	688
6. GANTENBRINK B.		67,771	678
7. LAMERA F.		67,600	677
8. SCHUBERT A.		66,786	671
9. FAHRFELLNER O.		65,443	661
10. BARAZZETTI G.		61,012	627
11. HAGMANN G.		56,161	591
12. BOURGARD P.		52,833	566
13. ORSI G.		52,400	563
14. NIDOLI G.	Km	118,8	246
14. CARAFFINI A.		118,8	246
16. CAPOFERRI S.		98,6	204
17. HEBNER H.		67,8	140
18. VILLANI G.		65,2	135
18. ACTIS F.		65,2	135

6° PROVA - 9 agosto - da Rieti:

CELANO Km. 68,8
FOLIGNO + 117,2
RIETI Δ di Km. 244,1

STANDARD:

1. MONTI R.	Km/h	100,984	1000
2. BRIGLIADORI L.		99,509	982
3. PETERSSON A.		95,955	940
4. PRONZATI A.		91,300	884
5. NIETLISPACH H.		91,120	882
6. PILUDU F.		89,669	865
7. GRITTI A.		85,317	813
8. RIZZI G.		82,941	785
9. SERRA S. (pen. 50)		86,989	783
10. PETER E.		81,966	773
11. BERTOLI U.		80,910	760
12. SINN W.		80,414	754
13. BALBIS C.		78,862	736
14. TRENTINI F.		78,475	731
15. COSTA C.		76,090	703
16. TOSCHI P.		75,879	700
17. MAESTRI G.		74,941	689
18. FUCHS C.		74,693	686
19. ESPOSTO V.		73,273	669
20. MOTTA C.		72,914	665
21. JOHANNESSEN T.		72,397	659
21. BRIGLIADORI R.		72,391	659
23. CIBIC S. (pen. 50)		76,268	655
24. ZOLI A.		70,374	635
25. SPINELLI B. (pen. 50)		74,351	632
26. PAOLILLO U.		68,573	613
27. BALZER M.		65,731	579
28. GAVAZZI M.		64,303	562

LIBERA:

CELANO	Km.	68,8	
VALFABBRICA		+ 142,1	
RIETI	Δ di Km.	294,5	
1. NEUBERT W.	Km/h	113,052	1000
2. MEMMERT. D.		111,272	980
3. VERGANI W.		106,467	926
4. GANTENBRINK B.		104,825	907
5. FAHRFELLNER O.		103,424	892
6. LAMERA F.		101,630	871
7. NIDOLI G.		100,407	858
8. SCHUBERT A.		100,123	854
9. ORSI A.		99,475	847
10. FONTANA V.		98,688	838
11. CARAFFINI A.		95,522	803
12. VILLANI G.		93,624	781
13. BARAZZETTI G.		88,579	725
14. BOUGARD P.		84,687	681
15. HAGMANN G.		84,566	679
16. CAPOFERRI S.		83,890	672

7ª PROVA - 10 agosto - da Rieti:

CASTELLUCCIO Km. 53,3
 VIAMAGGIO + 151,5
 RIETI Δ di Km. 334,5

STANDARD:

1. BRIGLIADORI L.	Km/h 111,325	1000
2. MONTI R.	110,295	988
3. PETER E.	109,963	984
4. PRONZATI A.	106,425	942
5. PETERSSON A.	104,695	921
6. PECCOLO L.	103,303	905
7. FUCHS C.	102,494	895
8. GAVAZZI M.	101,330	881
9. SINN W.	101,151	879
10. NIETLISPACH H.	100,939	877
11. ZOLI A.	100,660	873
12. BALBIS C.	96,221	821
13. COSTA C.	96,128	819
14. BUCCERI A.	95,784	815
15. PILUDU F.	94,714	803
16. SERRA S.	92,852	781
17. DALL'AMICO P.	92,481	776
18. GRITTI A.	91,470	764
19. BRIGLIADORI R.	90,808	756
20. MAESTRI G.	90,155	749
21. CIBIC S.	87,578	718
22. TOSCHI P.	86,739	708
23. SPINELLI B.	85,720	696
24. CAIROLI G.	84,493	681
25. MOTTA C.	84,345	680

LIBERA:

S. DEMETRIO Km. 60,5
 VIAMAGGIO + 194,6
 RIETI Δ di Km. 406,6

1. VERGANI W.	Km/h 124,248	1000
2. MEMMERT D.	124,037	998
3. SCHUBERT A.	122,265	980
4. ORSI A.	121,052	967
4. FAHRAFELLNER O.	121,032	967
6. GANTENBRINK B.	118,408	940
7. ORSI G.	114,580	901
8. NIDOLI G.	114,240	898
8. LAMERA F.	114,205	898
10. BARAZZETTI G.	113,584	891
11. NEUBERT W.	113,408	889
12. VILLANI G.	108,789	842
13. CAPOFERRI S.	100,859	762
14. MANTICA U.	99,077	743
15. CARAFFINI A.	98,763	740
16. HAGMANN G.	90,094	652
17. BOUGARD P.	85,206	602

8ª PROVA - 13 agosto - da Rieti:

META Km. 75,6
 ASSISI + 146,2
 RIETI Δ di Km. 295,3

STANDARD: ("day factor F = 0,59)

1. BRIGLIADORI L.	Km/h 78,875	590
2. NIETLISPACH H.	75,214	578
3. PETERSON A.	71,214	565
4. MONTI R.	68,050	555
5. MAESTRI G.	61,769	535
6. FERRARI G. A.	59,570	528
7. GRITTI A.	57,626	522
8. DALL'AMICO P.	56,737	519
9. JOHANNESSEN T.	54,925	513
9. TRENTINI F.	54,917	513
11. ESPOSTO V.	52,641	506
12. PILUDU F.	Km. 257,0	382
12. AGRESTA P.	257,0	382
14. BRIGLIADORI R.	255,2	379
15. COSTA C.	251,2	373
16. GAVAZZI M.	206,8	307
17. BERTOLI U.	204,8	304
18. ZOLI A.	94,0	140
19. BALZER M. (pen. 30)	110,6	134
20. PRONZATI A.	75,6	112
21. PETER E. G.	66,4	99
21. SINN W.	66,4	99
23. RIZZI G.	63,8	95
24. MOTTA C.	62,4	93
25. SERRA S.	59,0	87
25. TOSCHI P.	59,0	87
25. PAOLILLO U.	59,0	87

LIBERA: ("day factor" = 0,95)

1. VERGANI W.	Km/h 90,799	950
2. FONTANA V.	83,991	888
3. MEMMERT D.	81,965	870
4. NEUBERT W.	77,807	832
4. SCHUBERT A.	77,773	832
6. LAMERA F.	69,770	759
7. GANTENBRINK B.	67,301	737
8. FAHRAFELLNER O.	64,110	708
9. VILLANI G.	62,354	693
10. BOUGARD P.	61,836	688
11. NIDOLI G.	51,041	590
12. ORSI A.	50,703	586
13. CARAFFINI A.	47,775	560
14. ORSI G. (2ª pil.)	Km 221,8	343
15. CAPOFERRI S.	204,8	316
15. MANTICA U.	204,8	316
17. BARAZZETTI G.	105,5	162
18. GRAZIOLI P.	102,8	159

9° PROVA - 14 agosto - da Rieti:

BARISCIANO Km. 62
 UMBERTIDE + 149,8
 RIETI Δ di Km. 318

STANDARD:

1. PETERSSON A.	Km/h	101,166	1000
2. PETER E.		101,041	998
3. NIETLISPACH H.		99,565	978
4. BRIGLIADORI L.		99,246	973
5. MONTI R.		98,537	964
6. SINN W.		98,283	960
7. FUCHS C.		95,655	924
8. SERRA S.		95,432	921
9. TRENTINI F.		95,020	915
10. BALBIS C.		94,183	903
11. PRONZATI A.		93,232	890
12. PECCOLO L.		92,734	883
13. GRITTI A.		92,494	880
14. SPINELLI B.		91,226	862
15. RIZZI G.		90,857	857
16. PILUDU F.		90,534	853
17. GAVAZZI M.		89,438	838
18. BRIGLIADORI R.		89,333	836
19. MOTTA C.		89,138	834
20. DALL'AMICO P.		88,792	829
21. BERTOLI U.		84,201	765
22. CIBIC S.		82,484	741
23. CAIROLI G.		81,935	734
24. AGRESTA P.		81,666	730
25. ESPOSTO V.		81,289	725

LIBERA:

BARISCIANO Km. 62
 VIAMAGGIO + 192,7
 RIETI Δ di Km. 406,2

1. NEUBERT W.	Km/h	115,681	1000
2. SCHUBERT A.		114,066	981
3. MEMMERT D.		113,702	977
4. VERGANI W.		111,305	950
5. GANTENBRINK B.		104,871	876
6. FAHRAFELLNER O.		102,886	853
7. FONTANA V.		102,843	852
8. ORSI G.		101,819	841
9. LAMERA F.		99,995	820
10. VILLANI G.		96,338	777
11. ORSI A.		94,295	754
12. CAPOFERRI S.		93,266	742
13. BARAZZETTI G.		90,986	716
14. NIDOLI G.		90,935	715
14. HAGMANN G.		90,889	715
16. CARAFFINI A.		86,115	660
17. MANTICA U.		83,561	631

10° PROVA - 15 agosto - da Rieti:

S. STEFANO di S. Km. 66,4
 GUALDO TADINO + 121,8
 RIETI Δ di Km. 277,6

STANDARD:

1. PETERSSON A.	Km/h	86,181	1000
2. FUCHS C.		84,199	973
3. NIETLISPACH A.		82,893	955
4. PETER G.		82,571	950
5. DALL'AMICO P.		78,646	896
6. BALBIS C.		77,644	882
7. MONTI R.		77,034	874
8. BRIGLIADORI L.		76,975	873
9. PRONZATI A.		76,898	872
10. GAVAZZI M.		76,503	867
11. PECCOLO L.		75,761	856
12. SERRA S.		74,746	842
13. PILUDU F.		74,060	833
14. TRENTINI F.		73,813	829
14. RIZZI G.		73,764	829
16. SINN W.		71,943	804
16. GRITTI A.		71,938	804
18. COSTA C.		71,403	796
19. JOHANNESSEN T.		70,646	786
20. MOTTA C.		70,576	785
21. CIBIC S.		69,871	775
22. SPINELLI B.		69,593	771
23. BRIGLIADORI R.		68,309	754
24. BERTOLI U.		63,187	683
25. MAESTRI G.		61,149	655
26. FERRARRI G.		57,204	601
27. AGRESTA P.		56,605	592

LIBERA:

1. VERGANI W.	Km/h	102,583	1000
2. NEUBERT W.		101,768	989
3. FONTANA V.		100,529	972
4. LAMERA F.		93,942	882
5. SCHUBERT A.		93,801	880
6. GANTENBRINK B.		92,303	860
7. FAHRAFELLNER O.		90,604	836
8. MEMMERT D.		90,538	835
9. CAPOFERRI S.		89,637	823
10. NIDOLI G.		89,484	821
11. ORSI G.		89,252	818
12. ORSI A.		88,447	807
13. CARAFFINI A.		81,868	717
14. MANTICA U.		80,090	693
15. BARAZZETTI G.		79,630	687
16. VILLANI G.		79,440	684
17. BOUGARD P.		76,927	650
18. MUZI E.		73,808	607
19. HAGMANN G.		70,417	561

11° PROVA - 17 agosto - da Rieti:

ALIANTI IN GARA

PETTORANO sul G. Km. 104,4
RIETI A. e R. di Km. 208,8

STANDARD:

STANDARD

1. BALBIS C.	Km/h	94,575	1000
2. PETER E.		92,880	982
3. DALL'AMICO P.		84,715	895
4. MOTTA C.		84,639	894
5. SERRA S.		84,316	891
6. PRONZATI A.		84,118	889
7. MAESTRI G.		80,756	853
8. CAIROLI G.		79,476	839
9. NIETLISPACH H.		75,093	793
10. MONTI R.		74,846	790
11. BRIGLIADORI R.		74,079	782
12. COSTA C.		73,992	781
13. PETERSSON A.		73,342	774
14. ESPOSTO V.		71,718	757
15. BRIGLIADORI L.		71,249	752
16. TRENTINI F.		69,484	733
17. GAVAZZI M.		68,835	726
18. SINN W.		67,415	711
19. AGRESTA P.		62,923	663
20. ZOLI A.		59,809	630
21. BERTOLI U.		57,106	601
22. FERRARI G. A.		56,713	597
23. GRITTI A. (pen. 50)		57,657	557
24. PILUDU F.	Km	204,4	388
25. JOHANNESSEN T.		134,8	256

Cirrus	14
Libelle	14
ASW 15	6
Hornet	2
diversi	4
	40

LIBERA

Nimbus 2	6
Kestrel 22	4
ASW 17	4
Kestrel 17	3
CalifA.21	2
diversi	4

LIBERA:

CAMPO di GIOVE Km. 108,7
RIETI A. e R. di Km. 217,4

1. NIDOLI G.	Km/h	104,869	1000
2. ORSI A.		101,483	964
3. MEMMERT D.		96,479	912
4. NEUBERT W.		93,528	881
5. FONTANA V.		93,294	878
6. FAHRAFELLNER O.		91,036	854
7. LAMERA F.		89,691	840
8. VERGANI W.		87,858	821
9. GANTENBRINK B.		87,222	814
10. ORSI G.		80,685	745
11. MANTICA U.		80,131	739
12. HAGMANN G.		79,894	737
13. VILLANI G.		79,175	729
14. CARAFFINI A.		74,908	684
15. BOUGARD P.		58,912	516
16. CAPOFERRI S.	Km	97,0	150
16. MUZI E.		97,0	150
18. BARAZZETTI G.		51,6	80

LEGA DUE

Libelle	7
Cirrus St.	5
ASW 15	4
Club Libelle	3
diversi	8

27

ENTI PARTECIPANTI

	Standard	Libera	Tot. L. 1	Lega 2	Totale	1974
AVM - MILANO	7	—	7	10	17	11
AVAL - VARESE	6	5	11	5	16	13
AVA - VALBREMBO	6	1	7	3	10	8
AERO CLUB TORINO	4	3	7	1	8	11
AVF - FERRARA	1	1	2	3	5	5
AERO CLUB L'AQUILA	3	—	3	2	5	4
AERO CLUB VICENZA	2	1	3	1	4	4
AERO CLUB BOLOGNA	1	—	1	1	2	2
CPV - MILANO	1	1	2	—	2	2
GVV VALZANIA - COMO	—	2	2	—	2	2
AERO CLUB AOSTA	1	—	1	—	1	1
AERO CLUB LUCCA	—	1	1	—	1	—
GVP - PADOVA	1	—	1	—	1	1
AERO CLUB - ROMA	1	—	1	—	1	3
AA - RIETI	—	—	—	1	1	—
AERO CLUB BOLZANO	—	—	—	—	—	3
<hr/>						
	34	15	49	27	76	70
	Standard	Libera	Tot. L. 1	Lega 2	Totale	1974
GERMANIA OCCIDENTALE	2	3	5	—	5	3
AUSTRIA	1	3	4	—	4	1
SVIZZERA	1	1	2	—	2	1
BELGIO	—	1	1	—	1	1
NORVEGIA	1	—	1	—	1	—
SVEZIA	1	—	1	—	1	—
<hr/>						
	6	8	14	—	14	6
	40	23	63	27	90	76
<hr/> <hr/>						
1974	32	19	51	25	76	

CLASSE STANDARD - «Trofeo Ettore Cattaneo»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1° 3/8		2° 4/8		3° 6/8		4° 7/8	
					△ 324,6	D.F. 0,63	AeR 303,0	△ 227,9	AeR 207,8			
1	Nietlipach H.	HORNET	6	Svizzera	3	628	4	923	12	784	3	989
2	Brigliadori L.	CIRRUS	OK	AVM Milano	7	512	1	1.000	11	785	8	878
3	Peter E.	LIBELLE 203.H	61	Germania Occ.	5	537	3	939	1	1.000	1	1.000
4	Gavazzi M.	CIRRUS	X	AVAL Varese	1	630	2	965	2	938	5	946
5	Pronzati A.	LIBELLE 203	221	AVAL Varese	11	341	12	878	3	919	6	930
6	Monti R.	CIRRUS	42	AVAL Varese	37	102	28	487	15	746	7	910
7	Balbis C.	HORNET	CB	AVA Valbrembo	34	118	7	898	5	847	12	794
8	Dall'Amico P.	ASW 15.B	4	Ae.C. Torino	8	436	21	579	19	722	22	627
9	Gritti A.	LIBELLE	H	AVA Valbrembo	4	621	10	880	34	90	13	751
10	Trentini F.	CIRRUS	FT	AVM Milano	8	436	8	884	27	527	23	611
11	Serra S.	LS 1.F	T	Ae.C. Bologna	40	0	9	882	28	525	9	829
12	Piludu F.	CIRRUS	14	Ae.C. Roma	18	297	17	593	21	656	4	948
13	Sinn W.	CIRRUS	WS	Germania Occ.	11	341	21	579	6	843	14	716
14	Rizzi G.	LIBELLE	7	AVA Valbrembo	11	341	6	899	8	828	11	795
15	Costa C.	LIBELLE 201.B	89	AVAL Varese	18	297	24	530	22	637	15	716
16	Pettersson A.	CIRRUS	81	Svezia	33	131	35	330	32	107	31	236
17	Motta C.	LIBELLE	40	Ae.C. Torino	8	436	13	846	25	589	34	152
18	Bertoli U.	LIBELLE Club	Z	AVAL Varese	18	297	14	817	24	600	25	581
19	Fuchs C.	ASW 15.B	22	Austria	11	341	33	361	20	676	10	811
20	Brigliadori R.	CIRRUS	71	AVM Milano	18	297	28	487	4	879	19	664
21	Maestri G.	CIRRUS	HY	AVM Milano	34	118	17	593	10	789	18	671
22	Peccolo L.	CIRRUS	79	Ae.C. Torino	11	341	28	487	16	742	16	711
23	Agresta P.	LIBELLE 201.B	AW	CPV Milano	28	201	33	361	18	724	33	169
24	Zoli A.	ASTIR CS	PD	AVA Valbrembo	18	297	20	588	29	473	28	485
25	Esposito V.	LIBELLE	13	AVM Milano	31	156	24	530	23	628	29	471
26	Johannessen T.	CIRRUS	30	Norvegia	40	0	15	796	7	835	27	520
27	Toschi P.	ASW 15	101	AVF Ferrara	18	297	10	880	14	761	26	529
28	Spinelli B.	LIBELLE 201.B	8	AVA Valbrembo	11	341	40	0	26	571	17	683
29	Cairolì G.	LIBELLE 201.B	53	AVM Milano	11	341	23	539	9	827	32	219
30	Bucceri A.	PHOEBUS B.1	104	GVP Padova	32	141	16	649	17	740	30	241
31	Ferrari G.A.	LIBELLE 201.B	41	Ae.C. L'Aquila	18	297	36	303	33	93	NP	0
32	Balzer M.	CIRRUS	PO	AVA Valbrembo	28	201	28	487	35	88	21	658
33	Paolillo U.	LIBELLE 201.B	9	Ae.C. Aosta	18	297	24	530	30	198	20	661
34	Cibic S.	LIBELLE 201.B	21	Ae.C. Vicenza	26	210	NP	0	NP	0	NP	0
35	Perotti N.	ASW 15	10	Ae.C. Torino	6	515	17	593	13	769	2	995
36	Urbani P.	LIBELLE	91	Ae.C. L'Aquila	34	118	24	530	30	198	24	592
37	De Orleans A.	ASW 15	86	Ae.C. L'Aquila	2	629	5	901	NP	0	NP	0
38	Brambilla L.	ASW 15	28	AVAL Varese	40	0	28	487	40	0	40	0
39	Villa L.	CIRRUS	78	AVM Milano	27	202	NP	0	NP	0	NP	0
40	Menaldo E.	CIRRUS	33	Ae.C. Vicenza	30	182	NP	0	NP	0	NP	0

Class.	5° 8/8		6° 9/8		7° 10/8		8° 13/8		9° 14/8		10° 15/8		11° 17/8		Punteggio finale	% (su 10.120)	Class.
	AeR 208,0	D.F. 0,9	△ 244,1	△ 334,5	△ 295,3	D.F. 0,59	△ 318,0	△ 277,6	AeR 208,8								
4	844	5	882	10	877	2	578	3	978	3	955	9	793	9.231	91,2	1	
8	822	2	982	1	1.000	1	590	4	973	8	873	15	752	9.167	90,6	2	
10	809	10	773	3	984	21	99	2	998	4	950	2	982	9.071	89,6	3	
2	883	28	562	8	881	16	307	17	838	10	867	17	726	8.543	84,4	4	
17	715	4	884	4	942	20	112	11	890	9	872	6	889	8.372	82,7	5	
12	801	1	1.000	2	988	4	555	5	964	7	874	10	790	8.217	81,2	6	
3	851	13	736	12	821	30	56	10	903	6	882	1	1.000	7.906	78,1	7	
1	900	30	508	17	776	8	519	20	829	5	896	3	895	7.687	75,9	8	
6	836	7	813	18	764	7	522	13	880	16	804	23	557	7.518	74,3	9	
22	686	14	731	31	614	9	513	9	915	14	829	16	733	7.479	73,9	10	
7	827	9	783	16	781	25	87	8	921	12	842	5	891	7.368	72,9	11	
14	747	6	865	15	803	12	382	16	853	13	833	24	388	7.365	72,8	12	
25	386	12	754	9	879	21	99	6	960	16	804	18	711	7.072	69,9	13	
20	702	8	785	27	671	23	95	15	857	14	829	26	227	7.029	69,5	14	
9	819	15	703	13	819	15	373	31	594	18	796	12	781	6.967	68,8	15	
13	792	3	940	5	921	3	565	1	1.000	1	1.000	13	774	6.796	67,2	16	
18	710	20	665	25	680	24	93	19	834	20	785	4	894	6.684	66,0	17	
24	670	11	760	33	604	17	304	21	765	24	683	21	601	6.682	66,0	18	
16	716	18	686	7	895	30	56	7	924	2	973	30	188	6.627	65,8	19	
29	109	21	659	19	756	14	379	18	836	23	754	11	782	6.602	65,2	20	
29	109	17	689	20	749	5	535	27	686	25	655	7	853	6.447	63,7	21	
23	675	32	133	6	905	29	57	12	883	11	856	27	213	6.003	59,3	22	
11	804	29	546	28	661	12	382	24	730	27	592	19	663	5.833	57,6	23	
19	706	24	635	11	873	18	140	32	581	29	269	20	630	5.677	56,1	24	
29	109	19	669	32	605	11	506	25	725	28	509	14	757	5.665	56,0	25	
26	215	21	659	35	204	9	513	26	688	19	786	25	256	5.472	54,1	26	
5	842	16	700	22	708	25	87	NP	0	NP	0	NP	0	4.804	47,5	27	
29	109	25	632	23	696	40	0	14	862	22	771	31	57	4.722	46,6	28	
29	109	32	133	24	681	28	80	23	734	31	29	8	839	4.531	44,8	29	
15	726	32	133	14	815	30	56	29	656	NP	0	NP	0	4.157	41,1	30	
NP	0	31	477	34	598	6	528	33	563	26	601	22	597	4.057	40,1	31	
29	109	27	579	26	679	19	134	28	680	40	0	27	213	3.828	37,8	32	
21	690	26	613	28	661	25	87	NP	0	NP	0	NP	0	3.737	36,9	33	
27	188	23	655	21	718	30	56	22	741	21	775	27	213	3.556	35,1	34	
27	188	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	3.060	30,2	35	
29	109	32	133	30	650	40	0	30	646	40	0	40	0	2.982	29,5	36	
NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	1.530	15,2	37	
29	109	36	0	36	33	40	0	34	400	30	76	NP	0	791	0,8	38	
NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	202	0,2	39	
NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	182	0,2	40	

CLASSE LIBERA - «Trofeo Larsimont Pergameni»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1° 3/8 △ 324,6	2° 4/8 AeR 303,0	3° 6/8 △ 227,9	4° 7/8 AeR 207,8
1	Neubert W.	ASW 17	WN	Germania Occ.	5 975	1 1.000	1 1.000	4 968
2	Vergani W.	NIMBUS 2	SS	AVAL Varese	2 997	2 997	5 940	2 996
3	Memmert D.	NIMBUS 2	45	Germania Occ.	4 981	4 978	2 967	15 669
4	Gantenbrink B	NIMBUS 2	YY	Germania Occ.	10 605	5 970	3 963	5 936
5	Fahrafellner O.	NIMBUS 2	OF	Austria	1 1.000	10 746	7 820	12 770
6	Schubert A.	NIMBUS 2	AS	Austria	3 995	6 930	6 925	3 971
7	Orsi A.	KESTREL 22	32	AVAL Varese	9 835	10 746	11 746	8 888
8	Nidoli G.	KESTREL 22	V7	AVAL Varese	6 961	7 878	12 740	6 909
9	Lamera F.	ASW 17	F	Ae.C. Torino	14 397	12 739	8 811	11 787
10	Fontana V.	NIMBUS 2	VF	AVAL Varese	23 0	3 990	4 957	1 1.000
11	Villani G.	KESTREL 22	98	AVF Ferrara	7 885	8 834	10 783	10 831
12	Orsi G.	KESTREL 22	26	«Valzania» Como	23 0	13 731	13 700	7 890
13	Caraffini A.	KESTREL 17	36	AVAL Varese	19 137	15 429	19 433	9 867
14	Hagmann G.	KESTREL 17	II	Svizzera	14 397	14 581	15 624	13 727
15	Barazzetti G.	KESTREL 19	A1	«Valzania» Como	18 234	9 820	16 597	16 636
16	Bourgard P.	DIAMANT 18	2	Belgio	12 559	21 392	20 372	17 568
17	Mantica U.	CALIF A 21/S	3	CPV Milano	11 594	18 393	16 597	21 205
18	Capoferri S.	ASW 17	SC	AVA Valbrembo	8 840	15 429	14 644	23 0
19	Muzi E.	CALIF A/21	IL	Ae.C. Lucca	13 549	22 361	18 557	22 135
20	Grazioli P.	CIRRUS	66	Ae.C. Vicenza	19 137	23 265	21 331	19 451
21	Ebner H.	ASW 17	HF	Austria	17 345	18 393	9 788	14 717
22	Rasero D.	PHOEBUS C	111	Ae.C. Torino	23 0	18 393	23 0	20 419
23	Actis F.	KESTREL 17	44	Ae.C. Torino	14 397	15 429	23 0	18 482

5° 8/8 AeR 208,0 D.F. 0,82	6° 9/8 △ 294,5	7° 10/8 △ 406,6	8° 13/8 △ 295,3 D.F. 0,95	9° 14/8 △ 406,2	10° 15/8 △ 277,6	11° 17/8 AeR 217,4	finale Punteggio	% (su 10770)	Class.
3 808	1 1.000	11 889	4 832	1 1.000	2 989	4 881	10.342	96,0	1
5 688	3 926	1 1.000	1 950	4 950	1 1.000	8 821	10.265	95,3	2
1 820	2 980	2 998	3 870	3 977	8 835	3 912	9.987	92,7	3
6 678	4 907	6 940	7 737	5 876	6 860	9 814	9.286	86,2	4
9 661	5 892	4 967	8 708	6 853	7 836	6 854	9.107	84,6	5
8 671	8 854	3 980	4 832	2 981	5 880	23 0	9.019	83,7	6
4 734	9 847	4 967	12 586	11 754	12 807	2 964	8.874	82,4	7
14 246	7 858	8 898	11 590	14 715	10 821	1 1.000	8.616	80,0	8
7 677	6 871	8 898	6 759	9 820	4 882	7 840	8.481	78,7	9
2 814	10 838	20 142	2 888	7 852	3 972	5 878	8.331	77,3	10
18 135	12 781	12 842	9 693	10 777	16 684	13 729	7.974	74,0	11
13 563	21 90	7 901	14 343	8 841	11 818	10 745	6.728	62,4	12
14 246	11 803	15 740	13 560	16 660	13 717	14 684	6.276	58,3	13
11 591	15 679	16 652	23 0	14 715	19 561	12 737	6.264	58,2	14
10 627	13 725	10 891	17 162	13 716	15 687	18 80	6.175	57,3	15
12 566	14 681	17 602	10 688	18 568	17 650	15 516	6.162	57,2	16
20 119	17 583	14 743	15 316	17 631	14 693	11 739	5.613	52,1	17
16 204	16 672	13 762	15 316	12 742	9 823	16 150	5.582	51,8	18
20 119	18 576	21 36	20 58	19 561	18 607	16 150	3.709	34,4	19
23 0	19 567	19 499	18 159	20 38	20 326	NP 0	2.773	25,7	20
17 140	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	2.383	22,1	21
20 119	20 411	18 541	19 117	NP 0	NP 0	NP 0	2.000	18,6	22
18 135	23 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	1.443	13,4	23

LEGA DUE - «Targa D'Argento»

Class.	PILOTA	ALIANTE	Fatt. corr. f =	N. di gara	ENTE	1° 3/8 AeR 147,0	2° 4/8 △ 142,2	3° 6/8 AeR 137,6
1	Ciceri M.	LIBELLE 201.B	1,05	46	AVM Milano	3 981	1 1.050	11 510
2	Colombo V.	SHK 1	1,05	88	AVAL Varese	9 845	7 802	9 870
3	Acquaderni P.	LIBELLE 201.B	1,05	57	AVF Ferrara	7 881	16 680	2 1.004
4	Viscardi P.	CIRRUS St.	1,05	75	AVM Milano	5 939	5 857	27 0
5	Pavesi G.	CIRRUS St.	1,05	16	AVAL Varese	1 1.050	4 893	13 362
6	Budini Gattai A.	ASW 15	1,05	76	Ae.C. L'Aquila	2 1.037	3 969	8 909
7	Levi G.	LIBELLE 201.B	1,05	GG	AVF Ferrara	4 962	2 979	7 911
8	Moltrasio M.	LIBELLE 204	1,05	V4	AVA Valbrembo	6 884	13 764	1 1.050
9	Ferorelli E.	LIBELLE Club 205	1,05	1	Ae.C. L'Aquila	15 453	6 820	4 969
10	Bertoncini-Corbellini	SF 26	1,20	LB	AVM Milano	23 161	14 707	5 962
11	Pogliani G.	A 3	1,00	83	AVM Milano	13 815	19 323	15 351
12	Lanzi-Casetti	LIBELLE	1,05	17	AVM Milano	10 841	11 769	12 369
13	Costa F.	JANUS	1,00	CF	AVA Valbrembo	12 821	8 790	27 0
14	Pagnoni N.	CIRRUS	1,00	122	Ae.C. Vicenza	NP 0	NP 0	NP 0
15	Guglielmi M.	LIBELLE 201.B	1,05	56	AVM Milano	8 847	11 769	13 362
16	Fraenza N.	LIBELLE Club	1,05	N	AVAL Varese	14 709	20 184	16 203
17	Borellini G.	LIBELLE Club 205	1,05	TI	AVAL Varese	NP 0	10 771	27 0
18	Valpolini A.	BERGFALKE IV	1,20	VA	AVM Milano	11 823	23 136	17 150
19	Beretta M.	NIMBUS 2	1,00	72	AVM Milano	20 265	18 343	6 948
20	Grosso-Ballarati	CIRRUS St.	1,05	64	AVAL Varese	17 278	9 783	27 0
21	Valsecchi R.	LIBELLE H 301.B	1,00	5	AVA Valbrembo	16 414	27 0	3 985
22	Orazi B.	ASW 15	1,05	BO	A.A. Rieti	17 278	15 688	10 782
23	Labellarte M.	M 200	1,20	191	AVM Milano	27 0	17 673	17 150
24	Pozzi-Riva	CIRRUS St.	1,05	PR	AVM Milano	21 215	20 184	27 0
25	Candini S.	ASW 15.B	1,05	511	Ae.C. Bologna	21 215	27 0	27 0
26	Danieli L.	ASW 15.B	1,05	L	Ae.C. Torino	17 278	22 167	27 0
27	Magni V.	KESTREL 17	1,00	93	AVF Ferrara	24 45	NP 0	NP 0

4° 7/8 AeR 116,2	5° 9/8 △ 132,0	6° 10/8 AeR 212,4	7° 13/8 △ 142,2	8° 14/8 AeR 167,2	9° 15/8 △ 131,0	10° 17/8 AeR 132,8	Punteggio finale	Class
11 721	2 856	11 826	4 1.014	5 746	3 1.041	9 825	8.570	1
4 874	12 676	10 855	9 963	3 718	6 945	8 876	8.424	2
10 725	14 668	8 866	11 886	11 664	4 1.028	3 961	8.363	3
5 827	17 560	2 994	1 1.050	2 905	9 874	1 1.050	8.056	4
9 736	27 0	1 1.050	2 1.044	4 831	8 884	2 984	7.834	5
16 667	27 0	3 965	16 399	3 832	1 1.050	5 919	7.747	6
21 475	8 712	4 925	7 980	1 1.050	15 551	NP 0	7.545	7
25 135	15 641	9 863	8 965	18 529	12 837	10 812	7.480	8
8 749	3 817	13 805	17 393	12 631	11 873	6 893	7.403	9
17 664	4 800	18 682	3 1.032	7 727	21 85	4 932	6.752	10
19 586	11 684	16 717	6 984	16 603	17 396	13 668	6.133	11
13 706	16 579	17 689	19 320	17 571	7 894	15 382	6.120	12
14 698	9 705	5 904	10 947	24 134	10 832	20 146	5.877	13
3 890	10 700	15 774	5 986	13 628	5 979	7 892	5.807	14
1 1.050	13 671	19 659	19 320	14 620	20 119	27 0	5.417	15
7 764	6 722	14 786	27 0	9 704	14 555	12 764	5.391	16
2 1.010	27 0	7 882	12 873	15 609	2 1.043	19 153	5.341	17
20 570	18 511	22 176	13 800	19 486	13 630	11 806	5.088	18
6 811	1 1.000	6 887	27 0	6 742	27 0	NP 0	4.996	19
22 318	5 731	24 76	14 723	27 0	15 551	27 0	3.549	20
15 692	7 715	27 0	27 0	10 698	27 0	27 0	3.404	21
18 588	NP 0	NP 0	21 244	22 432	27 0	15 382	3.394	22
24 205	19 423	21 420	18 366	21 450	18 143	18 175	3.008	23
23 273	27 0	20 526	15 663	23 356	19 125	14 655	2.997	24
12 707	27 0	12 806	27 0	20 461	27 0	15 382	2.571	25
25 135	20 32	23 154	22 111	25 126	27 0	21 101	1.104	26
NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	45	27

LE VELOCITA' REALIZZATE

CLASSE STANDARD, sei prove per complessivi 1.591 Km

dai vincitori in min.	997.56	pari a	95,70 Km/h
da NIETLISPACH	1.087.57		87,77
BRIGLIADORI	1.086.38		87,87
GAVAZZI	1.200.23		79,53
PRONZATI	1.121.50		85,12
MONTI	1.083.51		88,10
BALBIS	1.111.20		85,91

Nel 1974 i vincitori di sei prove per complessivi 1.415,7 Km realizzarono la media di 95,44 Km/h e nel 1973, su 1.493 Km, la media di 87,54 Km/h.

CLASSE LIBERA, cinque prove per complessivi 1.602,3 Km

dai vincitori in min.	849.25	pari a	113,22 Km/h
da NEUBERT	884.34		108,73
VERGANI	890.87		107,88
ORSI A.	953.49		100,81
NIDOLI	967.24		99,40
LAMERA	952.77		100,88

Nel 1974 i vincitori di sei prove per complessivi 1.526,8 Km realizzarono la media di 104,81 Km/h e nel 1973, su 1.493 Km, la media di 98,10 Km/h.

DISTANZE ASSEGNATE E CHILOMETRI PERCORSI

CLASSE STANDARD

Prova			Assegnati		Percorsi	%	
1 ^a	3/8	△	324,6	Km. 12.984,0	6.651,7	51,2	DF 0,63
2 ^a	4/8	A/R	303,0	11.211,0	9.425,7	84,1	
3 ^a	6/8	△	227,9	8.204,4	7.154,9	87,2	
4 ^a	7/8	A/R	207,8	7.273,0	6.755,5	92,9	
5 ^a	8/8	A/R	208,0	7.488,0	6.063,6	81,0	DF 0,90
6 ^a	9/8	△	244,1	8.787,6	8.036,0	91,4	
7 ^a	10/8	△	334,5	12.042,0	11.756,3	97,6	
8 ^a	13/8	△	295,3	10.630,8	5.638,9	53,0	DF 0,59
9 ^a	14/8	△	318,0	10.812,0	10.812,0	100,0	
10 ^a	15/8	△	277,6	9.160,8	8.133,2	88,8	
11 ^a	17/8	A/R	208,8	6.681,6	5.727,4	85,7	
(nel 1974 Km. 2.973,2)			2.949,6	105.275,2	86.155,2	81,8	

CLASSE LIBERA

Prova			Assegnati		Percorsi	%	
1 ^a	3/8	△	324,6	Km. 7.465,8	5.025,8	67,3	
2 ^a	4/8	A/R	303,0	6.969,0	6.401,1	91,8	
3 ^a	6/8	△	227,9	5.241,7	4.785,9	91,3	
4 ^a	7/8	A/R	207,8	4.779,4	4.418,0	92,4	
5 ^a	8/8	A/R	208,0	4.784,0	3.410,6	71,3	DF 0,82
6 ^a	9/8	△	294,5	6.479,0	6.002,4	92,6	
7 ^a	10/8	△	406,6	8.538,6	8.026,4	94,0	
8 ^a	13/8	△	295,3	6.201,3	4.791,8	77,3	DF 0,95
9 ^a	14/8	△	406,2	8.124,0	7.793,4	95,9	
10 ^a	15/8	△	277,6	5.552,0	5.552,0	100,0	
11 ^a	17/8	A/R	217,4	4.130,6	3.506,6	84,9	
(nel 1974 Km. 3.084,3)			3.168,9	68.265,4	59.714,0	87,5	

LEGA DUE

Prova			Assegnati		Percorsi	%	
1 ^a	3/8	A/R	147,0	Km. 3.675,0	2.745,0	74,7	
2 ^a	4/8	△	142,2	3.555,0	2.844,8	80,0	
3 ^a	6/8	A/R	137,6	3.440,0	1.857,6	54,0	
4 ^a	7/8	A/R	116,2	3.021,2	2.866,3	94,9	
5 ^a	9/8	△	132,0	3.300,0	2.519,0	76,3	
6 ^a	10/8	A/R	212,4	5.310,0	4.725,0	89,0	
7 ^a	13/8	△	142,2	3.697,2	2.686,4	72,7	
8 ^a	14/8	A/R	167,2	4.347,2	4.011,2	92,3	
9 ^a	14/8	△	131,0	3.406,0	2.196,9	64,5	
10 ^a	17/8	A/R	132,8	3.187,2	2.282,6	71,6	
(nel 1974 Km. 1.685,3)			1.460,6	36.938,8	28.734,8	77,8	
Complessivamente			7.579,1	210.479,4	174.604,0	82,9	
Nel 1974			7.742,8	185.192,5	155.711,9	84,1	

LE POSIZIONI IN CLASSIFICA GENERALE

Dopo la prova n.: 3 4 5 6 7 8 9 10 11

CLASSE STANDARD

NIETLISPACH	3	3	3	2	3	2	2	1	1
BRIGLIADORI L.	4	4	4	3	2	1	1	2	2
PETER	2	2	2	1	1	3	3	3	3
GAVAZZI	1	1	1	4	4	4	4	4	4
PRONZATI	5	5	5	5	5	5	5	5	5
MONTI	28	18	15	9	7	6	6	6	6
BALBIS	10	8	7	7	6	9	9	9	7
DALL'AMICO	13	13	9	14	13	11	12	11	8
GRITTI	18	14	11	11	10	8	7	8	9
TRENTINI	11	12	12	12	15	12	11	12	10
SERRA	25	19	13	13	12	15	13	13	11
PILUDU	20	9	10	8	9	7	8	7	12
SINN	12	10	20	16	14	17	14	15	13
RIZZI	6	7	6	6	8	10	10	10	14
COSTA	24	21	16	17	17	14	17	16	15

CLASSE LIBERA

NEUBERT	1	1	1	1	1	2	1	1	1
VERGANI	2	2	2	2	2	1	2	2	2
MEMMERT	3	4	4	3	3	3	3	3	3
GANTENBRINK	7	6	5	5	5	5	5	5	4
FAHRAFELLNER	6	7	6	6	6	6	6	6	5
SCHUBERT	4	3	3	4	4	4	4	4	6
ORSI ADELE	9	9	7	7	7	7	7	7	7
NIDOLI	5	5	9	9	8	8	8	9	8
LAMERA	10	11	11	10	9	9	9	8	9
FONTANA	10	10	8	8	11	11	11	10	10

Un nuovo Trofeo per la classe Libera

E' stato offerto ai volovelisti italiani dalla sorella, signorina Elena, in memoria del fratello Edgardo Larsimont Pergameni, pilota da caccia in forza al IV Stormo, caduto in combattimento e decorato con Medaglia d'Argento.

Edgardo Larsimont Pergameni, appassionato volovelista nel periodo prebellico, ha seguito l'esempio del fratello maggiore, Antonio, anch'esso appartenente al IV Stormo, decorato con cinque Medaglie d'Argento, una Medaglia d'Oro e due promozioni al merito.

Il Trofeo — destinato al Club del vincitore della classe Libera — è consegnato dalla signorina Elena Larsimont Pergameni a Guglielmo Giusti in rappresentanza dell'AVAL.



Campionato effervescente

*Il solleone splende sopra Rieti
Mentre fervori nuovi
Fanno vibrare l'aria
Di tramestii consueti.*

*Strappi di nastri, ordini concisi:
— Bordo d'entrata. Alt! Un po' più sotto. —
Seguito dal rumore di spinotto
Che s'innesta negli alvei precisi.*

*C'è già nell'aria odore di tenzone
Mentre le mani agili e ferventi
Lustrano ali per affinarle ai venti
Che soffian sul Subasio e sull'Arrone.*

*Parte il pilota teso per l'ingaggio,
Danzano l'ali sui vortici dell'aria
E gli aiutanti simili a dei paria
Stanno ascoltando chini un suo messaggio.*

*Mentre Rovesti dal solerte trono
L'aere scruta con la mano destra
S'ode la voce dell'uomo della finestra
Che dice: — buono settantuno, buono. —*

*Nel fascino di questa gran tenzone
L'affollamento è quasi allo straripo
Con stranieri ed alianti d'ogni tipo,
Onére e vanto dell'organizzazione!*

*La lotta non stò a dir quanto fù dura
Nelle Classi di questo Campionato,
Ci fù chi vinse e poi fù sfortunato
Pel fuori campo o per la scassatura.*

*Nella Libera, Vergani un risoluto
Stuolo trovava di avversari forti,
Nell'aspra battaglia ai ferri corti
Per poco da Neubert fù battuto*

*Il duello nella Standard fù severo,
Fu ogni punto conteso e assai sudato
E se Campione il Leo fù confermato
Ancor su tutti vinse uno straniero.*

*In Lega Due grande accanimento
Tra esperti e novelli concorrenti,
Fra colpi di scena e franamenti
Fu Ciceri che vinse nel cimento.*

*Tra nomi noti un altro nuovo spunta
Con i Campioni Leonardo e Vergani,
Da nuove leve forse, nel domani
L'ora della riscossa è sopraggiunta.*

*Ora che tutto è già terminato
L'atmosfera di fascino si squaglia,
La polvere e l'odore di battaglia
Il vento sul campo ha già spazzato.*

*C'è un'aria di disarmo che sconforta,
Solo l'Adele dà l'ultimo guizzo
Con un primato d'ottimo realizzo
Che l'animo un po' triste riconforta.*

*Rimane qualcosa dentro il cuore
Di questo Campionato effervescente,
L'amicizia di tanta bella gente
Che ama il volo a vela con ardore.*

CI HANNO DETTO:

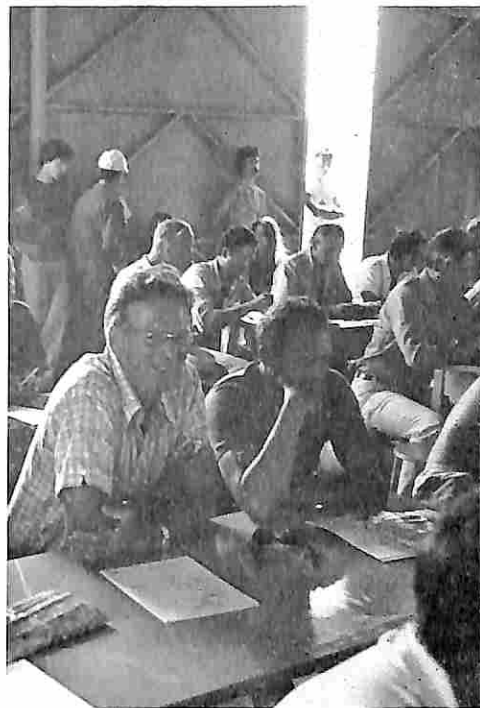
Paul Bourgard

E' la seconda volta che partecipo al campionato di Rieti e trovo che l'organizzazione sia a livello di competizione mondiale e la qualità dei piloti italiani tale che alcuni sono sicuramente di livello internazionale. Vi sono alcuni piloti che si prendono «vacanze di volo a vela» e penso che questo alteri un poco il carattere della competizione. Il carico alare pone un problema agli organizzatori perchè trasforma la potenza dei trainatori, però non si può tornare indietro: è un progresso! Con più carico si va più forte, cosa dimostrata quest'anno dove si sono raggiunte velocità mai avute in Italia e di livello superiore a quelle realizzate a Marfa. Solamente ai Campionati mondiali di Waikerie si sono avute medie superiori ai 124 Km/h sui 400 Km. All'organizzazione — ottima — suggerirei di organizzare un'emissione radio sulla lunghezza d'onda ufficiale che ogni quarto d'ora trasmetta informazioni meteo della zona di fine gara; come già avviene altrove e che evita al pilota di doversi rivolgere alla squadra a terra. Inoltre suggerirei una cena in comune di tutti i piloti perchè lo scambio di esperienze è sempre una cosa molto simpatica.

Othmar Fahrenfallner

Non è andata come avrei voluto ed il mio piazzamento in classifica avrebbe potuto essere migliore. La gara è stata molto bella e come dissi già tre anni fa questa è la sede adatta per un campionato mondiale. Soprattutto con le possibilità che ha Rieti di volare sia in montagna che in pianura. Rispetto a due anni fa ho notato un aumento notevole nel livello qualitativo dei piloti italiani partecipanti. Riguardo il carico alare personalmente volo volentieri molto pesante ma condivido l'opinione secondo cui il carico alare andrebbe limitato e normalizzato per evitare differenze troppo notevoli. Il problema è comunque di non facile soluzione. L'organizzazione è stata

brillante ed il taglio traguardo ha funzionato con esattezza malgrado i problemi dell'attesa ed io trovo che dovrebbe essere reso obbligatorio per tutti i piloti. Per il resto tutto eccellente.



Alf Schubert

Sono contento della mia gara anche se tutti i giorni si fanno degli errori. Posso esprimere un parere solo sui piloti della mia classe: penso che soltanto Vergani sia pilota di livello mondiale. Con più acqua si va più forte! Le regole fissate sul carico max. non si basano sulla robustezza perchè sono norme relative alla velocità massima che l'aliante non deve superare con angolo di discesa di 45°. Quindi ciò limita automaticamente il carico, troppo carico comunque non serve più: è come per l'apertura alare. Unica critica è sulla possibilità di partire senza tagliare il traguardo! La linea dello stesso è ben organizzata ma troppo lenta: invece che 2-3 tagli al minuto dovrebbe essere possibile ogni 10 secondi.

Diether Memmert



Il carico era tale che si è sentito in dovere di premiare i trainer.

E' stato un buon campionato che mi è piaciuto molto anche se ho avuto difficoltà iniziali soprattutto ai piloni dove usate un sistema differente dal nostro; difficoltà che dopo due giorni di allenamento sono sparite perchè ho scoperto il «filo rosso». Riqualdo la preparazione dei piloti italiani trovo che sia molto differente. Non so se tutti sanno volare in montagna, se dipende dal tempo di quest'anno (mi hanno detto che normalmente è migliore), da zone difficili per l'atterraggio fuori-campo per cui molti non osano, esitano. Ci sono elementi buoni ma mi sembra che il resto debba lavorare ancora prima di presentarsi ai campionati nazionali. Bisogna scegliere il ballast secondo il tempo: con molto carico si sale meno bene degli altri ma sulle grandi distanze si guadagna qualcosa. Riqualdo al certificato bisogna fare il calcolo sui differenti modi di volo ed è il caso peggiore che limita il peso dell'alante. Io carico il mio Nimbus rimanendo in sicurezza ed è questo l'essenziale. Del certificato non mi interessa niente quando c'è la sicurezza in volo! L'organizzazione ha fatto un buon lavoro, soltanto la linea di partenza è troppo lenta.

Il sistema è valido, ma bisogna far passare più di due piloti al minuto (da noi sono circa 6). E' una tortura dover attendere 7-8 ed anche 10 minuti per tagliare il traguardo. Non è grave, d'accordo, ma ognuno ha le sue idee.

Ake Pettersson



Ho avuto difficoltà all'inizio perchè non avevo mai volato in montagna prima d'ora; soprattutto il primo giorno penso vi fossero condizioni meteo molto difficili. Credo di avere imparato molto in questi giorni e sebbene abbia partecipato a 15-16 o forse 20 gare, qui ho appreso più che altrove e fatto più esperienza. Ci sono alcuni piloti molto buoni come Vergani e Brigliadori Leonardo (gli avrei augurato di vincere perchè è veramente bravo) e dopo questi pochi «migliori» altri come Gavazzi, Monti... Mi sembra abbiate pochi piloti veramente buoni attualmente in Italia e tanti invece a livello inferiore: questa comunque è la mia opinione. Sul ballast per esempio l'LSI-F e lo S. Cirrus hanno un carico alare max. di 39 e alcuni hanno volato con più di 40. L'Hornet può volare con quasi 43, il Pik 20 con 45. Con questi incrementi anche la Standard raggiungerà i 100-120-150 litri; in 5-10 anni forse volerà con carico 50.

L'organizzazione della gara è veramente eccellente: sono poche persone molto valide ed in grado di sostenere anche un campionato mondiale. Sarebbe una bella competizione! Anche l'assistenza a terra e per i recuperi è già a questo livello dato che qui ci sono 1-2 aiutanti per ogni pilota ed ai mondiali 2-3.

Tor Johannessen



Innanzitutto sono molto impressionato dall'organizzazione, dall'alta qualità dei voli e dalla possibilità di terminare il tema quasi tutti i giorni. L'organizzazione è molto buona malgrado le poche persone e penso sia adeguata per tenere qui a Rieti un campionato mondiale. Avete avuto cura di 90 aianti in modo veramente efficiente e per i piloti stranieri non è stato un disturbo parlare italiano alla radio. Personalmente ho volato con impegno fino al 1970, nel frattempo mi sono dedicato di più alle cose amministrative inerenti il volo a vela. Dall'anno scorso abbiamo l'Air Sport Association, paracadutisti e volovelisti norvegesi insieme, ne ho organizzato gli aeroclubs e l'associazione nazionale sportiva.

Così questa è la mia prima gara seria dopo cinque anni e ho imparato più qui che in ogni altra competizione. Non siamo abituati a volare in montagna perchè non abbiamo valli atterrabili mentre voi avete valli piane: questa quindi è stata una buona esperienza per me! Ho trovato alto il livello dei piloti, almeno rispetto a me stesso e certo non confrontandoli ai piloti tedeschi di punta. Non so se sia molto giusto quel che dico ora in quanto ogni ragionamento può essere rovesciato a piacere, ma sto cercando di ottenere per i prossimi campionati mondiali in Finlandia un limite di peso per ogni categoria. Ci sarà un controllo giornaliero da parte delle autorità preposte. Bisognerà discutere questo problema in futuro perchè per esempio nella classifica si dovrà valutare anche il soprappeso: potrebbe essere un modo per risolvere questo problema. A questo proposito non so se sia stato fatto qualcosa in questo contesto, so però che molti hanno volato fuori peso. Come critiche trovo discutibile la linea di partenza e di arrivo e riguardo gli atterraggi con forte vento in coda proporrei di lasciare al pilota libera scelta. Per il resto, come ho già detto sopra, l'organizzazione è molto buona.

Gerhart Haggmann

La gara di Rieti è, secondo me, molto avvincente ed interessanti i relativi temi; molto alto il livello dei piloti italiani. Io sono per la prima volta qui in Italia e per il momento ho ancora dei problemi (soprattutto la geografia crea problemi per i piloti stranieri) ma sono soddisfatto lo stesso e spero la prossima volta di fare meglio. Penso che il Kestrel 17 non sia appesantito abbastanza con 36 Kg/mq: ce ne vorrebbero almeno 40. Il Kestrel 17 non è favorito perchè per esempio il Nimbus può caricare 44 Kg/mq ma può volare anche con 30 Kg/mq. E' un guaio con un aliante di 17 metri: non si arriva più! Trovo l'organizzazione molto buona e non ho altro da dire.

Hans Nietlispach



Dunque, se confrontato con l'anno scorso, il carattere generale della meteorologia è stato molto differente: abbiamo avuto un primo periodo con delle situazioni di vento da N-E, insolito per Rieti e ciò ha impedito di avere condizioni troppo buone come del resto anche i piloti italiani hanno confermato. Comunque, malgrado le difficoltà meteorologiche, la situazione dal punto di vista vololistico è stata assolutamente buona rispetto ad altri Paesi dove nella stessa situazione le difficoltà sarebbero state maggiori. Il livello dei piloti italiani è quello mondiale: ce ne sono di straordinari ed altri meno esperti in ogni nazione e così in Italia. Non bisogna esagerare la questione del ballast. E' chiaro che aumentando il carico per mq nella planata si ha una maggiore penetra-

zione ma nello stesso tempo aumentano le difficoltà dell'aliante a salire nelle ascendenze. Dato che qui a Rieti le termiche sono anche 4-5 metri, in giorni moderati al minimo 3, vale allora la pena di avere un carico maggiore per sfruttare la grande penetrazione e dato che le termiche sono molto forti può salire bene ugualmente, anche perchè il limite del carico a 38-40 giustifica ancora 2 m s di salita in termica. Cortesemente vi dirò che essendo un invitato non ho da fare critiche e aggiungo che sarò molto felice di tornare a Rieti l'anno prossimo.

Ernst Gernot Peter

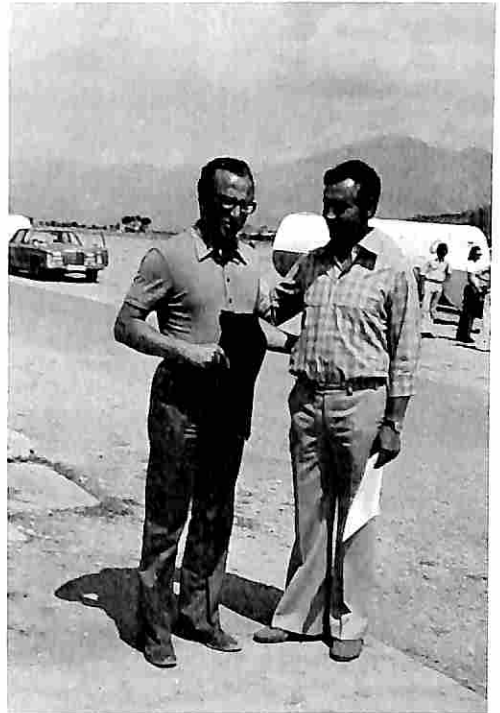


Io trovo che Rieti sia la gara più sicura, a mio avviso, dal punto di vista meteorologico perchè anche quando il tempo non ci è favorevole è sempre comunque straordinario e meglio che altrove. La meteorologia quest'anno non è stata così favorevole come negli anni passati ma

ci ha permesso di effettuare lo stesso un campionato straordinario; come d'abitudine! E penso che «solo» questo fatto sia valido per pensare a Rieti come sede di un campionato mondiale come ho detto l'anno scorso. Del resto 11 prove valide in 14 giorni, nonostante le anomali condizioni meteo, Plinio Rovesti e Piero Morelli con la loro efficientissima organizzazione ne sono la prova più evidente! Se c'è una piccola cosa da criticare questa è la linea di partenza perchè se ci sono, come quest'anno, 90 alianti che devono partire, questi devono avere la possibilità di usare momenti che non creino svantaggi tra i piloti e ciò significa che un aliante deve poter partire quando «vuole partire» anche se tutto considerato quest'anno c'è stato un miglioramento poichè l'esattezza del rilevamento-sorvoli è stata straordinaria. Riguardo il carico, in Germania si è trovato, a mio avviso, una soluzione molto valida poichè chi è trovato con mezzo Kg superiore a quanto previsto dal certificato viene squalificato dalla gara. Se le case di costruzione danno un limite massimo credo debba restare questo in ogni caso Arrivederci.

Walter Neubert

Questa gara si è distinta nettamente dalle altre alle quali ho partecipato per il tempo:: si è verificata una condizione che credevo impossibile, pioggia! Nonostante ciò il campionato si è trasformato in una eccellente gara che non avrebbe potuto essere organizzata meglio. Sono sempre del parere che Rieti sarebbe il posto ideale per tenervi un campionato mondiale. Da criticare un piccolo punto: si dovrebbe far passare il traguardo a tutti i piloti perchè un traino con un particolare traineratore molto veloce e le differenti condizioni meteo possono favorire in modo diverso i piloti partecipanti. I temi dati sono stati eccellenti e impressionante la precisione delle previsioni di Rovesti. Sui piloti mi dispiace di essere davanti a Vergani per pochi minuti in quanto si tratta di un pilota di eccezionali possibilità (quasi mi vengono dei rimorsi) e gli auguro di cuore che nel prossimo «duello» ce la faccia.



*W. & W. NEUBERT e VERGANI:
un duello agonisticamente e cavallerescamente
entusiasmante!*

All'organizzazione vorrei aggiungere che forse si potrebbe partire prima ed allungare un pochino i percorsi ma l'ho già detto l'anno scorso. Per il resto i miei complimenti perchè in confronto a ciò che conosco dei campionati tedeschi è incomparabilmente meglio.

Walter Sinn

Sono favorevolmente impressionato: è il miglior campionato al quale io abbia partecipato per ciò che riguarda l'organizzazione, i temi di gara, il tempo, le partenze e tutto; molto meglio comunque di quanto visto in Germania. Ho sentito la mancanza di cameratismo, non conosco ora più piloti italiani di quando sono arrivato, forse dipende anche da me. Si potrebbe comunque organizzare qualche serata. Le previsioni meteo di Rovesti sono state molto buone; Non mi era mai capitato che qualcuno prevedesse il tempo volovelistico così precisamente, ed i temi erano posti ottimamente ogni giorno. E' tutto.

IL QUESTIONARIO N. 1



Convinti che i temi «corti» non LI avevano affaticati, sperando che i briefings «lunghi» non LI avessero incattiviti, consapevoli che gli attori sono LORO, anche quest'anno abbiamo indirizzato ai PILOTI CONCORRENTI un questionario invitandoli alla collaborazione.

Una buona percentuale ha prontamente risposto. Confidiamo che un'altrettanto buona percentuale lo faccia con più comodo, magari per controbattere qualcuna delle idee esposte più avanti.

Noi restiamo a disposizione in quanto siamo sempre convinti che lo scambio di idee è estremamente utile, anche quando non è possibile trasformarle tutte in realtà.

Ecco le domande poste:

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate.*
- 2) Considerazioni sull'insieme dei risultati e sul livello qualitativo dei piloti partecipanti.*
- 3) Considerato il numero dei partecipanti ritenete che una selezione possa essere fatta preventivamente presso i singoli Clubs?*
- 4) Qual'è la Vostra opinione circa l'integrale applicazione del meccanismo di promozione/retrocessione tra Lega 1 e Lega 2 riportato anche a pag. 38 del n. 109 di «VOLO A VELA»?*
- 5) Qual'è la Vostra opinione circa il continuo aumento dell'acqua e del piombo imbarcati?*
- 6) L'uso improprio della radio sta suggerendo grosse limitazioni al suo impiego. Ritenete che i piloti possano imporsi un'autodisciplina tale da evitare possibili divieti?*
- 7) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?*

Seguono le risposte:

Fiorenzo Lamera



1) Sono un cacciavite, ho trovato i primi due temi troppo lunghi in considerazione alle condizioni meteo ed al vento.

2) I risultati mi sembrano notevoli anche in considerazione all'importanza della manifestazione. Livello molto elevato dei piloti almeno per il 70% dei partecipanti di ogni classe. Sarebbe auspicabile una miglior selezione per la Lega 2.

3) Per quanto riguarda il nostro club, la selezione fatta dagli organi di «comando» non può essere presa in considerazione, sono poco volovelisti e non conoscono i problemi di gara. Forse sarebbe preferibile una selezione a punteggio o a Km percorsi dal primo dell'anno sino alla data di iscrizione o qualche cosa di simile.

4) Sono d'accordo sulla integrale applicazione del meccanismo.

5) Mi pare che l'aumento di carico alare con l'acqua sia la miglior strada per ottenere velocità medie più elevate; non altrettanto buono è l'uso del piombo per le difficoltà all'atterraggio.

6) Non credo all'autodisciplina per l'uso della radio e spero venga vietato l'uso di tutte le frequenze esclusa la 123.5 per il traguardo. Mi pare che i campionati Tedeschi usino questa norma.

7) Eccoti una serie di osservazioni e consigli «personali».

Non è corretto l'obbligo di arrivare tre giorni prima dell'inizio gare. Per molti pi-

loti il periodo di permanenza è troppo lungo (leggi oneroso). Briefing senza appello e senza la traduzione dei disegni in inglese. Non sono mai riuscito a fare una doccia calda anche il giorno che non avendo tagliato il traguardo sono arrivato tra i primi tre in campo. Secondo il mio uomo di squadra all'atto dei decolli circola troppa gente sul campo ed in particolare troppi ragazzini, può essere pericoloso. Un servizio di ristoro, tipo tavola calda, potrebbe essere utile.

Magari le cose da dire sarebbero molte di più, ma credo che queste siano le cose che ricordo meglio quindi più valide.

Pietro Viscardi



1) Sono soddisfatto dei risultati ottenuti, anche se penso che avrei potuto fare meglio. (La fortuna non c'entra). Nessun exploit purtroppo, e qualcosa da dire sulle difficoltà: cioè che non ci sono state. Credo che la Lega 2 meriti ormai temi più lunghi. Altrimenti supera in velocità la Lega 1.

2) Ho poca esperienza, ma per quel poco mi sembra che il livello dei piloti sia in costante miglioramento e che ci sia oggi un buon numero di ottimi piloti con uguali possibilità di affermazione finale.

3) Meglio allora delle gare di selezione. Non è più semplice?

4) Trovo il meccanismo di promozione ecc. ecc. inutilmente macchinoso. Non

sarebbe stato più semplice dire che i primi 5 (o 10) di Lega 2 passano avanti e gli ultimi 5 (o 10) di Lega 1 passano indietro? O era troppo semplice?

5) Sono favorevole. Purchè si resti nei limiti di peso e di centraggio si ha la possibilità di avere delle macchine più flessibili.

6) Meglio un bel divieto subito (in gara naturalmente).

7) Bravissimi gli organizzatori (forse un po' pignolini) ma comunque al di sopra di ogni critica.

8) Suggestirei briefing più corti, partenze più presto e temi più lunghi.

Alvaro De Orleans

1) Ho dovuto abbandonare la gara dopo due prove perchè è mancato mio nonno nel Sud della Spagna. Posso solo dire che, nonostante lo scarsissimo allenamento, poche ore dall'agosto scorso senza un solo volo di distanza, non ho avuto particolari difficoltà. Ciò mi porta a svalutare fortemente l'importanza, tanto sbandierata, dei lunghi allenamenti pre-gara, magari collegiali: già l'avevo osservato in Australia, dove arrivai con scarso allenamento.

2) Noto nomi nuovi, o meglio non abituali, assai in alto in classifica; diventano più bravi i nuovi e meno bravi i soliti? Il confronto con gli stranieri non è conclusivo.

3) Argomento pericoloso: e se li scegliessero come ai Mondiali? (Ma questo tientiolo per te!!). Sono contrario, ritengo di no.

4) E' un po' come l'M 100: non ha grande efficienza, ogni tanto stalla in turbolenza, ha ottimi freni, ma ha dato un grande impulso al volo a vela italiano; poi importeremo il Libelle, c'è tempo.

5) Il piombo oltremisura è da scoraggiare, specie se malfissato; l'acqua troverà il suo giusto limite da sè, per il momento

è una novità che invita ad eccessi inutili ma penso innocui.

6) Il divieto nella valle di Rieti mi è sembrato rispettato, se altrove i piloti si danno la zappa sui piedi (ma è vero?) perchè vietare? Se disturba si è sempre liberi di spegnerla. Mi pare invece «vitale» che l'organizzazione informi circa i canali «da non adoperare», come quello di Milano Informazioni, altrimenti i divieti avranno ben altra fonte.

7) No. Solo ringraziamenti. Tanti.

Giorgio Nidoli



1-2) Considerando che le condizioni meteo sono state meno buone degli ultimi due anni, si può concludere che vi è stato un ulteriore passo avanti degli exploits rilevabile sia dalla velocità media generale dei vincitori che è aumentata del 2%, rispetto al '74, sia dai distacchi in punti tra i primi dieci, che si sono ridotti del 25%; fatto dovuto anche e specialmente alla presenza dei bravissimi tedeschi e austriaci.

Per quanto riguarda la mia prestazione posso dichiararmi soddisfatto dall'ulteriore passo avanti nella classifica italiana,

concretizzato nel terzo posto con una media punti del 78° rispetto al 74° dell'anno scorso.

La vittoria nell'ultima prova la devo per l'80° all'Adele.

Nell'andata sono stato sempre con lei e nel ritorno essendo più basso e più indietro, sono stato costretto a scegliere una strada diversa dalla sua che si è poi rivelata la più veloce.

3-4) No. Lascerei questo compito alla Commissione Sportiva, raccomandando di usare il regolamento con buon senso.

5) Sono d'accordo di caricare nelle ali quanta più acqua ci stia. Riguardo al piombo in fusoliera, credo che tutti i piloti siano maggiorenni e vaccinati, perciò ognuno usi il buon senso che ha.

6) Premesso che io da solo occupo sempre una frequenza, propongo di rovesciare la cosa.

Invece che un divieto farei l'invito, magari con premio in denaro, a tutti i concorrenti di adottare apparati radio con 360 canali.

7) Nelle risposte al quesito n. 1 non ho accennato a questo problema perchè, le uniche vere difficoltà io le ho avute ai briefings, specialmente ai primi, troppo lunghi.

Suggerirei inoltre agli organizzatori una cura pre-campionato con dosi urto di «sens of humor».

Attilio Pronzati

1) Sono soddisfatto dei miei risultati e, anche, dell'esperienza raccolta e per i bei voli effettuati. La varietà e la bellezza della regione lascia sempre un forte ricordo e il desiderio di tornarci. Sul piano puramente agonistico ho individuate le scelte sbagliate ed il momento in cui le ho prese. Se a posteriori questo lavoro riesce e gli errori sono analizzati, anche gli aspetti negativi assumono la forma di un investimento per il futuro! Ho generalmente volato da solo e quindi questa analisi mi è più semplice. Come quasi sempre mi accade arrivo a Rieti il giorno

appresso di un periodo di lavoro duro, piuttosto provato, così l'avvio non mi vede certo nè fresco nè riposato, poi vado a regime e non smetterei più...!

2) Sempre più bravi ed agguerriti i piloti partecipanti, il tono si eleva, bravissimo particolarmente Marco Gavazzi. E poi Balbis e il giovane Costa. Nomi nuovi che vengono a scuotere i vecchi «ras» (come penso di essere) a rinvigorire e a rendere sempre più interessante la sportività della Classe Standard.

La presenza di Peter, con la sua indiscutibile classe, serve a dare la giusta misura del grado di preparazione dei nostri piloti di punta. L'affermazione di Nieti-splach m'ha fatto piacere perchè lo scarso fra il suo ed il mio atto di nascita mi da spazio... per sperare.

Il punto 3 ed il 4 sono da trattare assieme. Il meccanismo delle promozioni/retrocessioni è nato dalla necessità di non superare un certo numero di partecipanti al Campionato Italiano ed anche di avere valori abbastanza omogenei. Quindi se una selezione avviene nei clubs, meno importante diventa la necessità del meccanismo. Personalmente ritengo che una selezione nei clubs diventerebbe un altro problema nel problema e quindi allo stato attuale non lo solleverei. Aprirei invece quello di una classifica nazionale a punti in relazione ai voli che durante l'anno ogni pilota effettua. Quello che conta è l'esperienza pratica ed il livello di allenamento di ogni pilota, anche l'esperienza di gara passata, naturalmente. I titoli quindi di partecipazione dovrebbero formarsi attraverso un meccanismo di punteggio voli — come in Francia per intendersi — e la valutazione della percentuale di punti acquisiti nei precedenti campionati. Due criteri da far funzionare parallelamente. A Rieti ho sentito casi particolari di Piloti che si trovano in difficoltà col meccanismo istituito ma che, a mio avviso personale, per capacità ed esperienze, non sarebbero da retrocedere.

5) Nessun problema, è una ricerca per ottenere il massimo di prestazioni dalle macchine — specie quelle di 15 m — mi sembra un fenomeno del tutto positivo perchè cerca di ottenere un margine

di elasticità. Non presenta rischi finquando i carichi rimangono nei limiti calcolati di resistenza della macchina e finchè non sono fissi (leggi piombo). Con l'acqua tutto o.k. col piombo l'intelligenza del pilota deve permettere di capire vantaggi e svantaggi e comportarsi opportunamente.

6) Che della radio se ne faccia un uso improprio, cioè al di fuori della utilizzazione per motivi di sicurezza e di contatto con i Commissari per arrivi e partenze, vuol dire che la radio non deve servire a riempire una cabina di pilotaggio di tanti bla-bla, ma, soprattutto, non deve permettere di avvantaggiarsi, sul piano agonistico, avvalendosi di alianti civetta che organizzati in un certo modo possono, per particolari situazioni meteorologiche, fornire notizie utili per determinate tattiche limitatamente ad alcuni piloti.

Mi sembra evidente che sul piano puramente agonistico quest'ultima utilizzazione della radio, non ponendo a parità di condizioni i gareggianti, non è sportiva.

Dovrebbe essere condannata. Ma si vuole, ed in pratica avviene, che il cosiddetto «gioco di squadra» si debba addirittura coltivare come forma di allenamento per i mondiali. Del resto questi collegamenti quando un gruppo di italiani va ad Hanveide o a Vinon li praticano, così come gli «stranieri» a Rieti li utilizzano.

Il problema andrebbe chiarito ponendoci una prima domanda: tecnicamente è possibile bloccare le radio in modo tale da utilizzare le bande obbligatorie? E' possibile che in caso d'infrazione si voglia veramente procedere alla squalifica? Questo come secondo punto ma certamente non meno importante.

L'autodisciplina che bella cosa! Sarebbe la migliore soluzione.

7) Più che un rilievo un desiderio di ringraziare per il lavoro che svolgono durante ogni edizione.

Enrico Ferorelli

1) Quest'anno ho migliorato decisamente rispetto all'anno passato e le mie medie sono salite a livello di lega uno verso

metà del campionato. Mi ero prefisso come obiettivo il passaggio in lega uno e cioè l'ottenimento del settanta per cento dei punti del vincitore. Povero tapino non avevo ricevuto la lettera col marchingegno nè la tua rivista e non sapevo. Se avessi saputo la mia condotta di gara sarebbe stata diversa e non mi sarei mai preso lussi che mi sono preso per spingere troppo. Comunque alla fine dei campionati, a classifiche fatte, ho scoperto del nuovo sistema e sono rimasto seccato.



Magari i punti che ho messo insieme bastano per il passaggio, altrimenti dovrò presentarmi come Americano nella quota degli stranieri per correre in lega uno.

Ti confesso che sono stufo di Rieti Foligno Rieti e dalla Lega 2 non ho più gran che da imparare. Un altro sistema per entrare in lega uno lo sto per mettere alla prova. Sto allenandomi sui costoni delle montagne Aliegheni e non appena si manifesteranno le condizioni propizie cercherò di battere i primati italiani di andata e ritorno con meta prefissata e magari di distanza con meta prefissata.

E' un tipo di volo come non ce ne sono altri: il più bel volare che io abbia mai fatto, ti basti dire che si finisce per volare per centinaia e centinaia di chilometri mai più alti di 300, 400 metri!!! Se riuscirò a battere uno dei primati penso che non mi negheranno l'accesso!!!

2) Sono ansioso di volare sui temi di maggior impegno della lega uno e di poter vedere ed imparare dai migliori anche se questo mi costerà almeno per un paio d'anni un bel po' di fuori campo e fatica.

3) Penso che alla selezione ci pensino le gare stesse: viva la libertà: nel nostro paese ci sono già troppi ducetti, che almeno il volo a vela sia una cosa di esclusiva proprietà dei volovelisti e «basta».

4) Il meccanismo così come è rappresentata una metafora per dire le porte sono chiuse. Quello che non è stato tenuto presente è che un simile sistema finisce per alterare la natura della gara di Lega 2 perchè coloro che intendono passare sono dalla norma stessa profondamente influenzati nella condotta di gara. Oltre un certo livello di punteggio, diciamo 70% come l'anno scorso, la scelta diventa tra gareggiare in Lega 2 per sentirsi dei campioni oppure andare umilmente ad imparare in lega uno ad andare veramente forte. Per me la scelta l'ho già fatta.

5) Credo che sull'argomento acqua e piombo non esistano varie opinioni e teorie, ma solo delle verità scientificamente provate sulla quantità, opportunità, tipo ecc. Il volo a vela è diventato una cosa molto seria, non c'è più spazio per opinioni a braccio e demagogia.

6) Pare che l'anno venturo oltre alla ormai immensa quantità di cartacce da riempire per poter volare si aggiunga la necessità di un brevetto di radiofonia o di stazione radiofonica che so io. Allora tutti dovranno averlo altrimenti non si vola. La radio per quello che riguarda l'impiego per fortuna si può sempre spegnere: voglio dire che non c'è ancora il Commissario di controllo in volo che fa una puntata dall'alto e ti scopre con la radio spenta e ti multa!!!

7) Bravissimi gli organizzatori soprattutto

perchè finalmente hanno dato inizio all'anticipo delle partenze. Con qualche ritocco al regolamento e con un buon anticipo di un'altra mezz'ora si possono aggiungere altri cento chilometri ad ogni prova, o se non altro in molti casi si garantisce il ritorno a tutti, anche con qualche errore.

Un giorno di riposo per campionato è più che sufficiente, il riposo va fatto al mare a campionati finiti!!

Rieti resta sempre un gran bel volare e quest'anno con il mio nuovo Libelle Club me lo sono goduto come mai, l'aliante è stupendo e molto competitivo e mi ha sorpreso per le sue ottime prestazioni, e ha sorpreso non solo me... Rieti in se stesso come evento sportivo e di uomini, piloti e non piloti, è un fatto molto speciale, è un male contagioso... un gran bel male!!!

Grazie a te e a tutti voi, arrivederci all'anno venturo.

Nino Perotti

1) Una zolla di terra più dura del carrello dell'ASW 15 ha scritto anzitempo la parola «fine» sulla mia gara. L'exploit l'avrei fatto, se fossi riuscito a risalire dalla quota alla quale mi ero ridotto. La difficoltà più grande, invece, è stata quella di convincere Ghidotti ad aggiustarmi l'aliante; infatti, non ci sono riuscito.

2) Avendo volato soltanto quattro prove e mezza, non posso dire molto sull'argomento. Sono lieto però, che in cima alle classifiche, insieme ai soliti bravissimi piloti di sempre, si siano visti finalmente nomi nuovi.

3) Ho già detto altre volte che una selezione nell'ambito dei Clubs, o perlomeno del mio Club, presenta difficoltà difficilmente superabili.

4) Trattandosi di un problema che va comunque affrontato, accettiamo pure il meccanismo proposto, non dimenticando che è perfezionabile, con l'aiuto delle proposte che chiunque di noi può avanzare.

5) A me personalmente sarebbe piaciuto assai che la classe standard restasse tal quale era nata, senza ballast nè carrello retrattile; allo stato attuale delle cose, per limitare un fenomeno che rischia di diventare pericoloso, si potrebbe imporre un carico massimo non superiore a quello segnato sul C.N., con controlli volanti a sorteggio e pesanti penalizzazioni o squalifiche per chi non sta alle regole.

6) Non ritengo che i piloti siano capaci di imporsi un'autodisciplina. Per convincersi di questo, basta riascoltare l'esilarante registrazione delle prenotazioni all'apertura del traguardo di partenza per la Classe Standard. Volendo dunque limitare l'abuso della radio, non si può fare altro che imporre dei divieti, con relative sanzioni.

7) Sono superiori ad ogni elogio. Posso esprimere soltanto la speranza che vogliano dirigere il Campionato per tanti anni ancora.

Vittorio Magni

1) Avendo rotto l'aliante in fuoricampo il primo giorno di gara, non posso parlare di risultati; ma a questo proposito tengo a rilevare che non trovo giusto, e con me molti altri piloti, l'articolo del Regolamento che vieta la riammissione in gara con altro aliante, dei concorrenti che hanno incidentato irreparabilmente il loro mezzo. E' una limitazione punitiva che potrà anche avere un senso in un campionato mondiale, ma che ai C.I.V.V. è assurda soprattutto perchè la riammissione non danneggia nè gli altri concorrenti nè il lavoro della Direzione di gara. Auspico che il Regolamento, in tal senso, venga modificato.

2) Sono rimasto a Rieti per il periodo dei Campionati sia per la passione che mi lega a questo sport, sia per ricavare ulteriore esperienza indiretta. Ho constatato che il livello qualitativo dei partecipanti migliora vistosamente di anno in

anno, soprattutto per quanto concerne gli esordienti. Sono convinto che presto avremo molti nuovi nomi che andranno ad affiancarsi a quelli dei vecchi campioni.

3) Non ritengo ragionevolmente possibile una preselezione nell'ambito dei Clubs.

Piuttosto proporrei, in mancanza di gare selettive, di studiare la costituzione di una commissione interclubs dotata di poteri discrezionali per l'ammissione dei partecipanti.

4) Il meccanismo di promozione/retrocessione, o lo si applica integralmente o non lo si applichi affatto. Eventuali deroghe provocherebbero certamente reazioni, polemiche e malcontenti assai dannosi.

5) Ciascun pilota deve conoscere qual'è il peso aggiuntivo ottimale compatibile con le caratteristiche dell'aliante, con la propria abilità di pilotaggio e con le previsioni meteorologiche della giornata. Chi commette errori in eccesso o in difetto li pagherà coi risultati di gara, come qualsiasi altro errore. Non vedo perchè si dovrebbero porre limitazioni in questo senso, e in ogni caso mi sembra problematico formulare norme, e praticamente impossibile controllarne il rispetto.

6) Non mi ritengo in grado di dare giudizi sull'argomento. Ho solo constatato, specie in quest'ultimo Campionato, un encomiabile rispetto per le limitazioni poste alla frequenza 123,5 che, salvo poche eccezioni dovute più ad errori che a malafede, è stata mantenuta «pulita» a servizio delle comunicazioni di traguardo. Penso perciò che se la Direzione di gara ha una o anche due frequenze a disposizione, perchè vietare ai piloti di scambiarsi informazioni, anche in forma impropria, su una terza frequenza? Questo, ripeto, è un pensiero mio che lascia spazio ad argomenti più convincenti. Ma intanto, sappiamo come si regolamentano all'estero?

7) Per l'operato degli organizzatori non ho critiche ma solo un plauso sincero.

Gabriele Levi

1) Per rispondere al primo punto, dirò che la mia condotta di gara durante le prime prove è stata del tutto priva di quella «tattica» indispensabile per fare di un volo qualunque una gara. Come nella prima anche nelle successive prove, la più grossa difficoltà è stata quella di decidere il momento per tagliare il traguardo di partenza, decisione questa che richiede a mio parere notevole esperienza e se vogliamo abilità nell'aprirsi un varco al momento giusto tra la moltitudine dei prenotati. Ho potuto verificare che la buona riuscita di questa prima fase del volo ha giocato un ruolo importantissimo agli effetti della velocità media, e naturalmente della classifica. Inutile dunque parlare di strumentazioni elettroniche ed altre «diavolerie», quando non si ha sufficientemente valutato l'importanza di segnare una termica prima del taglio da riagganciare immediatamente dopo. Ai piloti della Lega 1 questi potranno sembrare problemi banali, ma è proprio di queste banalità che abbiamo bisogno di sentir parlare, e non di fantascientifici resoconti di volo nei quali si sottintendono regolarmente quelle premesse per noi ancora così importanti. Cerchiamo di spiegarci chiaramente, e non parliamo come se tutto fosse scritto nel cielo e chi non riuscisse a leggerlo avesse sbagliato sport.

2) Sul livello qualitativo dei piloti di Lega 1 non mi sento di dare un giudizio senza aver avuto prima un confronto diretto. Per quanto riguarda la Lega 2 ritengo che i risultati ottenuti siano stati ottimi, in considerazione soprattutto del notevole aumento delle velocità medie rispetto agli anni precedenti. Un elogio particolare al giovane Ciceri che speriamo continui così.

3) Non so se sia questo il sistema giusto, ma certo una soluzione è necessaria, perchè considerato il crescente e problematico numero dei partecipanti, è assurdo accettare le iscrizioni di chi confonde il Campionato nazionale di Volo a Vela per una tranquilla, piacevole e rilassante vacanza volovelistica.

4) La formula mi sembra valida. All'atto pratico si correggeranno le eventuali lacune.

5) Problema questo che lascio risolvere ai professionisti di studi aeronautici.

6) Non ritengo che i piloti possano imporsi un tale genere di autodisciplina, soprattutto quelli che hanno investito capitali per l'acquisto di radio a frequenze colorate.

7) Premettendo un doveroso elogio per tutta l'organizzazione, suggerirei che, tenuto conto dei progetti del sottoscritto ad un intenso allenamento al volo strumentale, lo stesso venga vietato alla prossima edizione di questi campionati, considerata l'ormai vetusta età del mio paracadute.

Nicola Fraenza

Ritornato a Rieti, nel decennale della precedente, fugace, quanto sfortunata, mia apparizione del '65, con uno smagliante «Libelle Club», gentilmente messomi a disposizione dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, in questo 1975 non ho registrato risultati validi, non ho effettuato exploits ed ho incontrato solo la difficoltà di sostenere il ritmo impostomi dai Concorrenti più agguerriti della mia lega (Lega 2), ai migliori va tutto il mio plauso per gli allori ottenuti e per le medie elevate, a livello di leghe più qualificate.

I risultati e la qualità delle prestazioni dei vari Piloti sono eloquentemente riportati nei comunicati allegati alle classifiche parziali, redatti così meticolosamente da una organizzazione la quale, con notevole maestria, è riuscita a non dare nemmeno l'impressione che, novanta alianti sul campo di Rieti potessero creare problemi.

A questo punto è chiaro che, se problema esiste, questo è dell'organizzazione, alla quale demanderei il compito di decidere circa la limitazione del numero delle presenze prima di passare a definire i criteri di selezione dei concorrenti.

Il meccanismo promozione/retrocessione può andare bene sino a quando il numero dei partecipanti si mantiene ai livelli attuali, stabilendo, penso, una numericamente giusta osmosi tra Lega 1 e Lega 2; piccole modifiche servirebbero solo ad accontentare qualcuno e viceversa a scontentare qualche altro; una nuova formula è tutta da scoprire e forse solo in concomitanza alla definitiva puntualizzazione, sia in senso qualitatativo che quantitativo,

della Lega 2, divenuta nel frattempo numerosa e combattiva, ma dove, la eterogeneità degli alianti, gioca un ruolo di primo piano, nonostante l'adozione delle penalizzazioni.

Per quanto riguarda l'incremento delle zavorre, niente in contrario, fatti salvi i coefficienti di sicurezza strutturale dei mezzi; non bisogna dimenticare che lo scopo della Lega 1 è quello di correre e quello della Lega 2 di imparare a correre.

Riguardo all'uso della radio, improprio o meno, riterrei di limitare le potenze delle stesse, poichè penso che non sia giusto che una 5 watt debba bloccare ogni comunicazione tra poveri 1 watt dalla distanza di 50-100 Km; tutti hanno diritto ad una informazione, talora vitale, e penso nessuno compreso i suddetti 5 watt, negli stessi momenti, gradirebbero subire dall'altoparlante solo resoconti di situazioni lontane e talvolta per nulla impellenti.

Per gli organizzatori solo plausi e ringraziamenti.

Giorgio Villani

1) Rieti è sempre un meraviglioso susseguirsi di voli purtroppo non gustati dal clima teso di gara e dalla sempre più severa classifica. A posteriori mi sono accorto di aver migliorato del 10% le mie prestazioni precedenti, non so se per fortuna od esperienza accumulata. Per il resto posso iscrivermi al club del cacciavite.



Ho commesso ancora troppi errori, di cui solo una parte ho chiarito. Una volta credevo che per fare gare occorresse «spingere», ora sono del parere che la «tattica» stia assumendo un'importanza decisiva. Ma quante decisioni occorre prendere!

2) Molti alianti, molti piloti, molta differenza di valori in campo.

3) Si potrebbero imporre «non» delle ore di volo per accedere ai campionati, ma X Km di percorsi FAI documentati da un C.S. Soprattutto per i nuovi (incremento del volo sportivo nei Clubs).

4) Vediamolo all'opera e sentiremo il pianto greco.

5) Personalmente volo con poco più di 100 Kg di acqua e non ho problemi (finchè i serbatoi me li riempie la squadra!) E' però questione di traino!

6) Radio, croce e dolori, c'è il problema delle squadre e del volo in coppia. Ma è inutile cercare una soluzione; certo che molte volte si assiste a dei veri traini aerei ed a soluzioni cooperativistiche (proprie dell'epoca) che non so quale valore abbiano sul piano sportivo.

7) Organizzazione sempre valida a livello europeo, ottima.

Credo ormai sia ora da parte delle C.S.C. di vietare il volo in nube. E' inutile giocare alla roulette russa a 2000/3000 metri con 90 alianti in circolazione.

Anche se oggi da noi giova a pochissimi, le gare europee serie hanno già vietato tale tipo di volo. Perchè insistere? Inutile raccontare gli episodi visti e sentiti.

Riccardo Briadiori

- 1) Soddifazione piena per i risultati del Club e anche per quelli di trainatore/concorrente.
- 2) Il «livello» è in costante aumento.
- 3) No.
- 4) Validò.
- 5) Favorevole all'acqua e sfavorevole al piombo per ragioni di sicurezza.
- 6) Non vedo perchè si dovrebbero limitare gli impieghi della radio. D'accordo sulla disciplina e sulle sanzioni ai «ribelli».
- 7) Indire gare con partenza simultanea e giuria in volo a bordo di due motoalianti sulla linea di partenza.

Angelo Zoli



- 1) La mancanza di allenamento alla competizione è la causa prima del mio 24° posto in classifica finale. L'aliante prototipo ASTIR CS che ho presentato a Rieti mi ha dato soddisfazione e pertanto sono contento della mia prestazione.
- 2) Direi che i risultati si possono definire ottimi (come quelli delle ultime edizioni tenuto conto della meteo del '75). Il livello qualitativo dei partecipanti è

mediamente buono e a mio avviso cresce di continuo.

3) Ritengo difficile in questo momento una selezione presso i Clubs.

4) —.

5) Finchè ci sarà convenienza di farlo si farà. Quando gli alianti saranno in acciaio con profili e superfici variabili non ci sarà più bisogno dell'acqua.

6) E' difficile far tacere chi ha tanta voglia di parlare, soprattutto in regime democratico, ma qualche rimedio bisognerà pur trovarlo, a vantaggio della competizione.

7) Sì. Allo scopo di sfoltire un poco il cielo soprattutto per ragioni di sicurezza, tenuto anche conto della diminuzione dei concorrenti in classe Libera, per dare più ampio spazio alla Lega 2 e per esaltare al massimo la classe Standard, proporrei agli organizzatori di dividere la competizione in due parti pur consecutive.

Allungando un poco il periodo totale attuale si possono fare le gare a partire dal 25 luglio facendo disputare prima la competizione alla Lega 2 ed alla Libera.

Periodo di 10 prove ed un riposo. Quindi la classe Standard anch'essa in un periodo di 10 prove ed un riposo. Le premiazioni si possono fare separate per dar modo a chi volesse andarsene, di poterlo fare. Tale soluzione presenterebbe a mio parere molti vantaggi per tutti. La Lega 2 potrebbe usufruire di più tempo partendo prima, per effettuare temi più impegnativi (dovrebbero avere la possibilità di effettuare due prove sui 300 Km).

C'è maggior incentivo alla partecipazione anche perchè uno stesso aliante può fare successivamente la Standard permettendo ad un gruppo di proprietari di sfruttare meglio l'aliante. Mentre si svolgono le gare di Lega 2 e Libera qualche pilota della Standard potrebbe partecipare all'organizzazione, viceversa per i piloti di Lega 2 e Libera quando correrà la Standard. Potrebbe anche essere una soluzione per la scarsità di aiutanti per i recuperi ed una riserva di piloti trainatori.

Tutta l'organizzazione sarebbe alleggerita dal lavoro così diluito.

Marco Gavazzi

1) Sono contento del mio risultato. Occorre dire, tuttavia, che in molte gare il tempo ha creato l'azzardo dei risultati punendo e premiando alla cieca sbalorditi concorrenti. Anch'io mi sono trovato sbalordito. Sia di arrivare bene che di arrivare male.

2) Quest'anno la Standard è andata mediamente più adagio, rispetto alla Libera, che negli anni passati. Ritengo di imputare questo fatto a un salto di qualità compiuto dalla Libera nell'edizione '75 dei campionati, sia per la massiccia presenza di nomi tranieri importanti sia soprattutto perchè i nostri liberisti hanno imparato veramente ad aumentare la velocità (vedi Nidoli, Adele Orsi, Fontana, ecc...).

3) Il numero dei partecipanti sarebbe bene fosse un numero chiuso, come nelle università all'estero. In questo caso i Clubs sarebbero costretti ad effettuare una certa selezione. Ma forse i tempi non sono maturi — siamo ancora quattro gatti! — e comunque lascerei per ora queste iniziative ai singoli Clubs, senza voler imporre sistemi di selezione dall'alto.

4) Per quel che ho capito mi sembra buono e divertente.

5) Che i piloti, nella quasi totalità, hanno le idee ben poco chiare circa la zavorra. Anch'io non l'ho mica ancora capita bene la questione. So solo che tutte le volte che ho mollato l'acqua, non perchè costretto ma solo per freddo calcolo macchiavellico, me ne sono pentito tanto che ancora mi brucia...

6) Effettivamente, a ben guardare, l'uso della radio per aiutarsi a vicenda dovrebbe essere permesso, anzi, caldeggiato nelle gare internazionali tra i piloti di una stessa nazione. In un campionato italiano, invece, ad un osservatore esterno potrebbe apparire molto antisportivo. Personalmente, tuttavia, sono contento che sia così perchè aiuta a mantenere umana e divertente questa gara.

7) Non far fare gli arrivi da angoli dif-

ferenti per le due leghe. Per il resto tutto perfetto. Bravissimi!

Pietro Acquaderni



1) Come rientro dopo 4 anni di assenza dal Volo a Vela sono rimasto abbastanza soddisfatto della mia partecipazione a questo campionato; mi sono divertito molto ma sono rimasto anche un po' scioccato dal nuovo modo di volare, tutto proteso verso la massima velocità, che ho cercato di acquisire nel corso dello stesso campionato.

Insuperato ma pure assai sudato il posto in classifica e anche molto contento della mia tenuta alla distanza; anche la vecchia esperienza ha giovato a non perdere le staffe negli ultimi colpi. Ho di nuovo le ali attaccate alle spalle.

2) Risultati assai pregevoli nell'insieme e indubbio buon livello dei piloti italiani avvalorato anche dal diretto confronto con gli stranieri.

Sempre più interessanti i voli in coppia che portano costantemente a risultati mi-

glieri. E' un tipo di volo in cui i nostri piloti, a mio avviso, si debbono costantemente allenare tutto l'anno per trovarsi già affiatati in fase di gara.

L'intervallo di 4 anni mi ha fatto balzare agli occhi di quanto si sia elevato il livello standard dei volovelisti italiani il che fa bene sperare per il futuro.

La considerazione più positiva l'ho tratta nel constatare che esistono nuove leve costituite da giovanissimi che vanno realmente forte e che nei prossimi anni daranno del filo da torcere agli attuali campioni. Benissimo per il nostro W.V.

3) Quanto al numero dei partecipanti ritengo non si debba superare quello di quest'anno e ciò per ovvi motivi di organizzazione e di sicurezza.

Stante il marchingegno di promozione retrocessione proposto, la Lega 1 ne rimarrà individuata e ben delimitata e qui nessun problema, mentre per la Lega 2 a mio avviso si dovrebbe adottare un criterio di selezione generale non da farsi presso i singoli Club ma per titoli di ore di volo, o di km percorsi nell'anno o di qualche altra cosa che sia naturalmente significativa e qualificativa, da vagliarsi in sede di esame di domanda di iscrizione.

Terrei però distinti in questo regolamento di selezione, gli anziani dagli esordienti ai quali la partecipazione al campionato deve essere resa più facile possibile. In pratica poi lo stesso compiuto li selezionerà per l'anno dopo, ma è importante che non perdano l'entusiasmo e la prima occasione di partecipare alla gara.

4) Sull'applicazione del meccanismo di promozione/retrocessione avrei un dubbio (più grosso degli altri) e cioè che gli esordienti, ai quali molto saggiamente era riservata la Lega 2, verranno forse a soffrire della partecipazione degli ex Lega 1. Questi infatti a rigor di logica dovrebbero andare molto più forte dei neofiti elevando le medie e quindi rendendo difficile il raggiungimento del punteggio necessario per passare in Lega 1 (l'80% è molto).

Meglio sarebbe in sostanza (e questo

sempre e solo allo scopo di lasciare aperta ogni possibilità agli esordienti) che esistesse una Lega 2 per i soli esordienti così com'è ora, ed una Lega 3 che raccogliesse, previa la selezione annuale di cui ho parlato prima, tutti i piloti ex Lega 1 e ex Lega 2 che non sono riusciti ad entrare in Lega 1.

La Lega 2 e la Lega 3 per comodità di organizzazione avrebbero gli stessi temi di gara, ma distinte le classifiche.

5) Esistono dei dati tecnici e soprattutto l'esperienza dei piloti che indicheranno a questi il limite di convenienza del carico alare del proprio aliante e quindi non vedrei opportuna nessuna limitazione anche perchè sarebbe difficilissimo eseguire il controllo. Indubbiamente è una nuova tecnica del volo che per me è tutta da imparare.

6) L'uso della radio è importante per le ragioni che ho esposto nel n. 2 (importanza del volo in coppia) e non lo vieterei. Penso che i piloti possano imporsi una auto disciplina magari aiutata da qualche seria minaccia di squalifica in caso di inosservanza dei regolamenti.

7) Un sincero applauso all'organizzazione alla quale non saprei cosa suggerire se non di creare (vile denaro permettendo) una bella zona-camping ben delimitata e servita con luce acqua servizi ecc.!

Luigi Bertoncini

1) La considerazione che io posso fare sui miei risultati conseguiti a Rieti è soddisfacente come risultato di classifica ma soprattutto come prima esperienza di gara così impegnativa con voli interessanti e vari raggiungendo lo scopo che mi ero prefisso, cioè di incominciare ad imparare guardando gli altri, capire ciò che fanno e decidere di conseguenza io cosa fare. Questa è stata la difficoltà maggiore, non tanto sulla decisione di fare o non fare qualcosa, ma di farla o non al momento giusto. Exploits? Bravissimo a Gavazzi, Ciceri e Levi, speriamo sempre così e meglio.



2) I risultati migliorano di anno in anno, così pure i piloti aumentano di numero e di qualità, ma... accidenti anche i piloti stranieri migliorano sempre... malgrado l'età. «Forza Italia» e diamoci da fare.

3) La selezione per i campionati italiani si fa organizzando gare che non siano il campionato italiano.

4) Il machiavellismo!

Certo è necessario ed utile, più qualificante perchè più severo, da collaudare ancora e semmai perfezionare: il «volo a vela reatino» però è esasperato da troppi calcoli e formule, complicato, poco malleabile e con inutili perfezionismi.

5) Piloteremo alianti ben grassocci e panciuti a mo' di acquedotto, fatti di cemento armato e progettati da un geometra.

6) Che i piloti di volo a vela usino la radio come un telefono è vero, ma però i piloti più accorti e scaltri hanno già capito o stanno capendo che per radio è meglio usare le orecchie e meno la bocca, questo non solo in gara. Il brevetto comunque renderà tutti bravi radiofonisti.

7) Un modesto suggerimento: necessita un pizzico in più di umanità nella gara. Una scassatura precoce non dovrebbe togliere al pilota la possibilità di continuare la gara con un altro aliante.

Stimolare, spronare e stuzzicare i piloti a migliori risultati pratici.

Vittorio Fontana

1) I miei risultati sono stati abbastanza allineati con le mie aspirazioni. Non ho incontrato particolari difficoltà se non nella prima prova, dove ho cozzato contro gli scogli del regolamento, e nella settimana dove ho voluto fare l'astuto.

2) Ci sono stati più piloti, rispetto agli anni precedenti, che hanno fatto la gara in forma individuale. Questo è un fatto positivo perchè il volo a vela non è uno sport che, a livello di campionati italiani, si deve fare a squadre.

3) Se il numero dei partecipanti diventerà troppo elevato, si potrà spostare la Lega 2 in altro periodo. Non vedo così la necessità e nemmeno la possibilità di fare una equilibrata selezione presso i clubs.

4) Non ho meditato seriamente sul meccanismo proposto per la promozione e retrocessione dei piloti. Ritengo comunque che il numero di piloti di Lega 1 debba essere elevato di almeno altre 20 unità: arrivare cioè a 70. Ricordo che la gara di Rieti è oggi il maggiore, se non l'unico, stimolo allo sviluppo del volo a vela.

5) Se il carico alare degli alianti continuerà ad aumentare oltre i limiti previsti dai costruttori, potranno nascere problemi di sicurezza sia per l'aliante, sia per l'aereo di traino che stenterà sempre di più a staccare le ruote.

6) La radio è utile per il taglio del traguardo, per l'atterraggio, per le sicurezze (vedi nube) e per casi di emergenza. Durante il volo la radio si utilizza specialmente per fare il «gruppo». Per me, ripeto, il campionato deve essere una ga-

ra individuale e quindi l'uso della radio va limitato. I piloti italiani si sono sempre dimostrati disciplinati e sono sicuro che rispetteranno una regolamentazione limitativa pur sapendo che i mezzi per controllarne il rispetto sono scarsi.

7) La nuova struttura organizzativa ha superato la fase di rodaggio e funziona con equilibrio e dinamismo. Il regolamento, sono d'accordo con Orsi, va «umanizzato». Non si può punire, con quasi zero punti, chi come Muzi, in un volo di 406 Km, fa una foto un pochino fuori standard. E nemmeno è ammissibile che chi non riesce a contattare il traguardo sulle 123.5, debba atterrare allo scadere

del tempo o prendersi il tempo sul gobbo in partenza. (Vedi sottoscritto alla prima prova che poi è finita con punti 0). In definitiva un errore od un inconveniente tecnico non devono distruggere il valore sportivo.

A conclusione di quanto scritto, ti allego la classifica dei piloti italiani di classe Libera (della quale facevo parte) rifatta escludendo gli stranieri. Ho indicato anche, nella colonna «Tot. pos.», una classifica che penso assomigli alla Wellington.

Dalla tabella si può vedere come il nostro regolamento premi soprattutto la regolarità. Un grave errore od un grave inconveniente sono assai poco rimediabili.

RIETI 1975 - CLASSIFICHE PILOTI ITALIANI - CLASSE LIBERA - VF 20-8-75																										
CLASS. FINALE	Pilota	1ª prova		2ª prova		3ª prova		4ª prova		5ª prova		6ª prova		7ª prova		8ª prova		TOT. POS.	PUNTI							
		Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI	Pos.	PUNTI		Pos.	TOT.	%					
	PUNTEGGIO MAX.	-	750	-	1000	-	1000	-	1000	-	670	-	1000	-	1000	-	890	-	1000	10250	100					
1	Vergani	1	750	1	1000	2	984	2	996	3	533	1	1000	1	1000	1	890	1	1000	1	1000	5	778	13	4991	97.5
2	Orsi Adele	5	646	6	777	5	793	5	897	2	620	4	920	3	969	6	617	6	803	7	807	2	406	50	8755	85.4
3	Nidoli	2	727	3	833	6	787	3	917	7	379	3	934	4	903	5	619	9	763	5	821	1	440	48	8680	84.7
4	Lamera	8	320	7	771	3	857	8	804	4	587	2	965	5	902	3	748	4	869	3	882	4	795	51	8480	82.7
5	Fontana	13	0	2	392	1	1000	1	1000	1	670	5	911	13	166	2	846	2	902	2	922	3	824	45	8288	80.9
6	Vittani	3	678	4	854	4	829	7	846	10	208	7	854	7	854	4	697	5	826	11	684	8	695	70	8021	78.3
7	Orsi Gio.	13	0	8	765	7	748	4	899	6	520	14	104	3	907	8	436	3	890	6	818	6	710	78	6797	66.3
8	Baraffini	12	110	9	482	12	485	6	848	7	379	6	875	10	754	7	597	10	708	8	717	9	656	96	6641	64.8
9	Barazzetti	10	188	5	842	9	647	9	665	5	558	8	796	6	897	11	207	8	764	10	687	12	88	95	6339	61.8
10	Mantica	6	478	12	442	9	647	13	250	12	183	10	652	9	757	9	402	11	678	9	693	7	705	107	5887	57.4
11	Capoferri	4	649	9	482	8	693	15	0	9	345	9	743	8	774	9	402	7	791	4	823	10	165	92	5837	56.9
12	Muzi	7	444	14	406	11	607	14	164	12	183	11	686	14	42	14	74	12	607	12	607	10	165	131	3942	38.5
13	Grasiani	11	110	15	298	13	385	11	495	15	0	12	636	12	525	12	202	13	42	13	326	-	-	-	3049	-
14	Rasero	13	0	13	442	14	0	12	466	12	183	13	478	11	566	13	148	-	-	-	-	-	-	-	2283	-
15	Aetis	8	320	9	482	14	0	10	523	10	208	15	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1533	-

Antonello Budini Gattai

1) Risultati in proporzione alla mia preparazione e non eccessiva esperienza. Alcuni errori mi sono costati un sacco di punti in classifica generale: a) nel bellissimo volo A-R Rieti per aver confuso l'ora di chiusura traguardo con quello di chiusura dei decolli mi è costato una buona mezz'ora.

b) L'errore di identificazione di un pilo-

ne mi è costato quasi un migliaio di punti considerando il tempo realizzato quel giorno e quello perduto sul pilone. Un certo rammarico per non aver mai realizzato una media degna dell'aliante, infatti l'unica volta che ho ottenuto il primo posto, siamo andati tutti molto lentamente, forse l'aver fatto quasi tutto il primo lato nella scia (e nelle termiche secche) di W. Neubert mi è stato di buon auspicio. Prescindendo da qualche difficoltà di aggrancio dopo il traguardo, mi è sembrato

che in molte giornate il tema di Lega 2 fosse un tantino breve in confronto agli altri: le macchine erano in prevalenza simili.

2) Direi che in Lega 2 c'è stata una distinzione abbastanza netta fra piloti che «facevano una gara» e piloti che volavano «quando potevano»; forse alcuni non avevano l'esperienza necessaria ad imparare qualcosa da un confronto.

3) Per quanto sopra, temo che si debba giungere ad applicare un criterio del genere.

4) In linea di principio mi sembra valido, ma se si giungesse a limitare il numero dei partecipanti, mi chiedo se garantirebbe l'accesso di nuove leve, può essere un'eventualità da prevedere.

5) A me l'acqua ha dato qualche grattacapo; l'uso del piombo mi sembra follia, però un aliante che corre è così entusiasmante!...

6) Secondo me i piloti «dovrebbero» imporseia, ma da quello che si sentiva mi pare improbabile; chi necessita di tanti scambi di idee perchè non usa una frequenza diversa?

7) Un grazie di cuore a tutti quelli che si sono prodigati nell'organizzare questi campionati, ad essi non saprei chiedere di più.

Certo sarebbe bello che Rieti dovendo accogliere tanta gente non avesse più quell'aspetto decadente da «quarta sponda», ma questo è un altro discorso.

Vittorio Colombo

1) Per quanto mi riguarda penso di aver fatto una gara al rallentatore, non conoscendo le condizioni reatine che mi sono parse piuttosto forti e costanti sia nell'arco di tempo che sui percorsi assegnati. (I partecipanti dello scorso anno dicevano che quest'anno non erano buoni!).

Difficoltà vere e proprie non ne ho incontrate, anche nel riconoscimento dei piloni, poichè ben visibili compreso Stiffe e quel di Meggiano.

Exploits è quello di essere finito al secondo posto al termine del campionato

grazie anche a qualche sfortuna altrui.

2) In Lega 2 il livello qualitativo dei piloti è da considerarsi abbastanza buono e con lotta molto serrata nelle prime posizioni. Si diceva che la Lega 2 riservava continuamente sorprese giornaliere in testa alla classifica, bene, confrontando i risultati questo è vero in parte poichè la classifica ai primi posti non ha mai avuto sbalzi e scossoni enormi. D'altra parte se consideriamo la Lega 1 Standard, vediamo che il movimento in vetta alla classifica è da paragonare alla Lega 2. La media, escluse due gare, è stata molto bassa, dovuto senz'altro ai plafond non molto alti e alle difficoltà incontrate quasi sempre su Foligno.

3) Il numero dei partecipanti era sì molto alto ma non al limite, penso che questa domanda vada però girata agli organizzatori perchè solo loro possono meglio giudicare, in quanto il massimo sforzo per contenere questo campionato viene compiuto da essi.

Selezione presso i singoli clubs? Senz'altro fare gare interne controllate ai fini di portare al campionato i migliori classificati, comunque è un discorso da approfondire e se possibile attuare al più presto.

4) Promozione e retrocessione vanno bene, bisogna però dare temi adeguati alla Lega 2, cioè leggermente più corti della Lega 1 classe Standard.

5) Per l'acqua tutto bene, quando non serve si scarica, e poi il carico è distribuito uniformemente. Il piombo o altro come si scarica? Il carico non è poi concentrato e il più delle volte sposta il baricentro.

6) Senz'altro i piloti possono imporsi una autodisciplina, comunque penso anche che sia meglio limitare i Watt in uscita di alcune radio.

7) Organizzazione sufficiente sotto tutti i punti di vista, molto serio il lavoro svolto dagli organizzatori durante le gare. Un plauso particolare per le precise previsioni meteo per quanto riguarda la Lega 2.

Suggerimento particolare: organizzare i mondiali, ci sono persone e mezzi per poterlo fare.

Alcuni alianti di libera esempio SHK, A3 ecc., considerarli come standard senza alcun handicap, essendo gli stessi paragonabili come prestazioni agli attuali standard.

Alessandro Lanzi

1) Partecipante a Rieti come esordiente non mi posso lamentare della posizione in classifica generale. In quanto alle difficoltà mi sembra di non averne incontrate anche perchè mi ero preparato in modo adeguato ed ho sempre cercato di volare in sicurezza.

2) Direi che quest'anno ci sia stato un incremento della velocità che non si traduce — a mio avviso — solo in alianti più fini o più carichi ma soprattutto in piloti più preparati (anche se le tante scassature dei primi giorni sembrerebbe a prima vista dimostrare il contrario).

3) Mi sembra che una selezione s'imponga visto che Rieti non può accogliere tutti: il difficile sta nel trovare le modalità per non fare ingiustizie o favoritismi.

4) Niente da dire.

5) Riguardo al carico alare penso che prima esiste un problema di sicurezza (non di certificato) e quindi di classificazione.

6) Dubito che i piloti riescano ad imporsi un'autodisciplina nell'uso della radio per cui arriveremo agli inevitabili divieti.

7) A questo proposito vorrei far notare che la situazione igienico-sanitaria sul campo di Rieti è tale da suggerire immediati provvedimenti allo scopo di scongiurare la possibilità di infezioni o peggio. Per circa 25-30 giorni la famiglia dei volovelisti raggiunge il tetto di 300 persone grosso modo: non è ammissibile che si pensi di organizzare una gara quando non sono assolti i più elementari doveri di decenza. Anche perchè i pochi fortunati che godono di situazioni di privilegio non fanno testo.

Per il resto tutto ok.

Walter Vergani

1) Si poteva vincere mettendo più grinta nella III e VI prova e consolidando un vantaggio utile nella gara peggiore (I, V) che comunque tutti hanno ed occorre mettere in conto. Non si sarebbe così giunti all'ultima gara in clima di spareggio.

Quest'ultima prova ha dato ragione ai coraggiosi e torto ai temporeggiatori, aggiratori, cumolisti. A Rieti ci sono i tre metri anche al coperto. Chi è andato sempre diritto (Nidoli, Orsi Adele, Peter, Memmert) non se l'è cavata male.

2) Rieti si affina ogni anno di più. I «top pilots» migliorano le proprie prestazioni e trascinano gli altri. Il volo sportivo è d'altronde giusta, mai temeraria, fiducia in se stessi e nelle proprie capacità, che devono però essere coltivate.

Straordinarie alcune prestazioni di Lega 2 con le quali, non molto tempo fa si sarebbero vinte prove di Lega 1.

3) Selezionare per rendere omogenee le classi è giusto; ma selezionare per privare della grande esperienza reatina e relegare i piloti meno esperti in altre competizioni, peggio su altri terreni, non mi sembra giusto nè produttivo visto il parco piloti da competizione che l'Italia possiede. Credo che una gara a Rieti tutti assieme valga per i novellini più di qualsiasi stage.

4) E' un'operazione dolorosa ma ormai necessaria. Forse potrebbe essere conveniente slittarla al 1976.

5) L'aumento del carico alare sviluppa la capacità del pilota di salire lo stesso ed appare come l'unica prospettiva del momento per aumentare le prestazioni degli alianti, dopo il salto qualitativo della vetroresina e dei nuovi profili, rivoluzionario che ormai data dal 1965. Le case costruttrici dovranno però rinforzare le strutture od ottenere nuovi C.N.

6) Limitare l'uso della radio è un po' anacronistico. D'altronde a chi sa andare non giova gran che. Ha poi il vantaggio che può essere ascoltata da tutti, a patto di limitare le frequenze. Essa d'altronde aiuta i meno esperti e questo non mi sembra male. D'altronde l'autodiscipli-

na dei piloti è proporzionale alla loro esperienza e sicurezza. Azioni di educazione ed il proporre un frasario sintetico e razionale possono sortire effetti positivi.

7) Indicazioni di massima: anticipare ed accorciare il briefing, aumentandole comunicazioni scritte. Allungare i temi (che si possono sempre ridurre prima dei decolli) arrivando a 500 ed anche 600 Km., con punti di virata più a sud in modo da eliminare le strategie di partenza.

Differenziare maggiormente i temi fra Libera e Standard (anche 100 Km.) se si vuole eliminare gli affollamenti. Far decollare prima la Lega 2 (meno caricata) con un tema appropriato. Dare temi alla Lega 2 adatti per conseguire diamanti.

Smilian Cibic



1) Quest'anno ero allenato, mi sentivo bene, non avevo problemi di squadra, per cui contavo di prendermi tranquillamente un posto a centro classifica.

Una prima giornata sfortunata, la paura

successiva di scassare di nuovo, una riparazione un po' campale hanno contribuito a mandarmi a fondo.

Ma, come sempre, le cose si possono vedere da pessimisti o da ottimisti. Da pessimista (o realista), vista la posizione in classifica dovrei pensare di smetterla col volo agonistico. Da ottimista (o illuso) cerco qualche lato buono: per esempio vedo che il rapporto tra le medie mie e quelle dei vincitori, nei pochi giorni in cui sono rientrato, sono migliorate rispetto agli anni scorsi; e questo mi fa pensare di avere imparato a correre un po' di più, e allora ordino l'aliante nuovo e mi preparo per l'anno venturo. Anche per me è stato, pur con questi risultati, un bellissimo campionato, in cui mi sono divertito anche quando forse avrei dovuto imprecare e disperarmi, e quando sono stato costretto a fare da spettatore.

2) Anche se con qualche giornata un po' strana, mi sembra che il campionato sia stato in complesso abbastanza regolare e certamente selettivo.

Esso ha ancora messo in evidenza la forza dei nostri amici stranieri. Limitandoci alla Standard, oltre ai risultati di Nietlispach e Peter, si veda la seconda metà del campionato di Petterson, con 5200 punti in sei prove, contro i 5170 di Brigladori, i 5063 di Nietlispach ed i 4786 di Peter. Sarebbe interessante una tavola rotonda che tentasse di approfondire le ragioni di questa superiorità.

Ancora nella Standard, mi sembra che i valori si vadano livellando; non esistono quasi più i turisti, ed alcuni nuovi si vanno inserendo molto bene: oltre a Gavazzi e Gritti, che in verità sono... semi nuovi, trovo che hanno fatto cose egregie Trentini e Costa.

Molto diversa mi sembra la situazione della libera, che dà l'impressione, a parte il valore dei piloti, di andare ad esaurimento. Bella e movimentata la gara della Lega 2, ma una certa incostanza dei migliori ha portato a punteggi alquanto inferiori a quelli dell'anno scorso e quindi ad un minor numero di «promossi» (6, se i miei conti sono giusti).

3) Ai fini della propaganda si dovrebbe favorire la partecipazione di piloti isolati,

purchè sufficientemente qualificati, di club periferici.

Se questo dovesse portare a limitare il numero di partecipanti per club, si dovrebbe ovviamente arrivare a qualche sistema di selezione.

4) Mi sembra che si dovrebbe partire con lo stabilire quanti concorrenti si vogliono nelle due leghe. Penso che si dovrebbe tendere ad avere all'incirca 50 concorrenti italiani in Lega 1 e 30 in Lega 2, in modo da lasciare posto per 15-20 piloti stranieri.

Il marchingegno, che pure secondo me è molto valido, non tiene conto di questo aspetto.

Esso infatti consente la partecipazione alla Lega 1 dei primi 50 della graduatoria, compresi i neo-promossi.

Ma se pensiamo al 1976, una decina dei 50 aventi diritto non partecipa più a gare, altri che magari andranno in Finlandia come concorrenti o in altra veste potranno non venire a Rieti, per cui si potrà facilmente scendere a 35 o meno concorrenti italiani tra Standard e Libera, cosa che non mi sembra augurabile né desiderata.

Il rimedio potrebbe consistere nell'abolizione della frase «Nel campionato saranno ammissibili in Lega 1 i primi 50 piloti della graduatoria» e nell'ammettere i promossi dalla Lega 2 più i concorrenti classificati di Lega 1 che chiedono di iscriversi, in ordine di classifica fino a raggiungere il numero di 50 partecipanti. E' retrocesso solo chi, avendo diritto alla Lega 1, chiede di partecipare alla Lega 2, o chi sparisce dalla classifica (che potrebbe forse tener conto di meno anni, per esempio degli ultimi sei mesi, invece dei 10).

Se si vuole creare un maggior ricambio si possono portare in classifica tutti i piloti di Lega 2 moltiplicando il loro punteggio per un coefficiente, p. es. 0,80 o 0,75.

5) Il problema dell'aumento dell'acqua e del piombo è in discussione un po' dappertutto, con polemiche anche cattive su qualche rivista straniera.

Penso che bisognerebbe costringere i piloti a stare nei limiti dei certificati di navigabilità, p. es. con pesate a sorteg-

gio a schieramento avvenuto.

Mi rendo conto delle difficoltà, ma non vedo altra strada, anche perchè ho l'impressione che qualcuno esageri con i carichi.

6) Se per uso improprio della radio si intende quello che disturba altri utilizzatori delle nostre frequenze si può ancora pensare che si riesca ad autodisciplinarsi. Ma per me l'uso più improprio della radio è quello dei concorrenti che sulla 122,6 o su frequenze più o meno segrete, trasformano una gara che dovrebbe essere eminentemente individuale in una gara a squadre.

Naturalmente solo chi è senza peccato potrebbe scagliare la prima pietra; e ancora è una questione di limiti. Talvolta vengono superati quelli del buon gusto e della sportività.

Purtroppo non penso che si arrivi lontano con l'autodisciplina, nè penso che si possa effettivamente vietare l'uso della radio per tutte le comunicazioni al di fuori di quelle con il traguardo e con la linea di volo.

7) Rilievi e suggerimenti per gli organizzatori?

Non mi viene in mente niente di particolare, salvo un cordiale ringraziamento ed un «bravissimi!».

L'anno scorso c'è stato il salto di qualità, ma era come un motore ancora in rodaggio. Quest'anno mi sembra che tutto girasse più liscio, con una conseguente maggiore serenità per tutti.

Massimo Ciceri

1) Durante tutti gli allenamenti primaverili ad Alzate avevo rivolto la mia attenzione più che altro alla ricerca ed al centraggio delle termiche in zone a me nuove come ad esempio la Valtellina per avere una più ampia visione di come si organizzassero i moti termoconvettivi con i diversi substrati orografici.

La mia preoccupazione per le gare di Rieti era infatti di volare nella zona (a me sconosciuta a parte i due o tre voli da me compiuti nell'anno precedente) termicamente tanto diversa dalle nostre prealpi, senza correre rischi. E di rischi

grossi posso dire di non averne corsi. Il mio allenamento è stato poi completato più che sufficientemente con sette interessantissimi voli precampionato, che dopo un digiuno di oltre un mese per impegni scolastici che si chiamano «maturità», mi hanno proprio rimesso in «ala». L'atmosfera pulita mi ha dato una panoramica completa su questa zona degli Appennini di modo che dopo pochi voli ho risolto completamente il problema dell'orientamento senza ricorrere a noiosi consulti con la carta. L'unica cosa in cui mi sentivo un po' scarso era la velocità: non ero abituato a «spingere», ma a ciò ho ovviato con delle buone rotte meteorologiche e con del gioco di squadra veramente utile (a questo proposito ringrazio vivamente tutti i piloti dell'A.V.M.).



Nei 15. mi campionati italiani non ritengo sia servito a molto il saper spingere soprattutto per quello che riguarda la Lega 2. E' stato forse più proficuo non commettere grandi errori perchè con le condizioni di quest'anno costavano spesso un fuori campo.

Sulla mia condotta di gara posso dire che dopo i successi delle prime due pro-

ve ho raramente cercato il piazzamento di giornata (soprattutto nelle ultime tappe) limitandomi a evitare quegli errori che mi facessero cadere in classifica.

2) I piloti di Lega 2 si distinguono secondo me in due grandi categorie: i «passeggiatori» che hanno come prima mira quella di volare in un posto favoloso come quello di Rieti (e son quelli che se la spassano di più) e i «corridori veri e propri» che non hanno nulla da invidiare per grinta e combattività ai piloti di Lega 1.

Essendo io alla mia prima gara pensavo di «spassarmela» ed invece ho spazzato il primo posto, cosa che non speravo, ma che dico, pensavo, minimamente (e non solo io). Uno sbaglio in cui sono caduti tanti concorrenti è stato quello di lasciarsi prendere dall'entusiasmo nelle decisioni sulla condotta di gara forse perchè poco consigliati da piloti più esperti come quelli di Lega 1 che oltretutto essendo estranei alla lotta più freddamente potevano giudicare.

Da parte mia, fra i consiglieri, ne avevo uno di nome Leo.

3) Non so se cose di questo genere avvengono anche negli altri clubs. Per quel che mi riguarda ho fatto una fatica boia a strappare il permesso di partecipare ai campionati all'Egidio Galli.

Questo permesso a marzo non l'avevo ancora (anche per le intercessioni dei genitori per via della «maturità») e vi era il ripiego di volare su un biposto con un istruttore. Con gli allenamenti primaverili ho fatto un grande passo che ha convinto il mio bos Giancarlo Maestri, gli altri miei «copiloti» e di riflesso l'Egidio Galli, che avevo diritto al posto sul monoposto. (Visto che il Maestri si ostinava a dire, riferendosi a Edoardo il Tabellista: «l'ho fatto io» io incomincerò col dire: «per metà mi ha fatto lui» riferendomi al Maestri). A me pare che questa possa essere considerata come una selezione preventiva.

4) Mi sembra che vada bene ma non ho l'esperienza che mi permetta di giudicare a priori un regolamento di questo genere.

5) Secondo me il piombo in cabina deve avere l'unico scopo di centrare l'a-

liante e non deve assolutamente superare certi limiti perchè in caso di necessità non può ovviamente essere scaricato. L'acqua ha tre evidenti vantaggi: può essere scaricata, è situata nelle vicinanze del baricentro ed essendo distribuita uniformemente nelle ali, le sollecita meno. La quantità imbarcabile può essere saggiamente indicata dai progettisti e dai costruttori.

6) Scambiare quattro parole con un pilota amico per radio è certamente una cosa piacevole. Ma se queste quattro parole in caso di affollamento sulla frequenza risultano di disturbo a tutti gli altri come spesso accade durante le gare, penso che un'autodisciplina ce la si possa imporre con un minimo di sacrificio.

Il volo a vela vive in mezzo a diversi noiosi divieti ed obblighi: cerchiamo di evitare quelli aggirabili.

7) Un suggerimento breve scaturito da discussioni con altri piloti: la possibilità, soprattutto quando le prove sono numerose, di scartare il punteggio più basso ottenuto nei campionati, escludendo naturalmente quello in cui è intervenuto il Day Factor.

Bruno Orazi

Son giunto a questo primo campionato in parte impreparato per colpa mia, giacchè non mi attraeva la velocità, ma soprattutto perchè proprio nei mesi anteriori il C.N.V.V. non ha funzionato nell'insegnamento e poco negli anni anteriori, per l'eccessivo affollamento dei corsi.

Pertanto l'attrazione della novità mi ha fatto migliorare di gara in gara, tanto da lasciarmi prendere dall'entusiasmo col quale mi seguivano i due squadristi e qualche amico reatino, essendo l'unico partecipante per l'Associazione aeronautica locale. Così alla terza gara raggiunsi il miglior risultato: decimo malgrado avessi perso una buona mezz'ora nel cercare il pilone con l'ulteriore ritardo d'un breve temporale sulla località e malgrado una penalizzazione per uno sbaglio piccolo della foto.

Alla quarta prova non ebbi più errori di tal natura e migliorai anche la media, in modo che mi «caricai» ulteriormente da risultarmi dannoso.

Infatti alla quinta gara raggiunsi la zona del pilone nel minor tempo mio, ma poi ho perso tempo per cercare il pilone (il più difficile) e soprattutto 600 metri di quota, che mi risultarono fatali per il sopravvenuto temporale sull'Ocre. Così tirandomi a valle verso il sole ho dovuto fermarmi a veleggiare sulla collinetta di Brazzano, sperando di recuperare quota per migliorare il risultato parziale che doveva essere già interessante in considerazione alla durata del temporale che impediva ai compagni di raggiungere il pilone.

Purtroppo lo sforzo di oltre un'ora e mezza di duro veleggiamento a bassa quota mi portò ad un atterraggio non ortodosso, anche per il riparo offerto dagli alberi al vento principale sul piccolo campo vicino. Ciò non toglie che avrei potuto scegliere un atterraggio molto più facile!

Sui punti 2 e 4 mi ritengo troppo «giovane» per dare un parere interessante, mentre sul 3° convergo per una preselezione, come viene fatto in Argentina, dove 7 anni fa ho cominciato il volo.

Sul punto 5, notando che l'aumento di zavorra è l'unico mezzo tecnico disponibile, la commissione sportiva non deve far altro che aumentare i percorsi in modo da mantenere l'impegno dell'abilità generale dei piloti ed inoltre togliere la norma del regolamento che annulla la gara con bassa percentuale di arrivi.

In quanto all'autodisciplina nell'impiego della radio è per molti una cosa molto semplice, per altri ci potrebbe essere un... miglior divieto! Per concludere vedo interessante dopo ogni briefing meteo una nota sulla differenza con la giornata anteriore, con un dibattito aperto su come realmente è stata tale giornata. Ciò sarebbe molto più interessante dei commenti a posteriori sulla rivista! Lamento inoltre la mancata gara di distanza su circuito chiuso, che invece avrebbe dovuto effettuarsi almeno tre volte, cioè ogni vigilia di turno di riposo.

Come non si vince un campionato

di Leonardo Brigliadori

Scavino ci ha invitati a imitare Renner (Volo a Vela n. 110/111) e io ci provo subito. anche se forse il buon Renzo in fondo intendeva che noi emulassimo i risultati di Renner, non la sua capacità di autocritica.

Scherzi a parte, ritengo e non da poco tempo (gli amici A.V.M. lo sanno) che la ricerca dei propri errori faccia parte del metodo. La didattica del perfezionamento sportivo parte sempre dall'autocritica.

In particolare nel «Volo a Vela», essa serve:

- 1) a ricordare i voli effettuati;
- 2) a scoprire nuovi aspetti positivi e negativi che sarebbero certamente sfuggiti se non ci fosse stata l'analisi critica post-volo;
- 3) a dar fiducia ai più inesperti nel senso che essi scoprono come anche quelli che vincono hanno i loro problemi, soffrono degli stessi piccoli complessi, commettono ancora delle grosse ingenuità.

Perciò questo lavoro, che io avrei fatto ugualmente per mio uso e consumo, cercherò di renderlo soltanto un po' meno scheletrico perchè possa essere almeno leggibile, ma resterà sempre un resoconto crudo ed essenziale.

Consultando i miei barogrammi, gli appunti dei briefings, e frugando nella memoria ricostruirò gli errori (e soltanto quelli) delle 11 prove di Campionato Italiano 1975, assegnando a ciascun volo il tempo perso a causa degli errori. Metterò poi a confronto il mio tempo con quello del vincitore di ogni prova e con quello teorico che avrei potuto realizzare senza gli errori citati.

Da ciò si vedrà che spesso non avrei ugualmente vinto la prova e ciò è dovuto a un sacco di fattori compreso quello che spesso non si è i più bravi anche se non si commettono errori vistosi.

1^a Prova: RIETI - S. STEFANO DI SESSANIO - UMBERTIDE - RIETI Km 324,6

Apertura traguardo standard: 14.30

Mio orario taglio traguardo: 14.44

Errori: L'errore per la verità è stato piuttosto dell'organizzazione nel dare un'apertura traguardo così ritardata da impedire l'effettuazione del tema per fine delle condizioni. Infatti tutti coloro che hanno atteso l'apertura traguardo non hanno concluso il tema.

Insegnamento: non fidarsi mai al 100% dell'organizzazione nè delle previsioni meteo. La copertura che stava rapidamente formandosi su Rieti doveva consigliare un'immediata partenza. In pratica, poi, l'esperienza di 15 anni a Rieti consiglia di non partire mai dopo le 14 per temi superiori ai 300 Km.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori
ore 4.09'	atterr. Spoleto	7°	non misurab. in questa prova

2° Prova: RIETI - PASSO VIAMAGGIO - RIETI Km 303

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio orario taglio traguardo: 14.00

Errori: — Nessun errore significativo da segnalare.

Mio piazzamento: 1° posto - tempo 3.49'

3° Prova: RIETI - META - MEGGIANO - RIETI - Km. 227,9

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio taglio traguardo: 13.51

Errori: — Errore di scelta meteorologica della rotta; sul 1° lato con venti da Est bisognava appoggiarsi ai contrafforti che da Tagliacozzo vanno al pilone, rimanendo il più possibile a Ovest. Tempo perso 5'.

— Errore per avere trascurato un'ascendenza in formazione in prossimità del pilone ed essermi portato più avanti dove ho invece razzolato a lungo. Tempo perso 15'.

— Sul secondo lato, lungo le pendici del Terminillo non ho visualizzato l'effetto del Nord-Est che pure era chiaramente indicato da formazioni tipiche di cumuli di sottovento; troppo avvicinato ai costoni ho perso 1.200 m di quota per avanzare di soli 5 Km. Tempo perso 10'.

Tempo complessivo perso per i tre errori: 30'.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 2.32'	ore 3.08'	11°	ore 2.38'	2°

4° Prova: RIETI - PESCIASSEROLI - RIETI Km 207,8

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio orario taglio traguardo: 13.58

Errori: — Partenza troppo affrettata che non mi ha permesso di avere alcun riferimento lungo il percorso costringendomi a eccessiva prudenza e a non fare un'adeguata selezione delle ascendenze nella prima parte del percorso. Tempo perso 5'.

— All'uscita della piana di Avezzano, nel ritorno, sono ritornato indietro di 2 Km per riprendermi l'1,5 sotto a Gritti, mentre davanti avevo, con modesto rischio, il 3 metri che mi aspettava. Tempo perso 10'.

Tempo complessivo perduto per i 2 errori: 15'.

Insegnamento: se vuoi vincere devi puntare sulle carte buone e un bel cumulo su un costone assoluto che si può raggiungere anche con poca quota, è una carta vincente da giocare al più presto.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 2.10'	ore 2.25'	8°	ore 2.10'	1°

5ª Prova: RIETI - COSTACCIARO - RIETI Km 208

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio orario taglio traguardo: 14.11

Errori: nell'andata dopo Foligno il vento da Nord-Est, accompagnato da una forte stratificazione di nubi, rendeva estremamente difficile l'avanzamento e in particolare lo scavalco della Val Topina, mentre più avanti i fenomeni di sottovento e di termooda assicuravano sufficienti ascendenze.

Il gioco da fare era quello di effettuare una buona salita in cumulo al Monte Maggiore e raggiungere così Nocera Umbra con un solo plané e con sufficiente quota. Non ho ritenuto di fare questa salita perchè non vedevo chiaro davanti e invece avrei dovuto farlo proprio per questo motivo. Così ho dovuto sorbirmi i paurosi sottovento del Subasio, allungare il percorso e rischiare di rimanere fuori campo.

Tempo perso: 29'.

Insegnamento: quando un cumulo tira a 3 o 4 m/s, va sempre sfruttato, qualunque cosa ci sia dopo e purchè naturalmente la quota non sia già esuberante per il rientro.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 2.38'	ore 2.55'	8"	ore 2.36'	1"

6ª Prova: RIETI - CELANO - FOLIGNO - RIETI Km 244,1

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio orario taglio traguardo: 14.01

Errori: piccola deviazione dalla rotta a Est di Leonessa per effettuare una salita di soli 200 m (da 1.800 a 2.000); con la quota che avevo potevo saltare direttamente alla salita successiva. Tempo perso 1'.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 2.25'	ore 2.27'	2"	ore 2.26'	2"

7ª Prova: RIETI - CASTELLUCCIO - PASSO VIAMAGGIO Km 334,5

Apertura traguardo standard: 13.45

Mio orario taglio traguardo: 13.50

Errori: dopo il secondo pilone, sul ritorno, eccesso di prudenza, per essermi accontentato di un 2 m/s per salire da 1.000 a 1.400 m; occorreva scendere più in basso e prendere la successiva termica da 5 m/s che pur sapevo doveva esserci per quanto sentito per radio. Tempo perso 2'.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 3.00'	ore 3.00'	1"	ore 2.58'	1"

8° Prova: RIETI - META - ASSISI - RIETI Km 295,3

Apertura traguardo standard: 12,45

Mio orario taglio traguardo: 13.06

Errori: — Nessun errore significativo da segnalare. Scelta determinante, in senso positivo, di effettuare in partenza una buona salita in cumulo.

Mio piazzamento: 1° posto - tempo 3.44'

9° Prova: RIETI - BARISCIANO - UMBERTIDE - RIETI - Km. 318

Apertura traguardo standard: 13.15

Mio taglio traguardo: ore 13.36

Errori: — Esattamente sul pilone di Umbertide un cumulo a sviluppo dava la possibilità di salire fino a 2.700 m QFE a 3 m/s. Sono entrato ma sapendolo abitato e non essendo perfettamente centrato, ho abbandonato a 2.300 m QFE. Sapevo che la quota da farsi doveva bastare per giungere fino al Subasio in quanto fin là non avrei trovato nulla e ben presto ho rimpianto di non essere salito di più. Così ho planato a 120 Km/h anzichè ai 140-150 con cui ha potuto planare il mio avversario diretto Nietlispach. Ho percorso 40 Km in 20' che avrei potuto percorrere in 16' perdendo 400 m in più che avrei poi potuto recuperare a 3 m/s in soli 2'. Tempo perso 2'.

— Giunto all'altezza di Assisi anzichè puntare direttamente sul cumulo di sottovento di Spello, dove avrei potuto arrivare ancora con sufficiente quota, mi sono lasciato attrarre da un fumo che saliva verticalmente fuori rotta a Ovest e poi ancora da un aliante basso che spirava ancora più a Ovest. Risultato, termiche da 1 m/s che ho dovuto trascurare dopo qualche giro per rientrare su Foligno città senza alcun vantaggio di altezza. Tempo perso 8'.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 3.08'	ore 3.12'	4°	ore 3.02'	1°

10° Prova: RIETI - S. STEFANO DI SESSANIO - GUALDO TADINO - RIETI Km 277,6

Apertura traguardo standard: 13.15

Mio orario taglio traguardo: 13.30

Errori: — Partenza troppo anticipata con termiche già esistenti ma non ancora visualizzate dai cumuli in molti punti. Correre in testa in queste condizioni ha comportato un eccesso di prudenza; inoltre i valori variometrici sono andati via via aumentando. La partenza è stata voluta così anticipata per il timore di una copertura di cirrostrati in avvicinamento da Ovest. Tempo perso non facilmente misurabile ma sicuramente superiore ai 5'.

— Errore per non avere seguito la rotta puntando direttamente sul pilone di S. Stefano. La deviazione non è servita a migliorare i valori di salita ed è costata un allungamento di percorso di Km 18 e cioè in tempo di 14' a 80 km/h di media. Tempo complessivamente perduto 19'.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 3.13'	ore 3.36'	8°	ore 3.17'	2°

11ª Prova: RIETI - PETTORANO - RIETI Km 208

Apertura traguardo standard: 13.15

Mio orario taglio traguardo: 14.00

Errori: — Taglio traguardo ritardato di 5 minuti; una copertura proveniente da Ovest per degenerazione di temporale metteva progressivamente in ombra la prima parte del percorso di andata. Costretto a fuggire sempre più a Est arrivavo sempre qualche minuto più tardi sulle ascendenze oramai in disfacimento.

Tempo perso di difficile stima ma comunque superiore ai 15'.

— Errore di finale per essere salito in cumulo fino a 2.800 m OFE al Monte Sirente con un eccesso di quota di almeno 300 metri a 170 Km/h. Tempo perso 2'.

Tempo perso complessivamente 17' o più.

Tempo del vincitore	Mio tempo effettivo e piazzamento		Mio tempo teorico senza errori e piazzam. teorico	
ore 2.12'	ore 2.55'	15"	ore 2.38'	9"

Leonardo Briigliadori

BANCA POPOLARE DI LECCO

FONDATA NEL 1872

SOCIETÀ PER AZIONI - Capitale Sociale L. 1.118.812.500 - Riserve L. 3.147.249.366

SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE IN LECCO

SEDI

LECCO - Piazza Garibaldi, 12

COMO - Via Cairoli, 11

MILANO - Via dei Mercanti, 10

AGENZIE DI CITTÀ

F I L I A L I

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO - VIALE TURATI - ACQUATE

Abbadia Lariana - Asso - Barzanò - Barzio - Bellagio - Bellano - Brivio - Canzo - Casargo - Casatenovo - Cassago - Civate - Civenna - Colico - Costamasnaga - Dervio - Domaso - Dongo - Erba - Galbiate - Gravedona - Introbio Lierna - Lurago d'Erba - Mandello dal Lario - Menaggio - Merate - Novedrate - Oggiono - Olgiate Molgora - Olginate - Osnago - Paderno d'Adda - Rovagnate - Valbrona - Valmadrera - Varenna - Vercurago (Bg.) - Ballabio (sportello stagionale)

ESATTORIE

DI 44 COMUNI

TESORERIE

DI 67 COMUNI E DI 165 ENTI VARI

SEDE di COMO - Via Cairoli, 11 - Tel. (031) 270.154

Il campionato a fumetti

di Walter Vergani

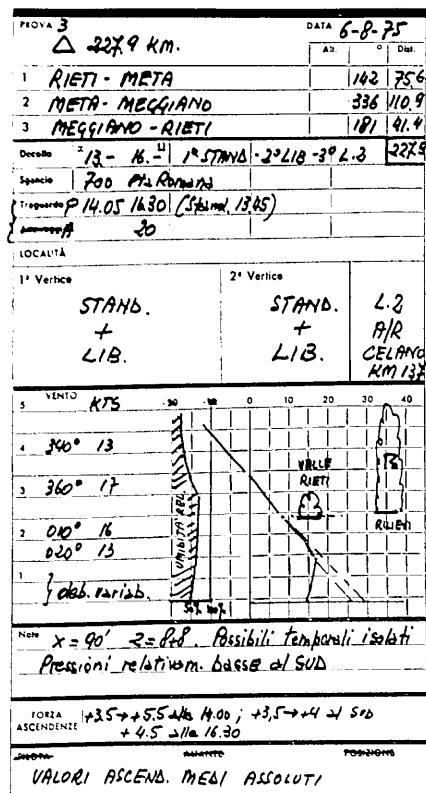
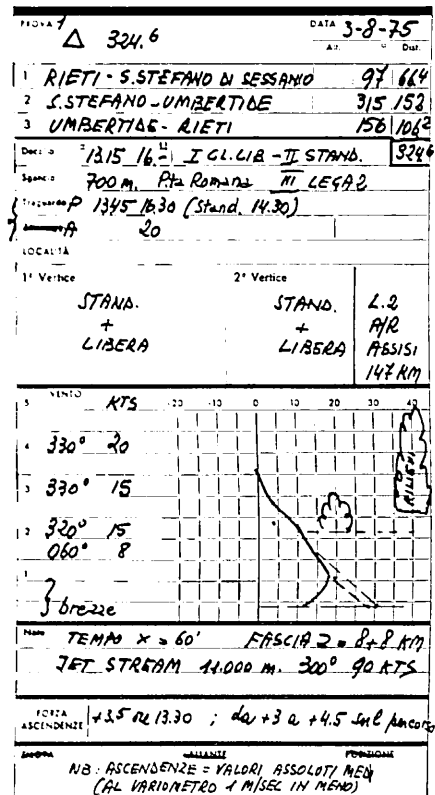
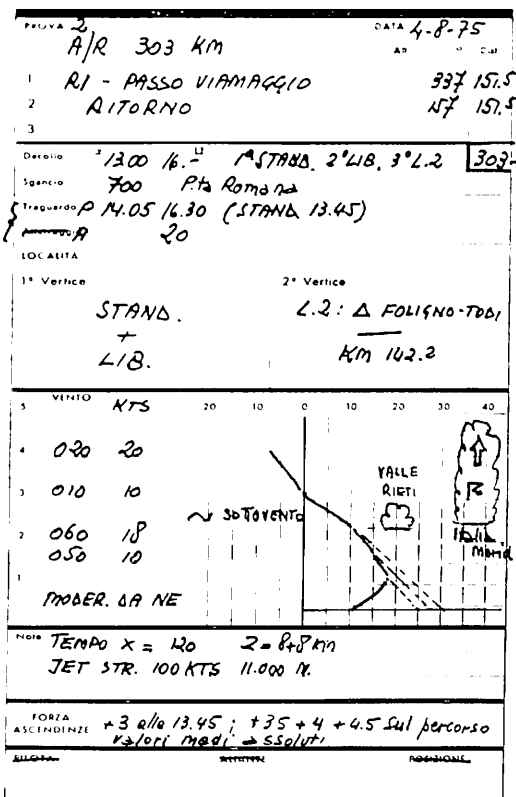
Sopraffatto da 100mila impegni il Walter ha risposto alle mie continue sollecitazioni, e non solo le mie schiaffandomi in mano questi undici «fumetti» e tirando un sospiro di sollievo nella fallace convinzione di essersi liberato di uno scocciatore.

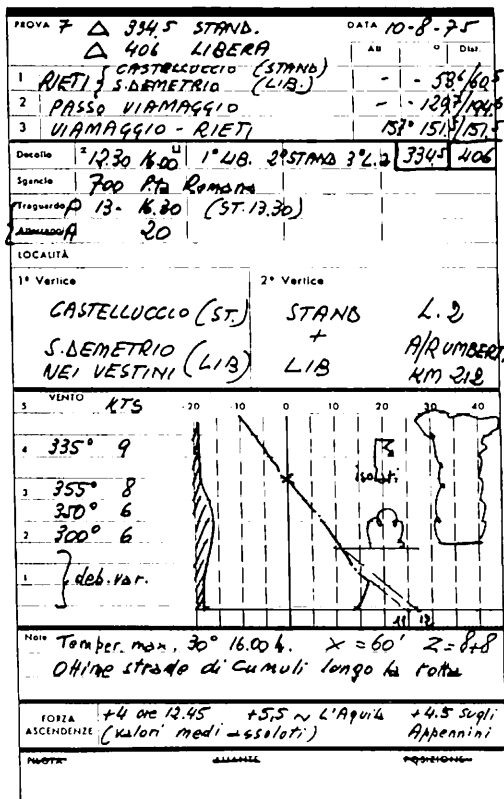
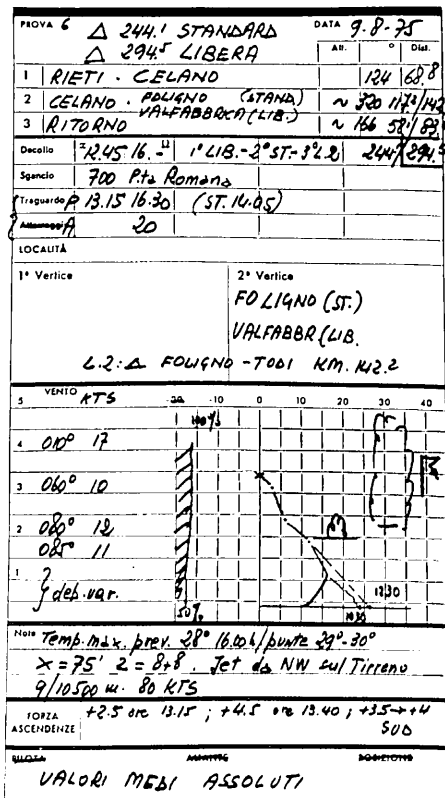
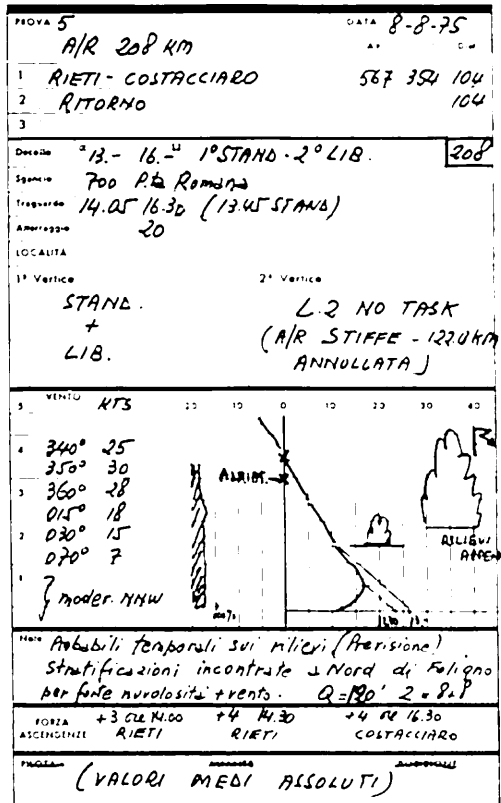
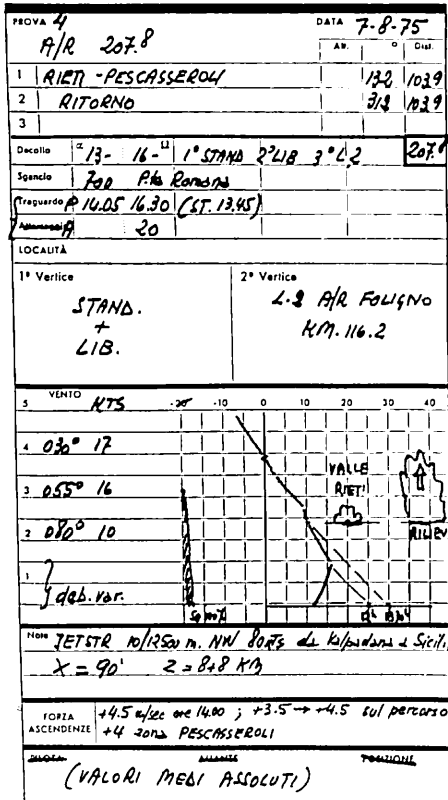
Illuso! lo attendo da lui e dai rappresentanti degli Enti troppo generosamente premiati da Plinio Rovesti una relazione sulle inconsuete condizioni meteo di quest'anno.

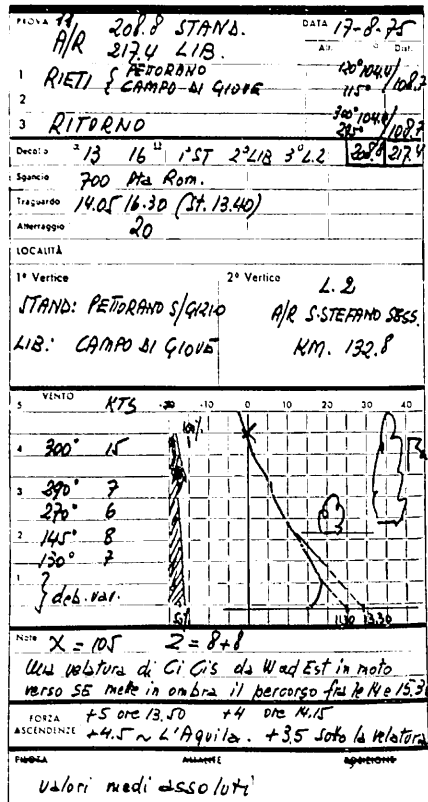
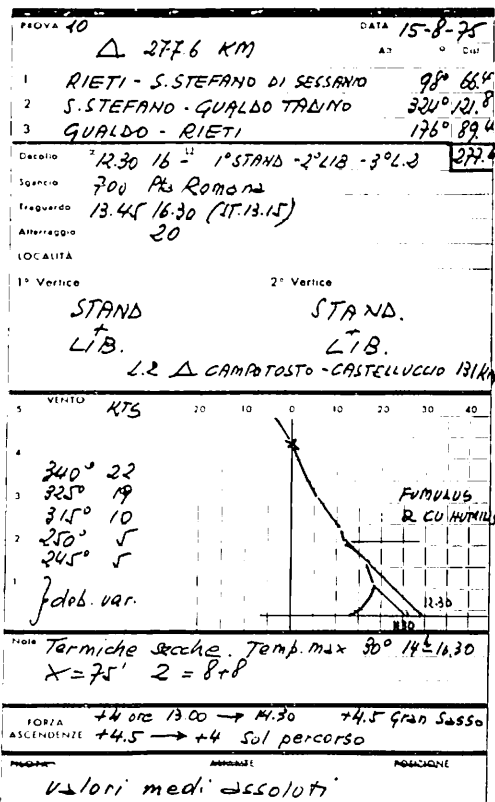
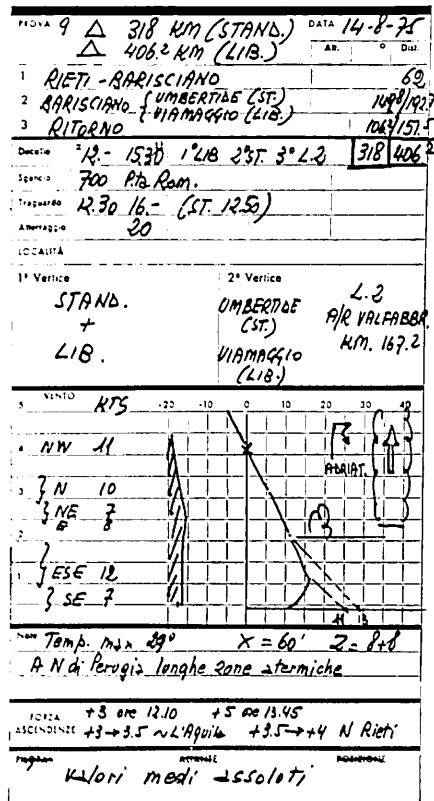
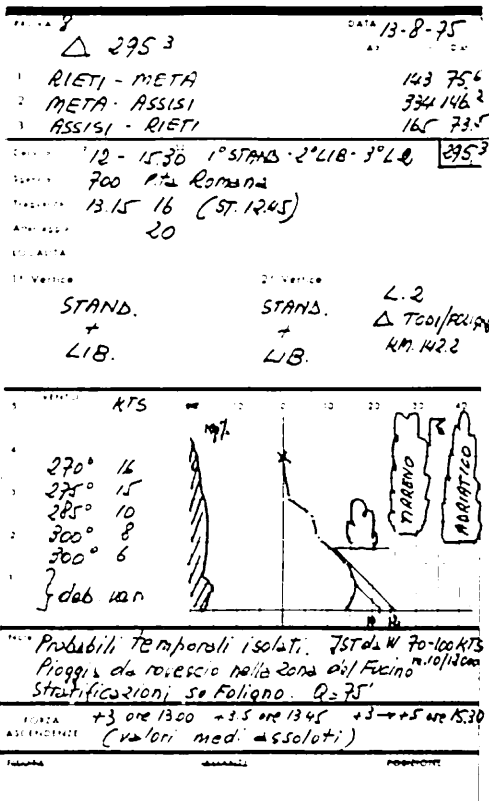
Attendo anche di conoscere il parere dei piloti su questo sistema di illustrazione di una serie di prove e sulla più o meno sufficiente interpretazione in base ai dati contenuti. Anche per sapere se continuare o meno nelle mie insistenze.

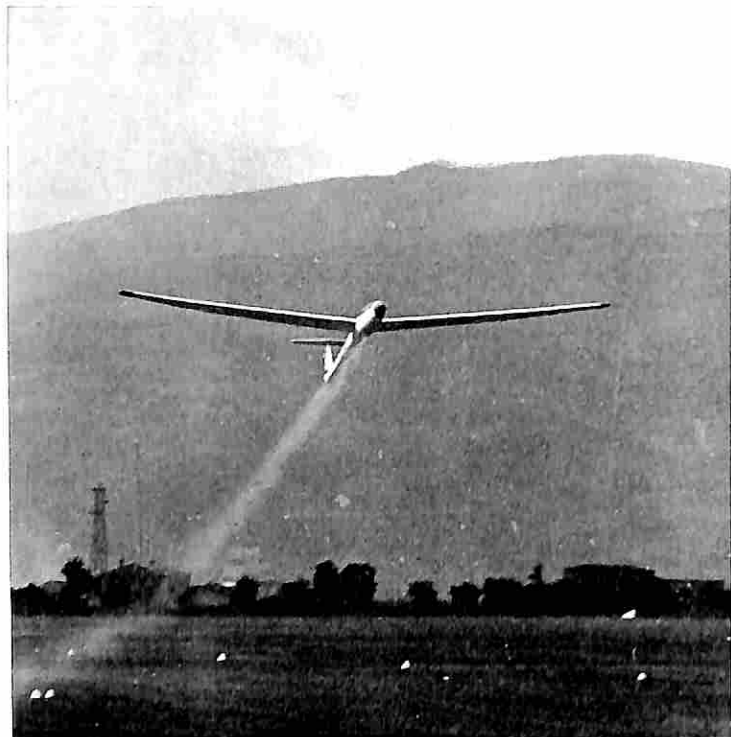
Grazie.

R.S.









In standard con l'ELLE ESSE UNO EFFE

di Sandro Serra

Ho volato a Rieti per la prima volta in classe Standard, completamente nuova per me e per di più ho fatto l'esperimento con un aliante che mi era stato affidato solo due settimane prima delle gare.

Desidero soprattutto parlare dell'aliante: un LS 1F della ditta Schneider. E' l'ultimo nato da un progetto collaudato da qualche anno di volo, con alcune modifiche e miglioramenti, soprattutto funzionali, dato che l'aerodinamica era già ben sperimentata ed aveva dato i migliori risultati fino alla versione C e D Sperimentale con i flaps, versione con la quale Reichmann vinse il secondo titolo mondiale in Australia.

L'esemplare che mi è stato affidato è stato costruito nel marzo 1975. Al suo attivo risultavano 47 ore di volo effettuate dallo stesso Schneider, che aveva ottenuto il secondo posto assoluto nel campionato nazionale tedesco di classe Standard.

Ho potuto fare solo 4 voli di allenamento a Ferrara, due a Rieti, poi via in gara...

Mi sono piazzato undicesimo in classifica generale e quando questo risultato

verrà portato a conoscenza del costruttore cercherò di non essere nelle immediate vicinanze per evitare le percosse tanto meritate. Rimangono i bei voli di Rieti e la meravigliosa esperienza fatta con un aliante nuovo e tanto bello.

Preciso che sono completamente estraneo e non interessato alla parte commerciale delle eventuali vendite in Italia e quindi posso dire le mie impressioni serenamente perchè non me ne deriva alcun vantaggio.

Affidabilità. La compattezza e robustezza di tutte le parti nel montaggio e smontaggio, la semplicità di pilotaggio e l'ottima manovrabilità negli atterraggi anche fuori campo, fino all'arresto della corsa dopo il contatto con il terreno, costituiscono una prima piacevolissima sorpresa per chi è abituato ad alianti ben più complicati, meno docili e molto più pesanti. Se ne ricava subito un senso di sicurezza come se si volasse su di una macchina ben nota.

Pilotaggio. La coniugazione dei comandi è, a mio parere, tanto buona da poter essere paragonata a quella degli alianti

polacchi (FOKA ad esempio) e cecoslovacchi (BLANIK), data la grande immediatezza di risposta sia ai movimenti della barra che della pedaliera e per la loro omogeneità.

Mai volato prima su di un aliante che potesse, come questo, invertire la spirale in termica tanto rapidamente e senza problemi di successivo centraggio e di variazioni di velocità. La pedaliera va usata con piccoli spostamenti, contrariamente a quanto si è abituati a fare in molti alianti, per la efficacia anche troppo grande del timone di direzione. Ciò è dovuto alla lunghezza del braccio di leva della fusoliera, la più lunga negli standard attuali, oltre che alla dimensione del piano mobile. Il timone di profondità è efficiente e di immediata risposta.

Stallo ed entrata in vite. Lo stallo determinato da accentuate incidenze avviene decisamente con lievi vibrazioni di preavviso a velocità normali. Dalla linea di volo lo stallo si determina con difficoltà e con comportamento normale. Buona la entrata in vite ed anche l'uscita per l'efficace azione del timone di direzione. In vite tende ad aumentare rapidamente la velocità. Si contrasta bene usando i diruttori.

Volo in termica. Con l'uso del trim, che è munito di frizione, la velocità si stabilizza molto bene per ogni valore voluto. In termica, con carico alare di 40 Kg ho sempre volato a 90 Km/h. La salita è ottima e senza alcun problema, anche per me che sono abituato ai flaps, e comunque è almeno uguale a quella di tutti i migliori Standard presenti a Rieti. La grande manovrabilità anche a basse velocità e grande carico permette di guadagnare qualcosa in più allargando e stringendo la spirale molto rapidamente. La polare è piatta da 80 a 100 Km/h e pertanto non torna il conto termicare sotto i 90 Km/h, velocità che dà il cento per cento di efficienza dei comandi con il carico massimo ammesso.

Il grande vantaggio che ho riscontrato nell'LS 1 F è la stabilità di assetto. Le variazioni massime di velocità che si riscontrano in termiche anche robuste e turbolente sono dell'ordine dei più o me-

no 5 Km/h; rispetto alla velocità sulla quale l'aliante è trimmato, e questo facendo uso normale dei comandi, senza applicarsi in un pilotaggio particolarmente pulito.

Ottimo e stabile il comportamento in nube dove queste doti rivestono grande importanza per la tranquillità del pilota.

Volo veloce. Da 170 a 250 Km/h continua ad essere molto stabile anche in condizioni di forte turbolenza (bassa quota, costoni, attraversamento di termiche) e mantiene grande rigidità nell'ala che non flettendo in maniera apprezzabile riduce molto l'impressione della velocità. Resta silenzioso anche oltre i 200 Km/h e l'abitudine alla forte velocità avviene rapidamente date le variazioni di pendenza dell'assetto longitudinale relativamente piccole.

Efficienza. Ho costruito per mio conto un regolo di arrivo perchè gli amici che erano andati in Germania a ritirare il gioiello avevano dimenticato di farsi consegnare quello con cui il costruttore aveva volato nei campionati tedeschi. Per la verità avevano anche dimenticato di ritirare i racordi mobili ala-fusoliera che così non ho potuto usare. Questi mi sono stati spediti con sollecitudine e naturalmente sono fermi alla dogana italiana. Ci giocheranno i miei figli.

Lunghe planate serali con 70 litri d'acqua (carico alare 40) e senz'acqua (carico 30), dato il peso dell'aliante vuoto di 232 Kg più quello della bestia in cabina con attrezzatura da pilota, mi avevano dato risultati che ritenevo ottimistici o perlomeno non strettamente attendibili.

La verifica dei fatti durante le gare mi ha confermato i dati rilevati durante le poche prove. Buona efficienza a basse velocità, credo pari a quella dei migliori Standard attuali, ma soprattutto ancora rilevante a velocità elevate, cioè da 150 a 200 Km/h. I 250 Km/h della puntata finale per il pubblico e la successiva virata in cabrata con raggiungimento della quota di circuito, iniziando da quota zero sul campo, erano sempre il coronamento di arrivi impostati senza margine di quota e che portavano all'accumulo di metri di vantaggio con l'avvicinarsi del campo.

Atterraggio fuori campo. Ho atterrato fuori campo una sola volta, sotto una pioggia non fortissima, ma che mi impediva buona parte della visibilità frontale, soprattutto ai fini della valutazione degli ostacoli per effetto della distorsione data dai goccioloni sulla capottina.

Nessun problema, salvo quello dell'avvicinamento a 110 Km/h imposto dall'ala bagnata, e per il fatto di dover avanzare in leggera scivolata per poter vedere quanto più possibile attraverso il finestrino laterale.

La richiamata è stata dolce e raccordata come se l'ala non fosse bagnata. Dopo circa 55 passi di strisciata ero fermo, su una stoppia resa viscida dalla pioggia.

Ho usato i diruttori solo in piccola misura per contattare il terreno nel punto voluto.

Diruttori. Escono solo sul dorso dell'ala, permettendone l'uso anche in caso di atterraggio in erba alta. Hanno grande efficacia data la loro lunghezza e sezione frontale. Permettono avvicinamenti all'atterraggio sufficientemente angolati e a velocità controllata. Li ho poi usati anche oltre i 200 Km/h, come ammesso dalle istruzioni, per abbassarmi rapidamente alla quota di attraversamento del traguardo di partenza, dopo attese e prenotazioni ad alcune centinaia di metri sopra i mille. Ero restio a questa prova, ma la norma della direzione di gara per il traguardo me l'ha imposta. Nessuna impressione negativa per una manovra per me inusuale.

Carrello. Piacevole sorpresa fin dal primo volo. Abituato ai carrelli di atterraggio rigidi o semi-rigidi, sono solito dispormi automaticamente in modo da non battere la testa contro la capottina per le buche in decollo. E stessa precauzione per l'atterraggio. Invece sull'LS 1 F è montato non so quale tipo di ammortizzatore che ne fa la Citroën degli aliante.

Nemmeno sulla pista 2, quella dei decolli, a Rieti ho mai avvertito le buche se non attraverso il rumore che indicava il grande lavoro dell'ammortizzatore. Veramente piacevole.

Cabina. E' comoda e spaziosa. La posizione del pilota è sdraiata con anche le

parte inferiore delle gambe appoggiata ad una anatomica vasca contenitrice.

Completamente riposante. Accessibilità completa al vano per il possibile spostamento verso l'alto del cruscotto che è incernierato per permettere la più agevole entrata del pilota.

La capottina, in un unico pezzo, non si toglie. E' anch'essa incernierata anteriormente e per mezzo di un robusto ammortizzatore ad aria compressa resta sollevata e ferma anche con forte vento.

Si risolve così il problema dei vari spostamenti, sempre delicati per il plexiglas.

Sollevando la capottina si scoprono gli strumenti nella parte posteriore al pannello del cruscotto, appagando chi, come me, mette spesso mano a fili e tubicini per regolazioni varie o cambiamenti di strumenti.

Ballast. Hanno una portata massima di 100 litri, con carico indipendente sporgente internamente dalla radice delle semi-ali. Lo scarico avviene sul ruotino da un bocchettone in cui convergono i due contenitori. Ho sempre volato con 40 di carico, secondo le istruzioni, mettendo i 70 litri necessari per raggiungere il peso voluto.

Non è mia intenzione dare un giudizio tecnico dell'LS 1 F, prima di tutto perchè non sono un tecnico, poi perchè altri ben più qualificati di me lo possono fare.

Ho scritto le mie sensazioni di volo e di pilotaggio, come altre volte mi è capitato di fare, cercando di analizzarle con il distacco di chi non riceve vantaggio dalle lodi.

L'impressione più viva che mi rimane di questo aliante è la seguente.

Il 17 agosto, ultima gara, stavo rientrando da Pettorano sul Gizio dopo essere finito sotto una copertura molto ampia e dopo essermi salvato, già molto basso, intrecciando lentissime spirali su alcune colline ingiallite a ovest di Sulmona, anch'esse in ombra. Appena possibile mi ero letteralmente buttato nella piana di Avezzano, di nuovo assolata. Ben presto avevo potuto riprendere il volo veloce,

con buone salite e lunghe polaccate in traversone sotto i cumuli. Salita di qualche centinaio di metri in nube a Celano, dentro il primo grosso cumulo e via verso Rieti.

Al traverso del Velino, controllo quota distanza e calcolo del tempo residuo di volo per un arrivo a 160 Km/h di media.

Poco più di 20 minuti in tutto. Gli ultimi per me su questo bell'LS 1 F, numero di gara TANGO. Li ho gustati tutti, prima con l'ansia dell'incertezza se continuare a quella velocità o ridurre, poi con la sicurezza dell'arrivo ed il rammarico di avvicinarmi ad una separazione che mi rendevo conto di non avere previsto. Una separazione che cominciava a costarmi

qualcosa, al di fuori della mia volontà.

Finalmente Rieti in vista, sempre più basso. L'arrivo con una grande virata a 90° di inclinazione e a velocità massima, il traguardo, la puntata, la virata in cabrata, l'atterraggio e infine la corsa sul campo, sempre meno veloce.

Quando l'ala ha toccato terra e l'aliante si è fermato, ammetto di avere battuto bonariamente la mano sulla parte superiore del cruscotto, accarezzando quel gioiello dal quale stavo per separarmi e che avevo imparato ad apprezzare, proprio come avrei fatto con un buon cavallo potente e di indole docile.

Sandro Serra



sales

Via Chivasso 5 - Telefono 958.95.00 / 958.15.25
10096 LEUMANN (Torino)

BUSTE:

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

BUSTE TEXSO:

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

BUSTE TEXSONDA:

Buste brevettate in carta ondulata.

CARTELLE:

Raccoglitrice manilla con fustellatura in pieno.

ETICHETTE:

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

RIETI '75 SITUAZIONE DA NORD-EST

**BORGOROSE, sud del Lago
del Salto, 30 minuti circa
dopo l'apertura del
traguardo della Lega 2,
addì 6 Agosto 1975.**



«NON T'INCAZZARE» disse il Padrone della vigna confinante il campo dove avevo posato il carrello del mio «NOVEMBER» a quota 350 m su Rieti.

Il buon uomo non vedeva, come il sottoscritto, altri piccolissimi alianti spiralarono sotto un cumulo, prima di dirigersi a sud con folle velocità e non poteva leggere, dietro le rughe della mia fronte, la delusione di una giornata che avrebbe potuto essere gloriosa.

«VIENI NELLA VIGNA, BERREMO UNA BIRRA FRESCA» disse per rincuorarmi;

lo seguii pensando e, mentre il galantuomo mi colmava di cortesie, alle quali rispondevo con assenti monosillabi, andavo facendo l'esame di coscienza:

«— 7,30 sveglia, doccia, barba, ecc.

— 8,30 controllo operazioni pulizia e varie effettuate all'aliante dall'Enrico (Nipote/Squadrista)

— 9,30 colazione, distensione e varie

— 10,30 annuncio tema della giornata «RIETI-CELANO-RIETI», entusiasmo nascosto: ero stato a Celano durante le prove, tutto bene, conoscevo il pilone, «questa è la mia giornata!»

— 10,45 briefing, spiegazioni, rampogne, varie,... meteo: «VENTI IN QUOTA DA NORD-EST» e chi se ne frega, tanto la rotta verso il pilone la conosco!

— 11,30 carteggio, spuntino, aliante in linea, macchine foto

— 12,00 WALTER VERGANI: ultime istruzioni
«dal traguardo al NURIA è un soffio, arriverete in cresta; NON CI SARANNO PROBLEMI ... però se vi troverete sotto le creste niente paura; SFRUTTERETE LE TERMICHE DI SOTTOVENTO! ... caso mai più ad ovest troverete le TERMICHE DI RIMBALZO ... ancora ad ovest, sui collinini risolverete ogni problema con le DINAMICHE DI SOPRAVENTO! ... intesi; TUTTO FACILE!»

— 13,15 decollo, «NOVEMBER PRENOTAZIONE» - «NOVEMBER AVANTI» - «NOVEMBER OKEY» e via, ormai la gara è mia ...

— NURIA sotto le creste, ... termiche di sottovento: dove siete, ... termiche di rimbalzo: assenti, ... dinamica di sopravento: troppo basso, ... il Lago di Salto per fortuna è ormai sorpassato, paesino, niente termica di piazza ... avanti ancora, valletta, altopiano, due piante, diruttori, campo, zompo, fermo! compilazione dichiarazione di atterraggio, telefono per recupero ...».

«PER FAVORE MI FIRMA LA DICHIARAZIONE?»

«NON T'INCAZZARE, ... PRIMA BEVIAMO LA BIRRA E POI TE LA FIRMO».

Attesi a lungo rifacendo più volte la strada tra la vigna e l'aliante, finalmente sulla Statale ecco Enrico! mi scusai, proprio non volevo disturbarlo. Smontammo faticosamente, troppe braccia desiderose di aiutare, salutai, strada piena di tornanti, all'intorno luoghi inatterrabili: arrivammo finalmente a Rieti Aeroporto dove ci accolsero visi conosciuti e cordiali, nonchè Concorrenti felici del loro rientro glorioso.

Chiesi con imbarazzo: «MA VOI ...?»

Risposero: «SEMPRE ALTI!» pensai allora di aver capito; successivamente mi esibii in altri tre atterraggi fuori campo.

Non M'INCAZZAI più; mi ero abituato!

Nicola Fraenza - Lega 2

Adele Orsi riconquista il mondiale della velocità sui 100 Km.

Sempre generoso il cielo di Rieti e sempre più acceso l'agonismo sportivo che sta formando la tradizione dei tentativi di records post-campionati.

Anche quest'anno Adele Orsi è giunta puntuale alla riconquista del primato mondiale della velocità sul circuito triangolare dei 100 Km.

Lo stesso primato era stato conquistato, sempre da Adele Orsi, a Rieti nel 1973, superato nel 1974 (ma non in misura sufficiente per essere omologato) e riconquistato il 19 agosto di quest'anno volando sul percorso Rieti, Meggiano, Poggi Azzuano, Rieti alla media di 127,204 Km/h, superando il precedente record detenuto dall'americana Lee Claxton Tweed con 123,710 Km/h.

I primati mondiali attualmente detenuti da Adele Orsi — gli unici per l'Italia — salgono a tre.

Brava.

Critiche al campionato 1975

Premessa

L'Organizzazione del Campionato va anzitutto elogiata per quanto ha fatto e per come ha fatto, soprattutto se si tien conto della scarsità di mezzi economici di cui ha potuto disporre.

Ciò non toglie che il lavoro svolto e gli schemi adottati siano perfettibili e che la critica (che spero costruttiva) sia utile.

Periodo

E' meglio che l'ultima gara sia di sabato e la premiazione la domenica perchè è un peccato rompere un'altra settimana; qualche concorrente per questo motivo non è stato presente alla premiazione.

Va poi tenuto conto che il nostro campionato è già abbastanza lungo, anzi vorrei dire troppo lungo!

Riposi

L'esperimento dei riposi è stato secondo me positivo anche perchè questi hanno coinciso con giornate non volabili.

Mutando una mia precedente opinione ritengo tuttavia che il Campionato Italiano potrebbe durare, a Rieti, 12 giorni di calendario. Se saremo sfortunati faremo anche solo 8 prove, ma del resto che significato c'è ogni anno di battere il numero dei chilometri volati o il numero delle ore o dei traini? Sono cifre che hanno un significato totalmente al di fuori della gara che può essere molto qualificata ed interessante anche con tali cifre in regresso.

Piloni

Appoggio la proposta Pronzati di eliminare i piloni troppo alti e posti in località inatterrabili. Meta è un pilone da cancellare e da sostituire, per esempio, con Capistrello.

Regolamento

Appoggio la proposta Orsi di «umanizzare» il regolamento e, per cominciare, farei le seguenti modifiche:

- chi scassa l'aliante, se vuole, deve poter continuare a volare «fuori gara»; personalmente non credo a possibili danneggiamenti di altri concorrenti;
- se nel fotogramma di un pilone manca il P.V. ma si può chiaramente capire che il pilone è stato aggirato nel modo corretto, non si può dare per atterrato a quel pilone il concorrente. Occorre dare una penalità, anche apprezzabile, ma non si può rendere inutile un volo di centinaia di chilometri, percorsi magari superando grossi rischi per un'imprecisione fotografica che non intacca minimamente la prestazione e la correttezza sportiva;
- per un'avaria radio deve essere possibile effettuare il taglio del traguardo ugualmente. Trovo che sia molto meglio subire l'eventuale e improbabile furbizia di un concorrente, piuttosto che pregiudicare irreparabilmente la gara di un pilota per un fatto tecnico assolutamente imprevedibile. La tecnica di passare il traguardo battendo le ali (a velocità ridotta) e a quota sicuramente al di sotto dei 1000 metri deve essere accettata. Il concorrente sa che rischia la non individuazione ma sa che si farà il possibile per individuarlo.

Volo in nube

Dal momento che la strumentazione giroscopica ci viene lasciata, è bene non ignorare che la gente va in nube: perciò (non è la prima volta che lo raccomandando) non sarebbe bene «imporre» una frequenza obbligatoria per l'eventualità del volo senza visibilità? Ciò dovrebbe valere per italiani e stranieri naturalmente. Secondo me dovrebbe essere posto a regolamento con gli opportuni camuf-

famenti del caso. Credo che sia abbastanza ovvio ricordare quanto sia importante poter comunicare con i concorrenti che abitano lo stesso cumulo! Purtroppo in questo Campionato per 2 volte non ho potuto avere, nè dare, questo minimo di sicurezza e ho scoperto a posteriori che non ero solo in quei cumuli.

Stampa e informazione

Queste sono le dolenti note! Sono il primo ad ammettere che gli uomini dell'organizzazione sono stati bravissimi in tutto, ma purtroppo non si può fare a meno di muovere un rimprovero per la carenza dimostrata sull'argomento. Sono numerosi anni che questo aspetto è quasi completamente trascurato, ma quest'anno è ancora peggiorato. L'informazione alla stampa è stata totalmente inesistente e quella alla TV è stata scarsissima e imprecisa. Per stampa, ovviamente, intendo la pagina sportiva dei quotidiani nazionali e non certo la pagina Reatina dove nessuno di noi credo trovi soddisfazione e dove non c'è bisogno di pubblicità per il volo a vela.

E' incredibile come ogni anno venga sistematicamente sciupata l'occasione migliore, anzi l'unica occasione vera del volo a vela per essere ricordato dalle cronache sportive. Eppure le nostre scuole di volo attendono ansiosamente gli allievi!

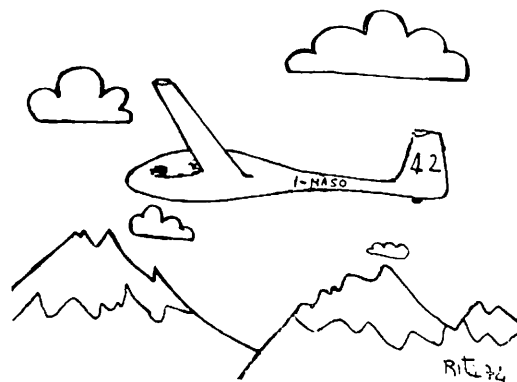
Io ho sempre affermato che questo è un preciso compito dell'Organizzazione, importante tanto quanto quello di trovare i trainer, ma evidentemente, poichè se gli alianti decollano e i concorrenti rientrano, la gara sembra riuscita, e il lavoro della stampa comincia alla sera, allora nessuno degli uomini già duramente provati dal sole e dalla fatica se la sente di passare tre ore al telefono. Però, perdiana, il problema esiste e perciò io prego l'amico Morelli di volere finalmente denunciare questa carenza e dire chiaramente se è un problema di uomini o un problema di quattrini. Sono certo che una sua richiesta di aiuto troverebbe risposta ed io per primo mi offro di contribuire per questa causa nella mia veste di sportivo, di esponente di un gros-

so club fatto di lavoratori gratuiti, di membro della Commissione per il Volo a Vela. Così non può durare per il decoro del nostro sport relegato finora ad una posizione che viene sicuramente dopo le bocce e il tiro alla fune!

Miscellanea

- I premi vanno esposti prima dell'inizio delle gare con già indicata la loro destinazione; è una questione di forma che però può evitare alcune antipatiche recriminazioni al momento della premiazione.
- Non è passata inosservata la mancanza del Presidente dell'Ae.C.I. alla cerimonia di premiazione.
- La necessità di un calcolatore elettronico si è fatta sentire e diventerà indispensabile; perchè non chiedere collaborazione a qualche industria Reatina tipo Telettra, magari chiedendo l'intervento di Orsi? Disponendo di un terminale o similia si potrebbe anche fare (vedi Finlandia) una classifica separata per il Campionato Italiano che non corrisponde solo a uno sfizio ma che sopperirebbe all'esigenza di evitare ulteriori confusioni nell'informazione alla stampa dove si potrebbe leggere che un tedesco ha vinto il Campionato Italiano!? Del resto il comunicato ufficiale dell'Ae.C.I. per l'esercizio 1974 dava proprio questa notizia: il tedesco Peter è il campione italiano del 1974...! Controllare per credere.

L. Briigliadori



IL QUESTIONARIO N. 2

Al termine dei Campionati 1975 abbiamo inviato ad alcuni esponenti dei maggiori Centri di attività volovelistica del Nord Italia la lettera-questionario n. 2 nel tentativo di raccogliere opinioni circa la possibilità o meno di promuovere certe iniziative.

Pubblichiamo le risposte pervenuteci e ci auguriamo che — fornita la materia — il discorso possa continuare tra i responsabili dei vari centri interessati.

Ecco il testo della lettera:

I 15.mi Campionati Nazionali appena conclusi hanno confermato che malgrado le difficoltà (e le affermazioni degli stranieri) il volo a vela italiano è in continuo progredire e che ora si rendono necessarie nuove iniziative, particolarmente nel settore sportivo, verso il sempre maggior numero di «esordienti» che ogni anno scendono in lizza in campo agonistico e trovano la sola «arena» di Rieti.

- 1. Ciò premesso — e indipendentemente dalle future sorti del Centro Nazionale — ritenete che sia possibile organizzare, nell'arco di territorio compreso da Torino a Ferrara, delle competizioni di breve durata (anche solo dei fine settimana) riservate agli «esordienti»?*
- 2. Chiarito che per «esordienti» dovrebbe intendersi coloro che hanno affrontato «la gara» in questi ultimissimi anni (e coloro che avranno l'umiltà di ritenersi tali anche se partecipi dell'attività sportiva da più anni) ritenete valido il fatto che questi «esordienti» affrontino la competizione a bordo di «super-aliati» di classe Libera?*
- 3. Considerato il continuo aumento del livello agonistico nelle gare di Campionato, ritenete possibile effettuare presso il vostro Club una selezione tra gli aspiranti a partecipare ai Campionati Nazionali?*
- 4. Qual'è la vostra opinione circa la possibilità di realizzare una competizione «aperta» a carattere nazionale, utilizzando qualcuna delle diverse forme praticate nelle altre nazioni europee (p.e. «campionato decentralizzato» o «Coppa Federale»)?*

Ecco le risposte pervenuteci:

Riccardo Briigliadori

- 1) Sì.
- 2) Sì.
- 3) Solo se si è costretti a limitare il numero dei partecipanti per Club.
- 4) Sono contrario. Sono invece favorevole a stimolare tante piccole gare nei vari Clubs.

Sergio Capoferri

1) Il fatto di organizzare delle gare di fine settimana sarebbe senz'altro positivo ed auspicabile ma ritengo che la partecipazione degli esordienti possa venire un po' frenata proprio dall'insicurezza dovuta all'esordio in gara. Inoltre secondo me l'esordiente ha bisogno di essere se non veramente accompagnato, almeno seguito da piloti di esperienza e non sempre questi sono disponibili per tale scopo. Riguardo al mezzo di gareggiare ognuno deve essere libero di scegliere il mezzo che vuole. Sarà poi la pratica continua dello sport a fargli cambiare mezzo.

2) E' senz'altro possibile effettuare nei Club una certa selezione per poi partecipare ai Campionati Nazionali; nel nostro Club esiste già un sistema del genere basato su determinate prove a cui partecipano i probabili concorrenti.

3) Non riterrei necessaria, nel momento attuale del volo a vela italiano, l'effettuazione di gare per «coppa federale» o altro in quanto le gare già in calendario (Torino, Alzate) possono senz'altro essere valedoli a tale scopo.

Smilian Cibic

1) Penso che si possano senz'altro organizzare delle garette per esordienti di carattere più o meno locale, in funzione delle possibilità organizzative dei singoli Club e delle caratteristiche dell'aeroporto (anche se Alzate ha fatto vedere come anche in un mini-aeroporto si possano far volare tanti alianti, ma Alzate è un fenomeno a sè).

A Thiene od Asiago per esempio penso che si potrebbero organizzare gare con una decina di concorrenti.

2) Si potrebbero forse chiamare «esordienti» tutti quelli che non hanno mai partecipato ai campionati in Lega 1. Anche se è un pugno in un occhio vedere concorrenti di Lega 2 in «super-alianti», e lo sarebbe certamente anche nelle garette di cui si parla, penso che sia difficile dire di no a un concorrente che possiede una tale macchina, quando la gara sia ad handicap (che semmai potrebbe essere reso ancora più punitivo in questi rispetti). D'altronde il campionato di Lega 2 di quest'anno ha dimostrato che non basta avere i super-alianti per vincere.

3) Certo sarebbe possibile organizzare, se ciò fosse necessario, garette di selezione nell'ambito del Club, con modalità da stabilire all'interno del Club stesso.

4) Sarebbe certamente interessante. Si tratta di trovare chi la organizzi, e temo che, se si vuole che la cosa vada in porto, il peso debba ancora ricadere sui soliti volonterosi e generosi, che a un certo momento potrebbero anche averne abbastanza.

Penso peraltro che i tempi siano maturi per garantire una vasta partecipazione.

Guglielmo Giusti

Chiamato in causa, rispondo con piacere al Questionario di «VOLO A VELA».

Cominciamo col dire che la parola «esordienti» non mi piace. Potrà essere solo una sfumatura di stile ma in uno sport che mi ostino a considerare ancora onestamente pulito, mi piace pensare che si sia tutti uniti in uno stesso consesso, animati dagli stessi interessi, con la stessa irriducibile passione, in un insieme nel quale ci sono i bravissimi, i bravi ed i meno bravi che imparano e cercano di diventare bravi.

Se partiamo dal presupposto che le gare non sono una manifestazione di volo a vela di élite ma uno degli stati attraverso i quali si forma un volovelista esper-

to e senza le quali è quasi impossibile arrivare ad una completa formazione per un volo a vela attuale, moderno come lo richiedono le nuove tecniche di materiale alianti e di volo; oggi il volo sportivo o di insegna o di allenamento o di relax o qualunque esso sia non è molto dissimile da un volo di competizione, competizione contro il tempo cronometrabile o contro il tempo meteorologico o contro l'amico, di Club o contro se stesso, ma sempre competizione è.

Per cui niente esordienti ma vari livelli di preparazione e se poi mi dite che in qualche modo bisogna pure chiamarli, in attesa di meglio va bene anche «esordienti»; ma a me non piace lo stesso.

E passiamo alle risposte:

1) Organizzare delle gare al di fuori di Rieti è, e sarà sempre, uno sforzo generosissimo da parte di chi ci si vuol cimentare che merita sempre ed al di fuori di altre considerazioni, ogni approvazione, appoggio e partecipazione.

Viste le statistiche volovelistiche degli ultimi venti anni ed accertato che le gare di volo a vela nella Pianura Padana, da marzo a giugno unico periodo meteorologicamente valido, non sono mai state immuni da precipitazioni e bizzarrie varie, l'unico tipo di gara tecnicamente valido dovrebbe essere articolato su due o tre fine settimana.

Pregi: possibilità di avere un numero di giornate di gara sufficiente per una classifica onesta e nella quale i fattori fortuna ed altro giochino il meno possibile.

Difficoltà: trasferimento di piloti ed aiutanti per più volte sul terreno di gara, alianti da lasciare sul posto per due o tre settimane, difficoltà di ricovero alianti, una macchina organizzativa da tenere in moto per più tempo, costi più alti per organizzatori e partecipanti.

Comunque, aumentando continuamente il numero dei piloti che aspirano ad un Campionato Italiano di Lega 1 e, perchè no, di Lega 2, da svolgersi a Rieti in agosto (posto e stagioni insuperabili) sarà indispensabile organizzare delle selezioni regionali che nel caso specifico del-

la Valle Padana dovranno avere la struttura di cui sopra.

2) «Super-alianti», altro termine che non mi piace. E' stato coniato dai vecchi volovelisti barbogi come me che per avere scoperto il volo a vela anni fa quando è diventato adulto e volo sportivo, considerano alianti solo quelli che si usavano allora e che oggi stanno morendo per una logica inarrestabile, e «super-alianti» tutti quelli che la tecnica moderna, aerodinamica e di materiali è riuscita a produrre ai nostri giorni. Guardiamo la realtà in faccia: è come se si chiamassero «super-automobili» le macchine prodotte oggi solo perchè trenta anni fa si usavano le Topolino e le Balilla e si chiamavano automobili. E' anche un problema che sta quasi scomparendo perchè gli «alianti» malgrado tutti gli sforzi economicamente giustificati, ben pochi li fanno volare ed anche gli «esordienti» svolazzano su «super-alianti» che fanno sbavare i matusa. Dobbiamo solamente prendere atto che il volo a vela nel 1975 è così e non è una questione di ricchezza o di incontentabilità ma una questione di epoche.

3) Ho già detto prima che il continuo aumento numerico e di livello agonistico delle gare di Rieti renderà necessaria una selezione regionale. Che si possa fare in seno ai vari Club ho dei seri dubbi per difficoltà di obbiettive valutazioni tra piloti ed amici dello stesso Club e da difficoltà di comparazione dato i differenti livelli sportivi dei vari Club.

Non è detto che il miglior pilota di un Club non abbia una preparazione inferiore ad un pilota mediocre di un altro e viceversa. Solo gare a larga partecipazione possono essere considerate selezioni valide.

4) In considerazione di quanto sopra decisamente aperto a competizioni di qualsiasi tipo naturalmente utilizzando ed adattando esperimenti positivi già fatti in altre Nazioni, non nascondendomi le difficoltà di carattere organizzativo ed economico relative.

Questo, onestamente, il mio pensiero.

1) L'esperienza insegna — vedi Torino 1975 — che i piloti preferiscono gareggiare soltanto a Rieti. Non si può neanche dire che abbiano tutti i torti: basti pensare alle difficoltà di circolare sulle strade con gli alianti, per arrivare in un posto dove è molto probabile che piova per tutta la durata della (breve) competizione. Un simile programma avrebbe successo solo nel caso che le suddette competizioni servissero da selezione (ufficiale) per l'ammissione alle gare di Rieti, come succede in altri paesi, vedi la Francia. In questo caso, naturalmente, non avrebbe più motivo di esistere la Lega 2, con sensibile alleggerimento della organizzazione dei Campionati.

2) E' sempre stata mia convinzione che gli esordienti dovrebbero gareggiare esclusivamente su alianti di classe Club.

3) E' molto difficile, per motivi lunghi a spiegare qui, effettuare una selezione seria nell'ambito dei Club, o almeno, nell'ambito del mio Club.

4) La mia opinione è negativa. Lasciamo perdere le diverse situazioni meteo fra località anche vicine. Pensiamo solo alle possibilità che si aprono davanti a chi può volare tutti i giorni, in confronto a chi invece deve rassegnarsi a volare soltanto nei giorni festivi. Senza contare che niente può sostituire il confronto diretto, sullo stesso terreno e nelle stesse condizioni. Del resto, esaminando con attenzione le classifiche della Coppa Federale Francese (pubblicate su «Aviasport» di agosto) si può vedere che neanche compare il nome di Cartry, quarto classificato e migliore dei francesi negli ultimi Campionati mondiali in Australia; e come lui molti altri piloti dell'Equipe de France, a riprova del fatto che una simile competizione premia chi può — beato lui — dedicare gran parte del suo tempo al volo a vela, e punisce chi, pur essendo un ottimo pilota, non ha la possibilità di fare altrettanto.

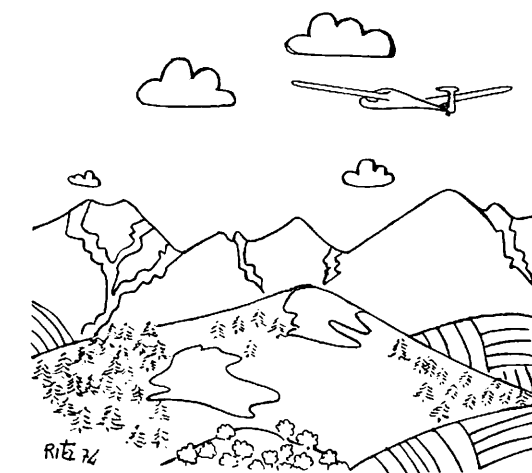
1) Effettuata riunione dei piloti sportivi al Club A.V.F.

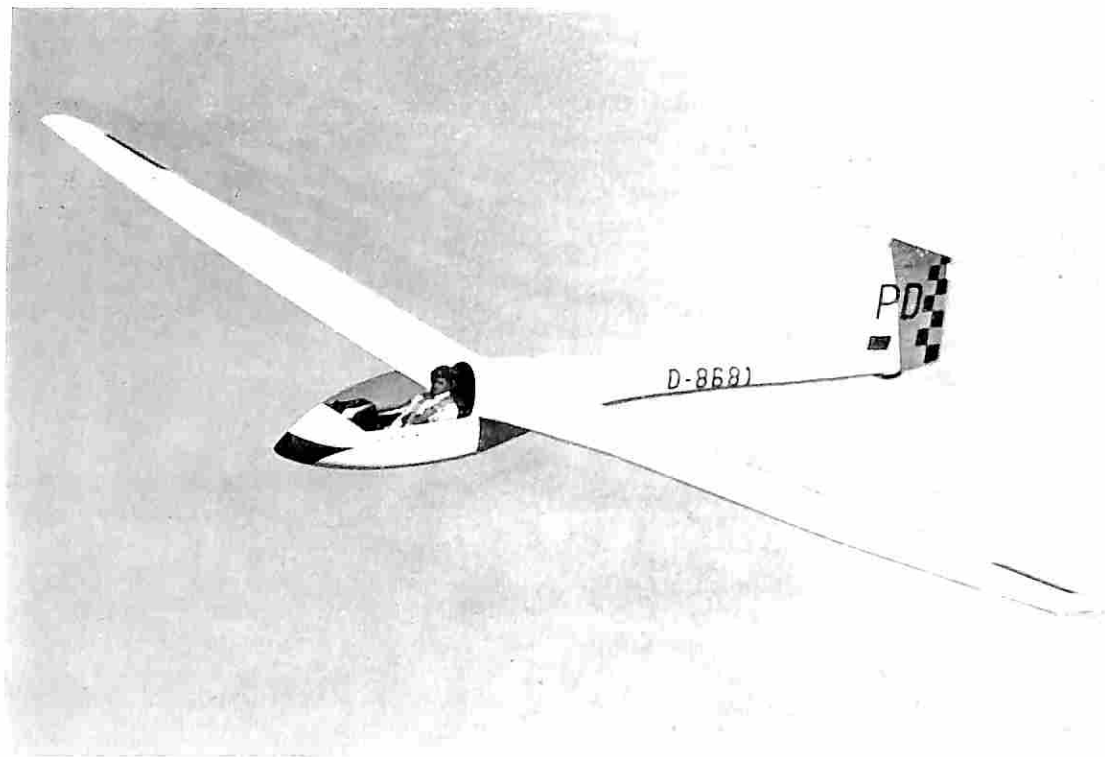
Abbiamo un aeroporto «tutto» per il volo a vela. Quando saremo a posto con carte e documenti (aeroporto) crediamo sia possibile e necessario inserire dei fine settimana da corsa.

2) Si corre a handicap e allora?

3) No, solo imporre ore e Km. da fare è l'unica strada per avere gente che sa navigare anche fuori Rieti.

4) E' assolutamente necessaria la Coppa Federale 1976. Da parte nostra abbiamo un trofeo interno molto combattuto, che potrebbe essere preso ed inserito a livello nazionale con quello di altri Clubs. Semplice e poco costoso!





L'Astir CS è l'aliante per tutti

E' desiderio di molti Club e proprietari di alianti di avere una macchina in vetroresina, ma questo desiderio a causa dei continui aumenti dei prezzi degli alianti è sempre rimasto solo un sogno. D'altra parte, questi tipi di aliante erano stati concepiti soprattutto per piloti abili ed esperti e quindi non erano alla portata della maggior parte dei piloti di Club.

Con l'Astir CS abbiamo portato sul mercato un aliante in vetroresina nello studio del quale sono stati tenuti presenti i problemi sia di Club (costruzione robusta, facile montaggio, impiego sicuro e facile) che dei piloti da gara. Razionalizzando la produzione e semplificando il progetto abbiamo ridotto i tempi di produzione al punto che siamo in grado di offrire il nostro aliante ad un prezzo sicuramente interessante per tutti.

Ala

A differenza degli altri alianti Standard

attuali con una superficie alare normalizzata a 10 mq. l'Astir CS ha una superficie di mq. 12,4.

Il profilo alare è un nuovo studio e sviluppo del Prof. Dott. Eppler (Studkard) e dà all'Astir le richieste caratteristiche di un comportamento tranquillo richiesto dai piloti di Club e resta notevolmente manovrabile alle basse velocità.

Cabina molto spaziosa

La cabina è stata dimensionata in modo da creare comoda ospitalità ad un volovelista anche di statura oltre m. 1,90 e con relativo paracadute.

Per dare maggiore libertà di movimento al pilota, il cruscotto è stato realizzato a forma di fungo anche e soprattutto per una maggiore sicurezza in caso di lancio con paracadute e per eventuali atterraggi duri.

Tutte le leve di comando sono protette

alla base per evitare l'infiltrazione di corpi estranei vaganti in cabina.

Cappottina

La grande cappottina ribaltabile a destra dell'Astir CS oltre a permettere una grande visibilità in tutte le direzioni, consente i più ampi movimenti del pilota.

Due semplici levette permettono lo sgancio di emergenza.

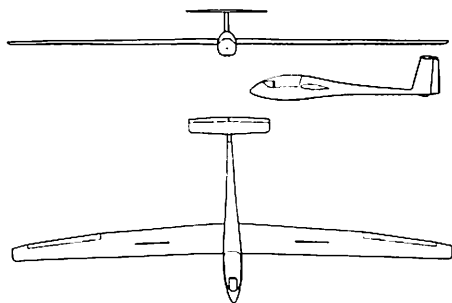
Serbatoi per acqua

I serbatoi alari per una capacità di l. 90 permettono un aumento di carico alare fino a Kg/mq. 36,3.

Con il montaggio delle semiali alla fusoliera i serbatoi alari si innestano automaticamente alla fusoliera formando un unico complesso. Il carico dell'acqua avviene mediante due aperture sulle semiali, mentre lo scarico è ottenuto con un unico rubinetto, nel vano carrello principale.

Carrello retrattile

Il carrello con freno sulla ruota è molto solido e dimensionato in modo da sopportare atterraggi con un pieno carico di acqua e su terreni non completamente lisci.



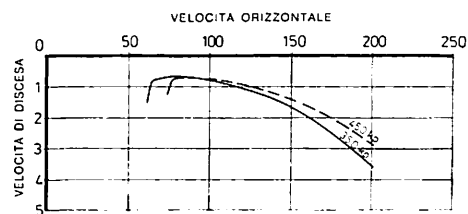
Attacchi

Cura particolare è stata usata dal costruttore nello studio degli attacchi cosicché il montaggio delle semiali e del piano di coda è completamente automatico, con

possibilità di controllo del corretto montaggio per mezzo di indicatori colorati. E' perciò possibile eseguire un facile montaggio in pochi secondi, fra l'altro non c'è possibilità di perdere spine e spinotti in quanto sono stati completamente aboliti.

Fusoliera e piani di coda

La lunga fusoliera e i piani di coda ben equilibrati permettono un pilotaggio confortevole realizzando un'ottima stabilità trasversale e longitudinale, sia durante il decollo che in volo in spirale. Si evitano pertanto correzioni inutili che significano perdita di quota, e stancano il pilota in voli di lunga durata. La grossa sezione della fusoliera, da prove eseguite in volo, non influisce negativamente sulla finezza aerodinamica della stessa.



Polare delle velocità
G 102 ASTIR CS

Buon comportamento in volo

Il nuovo profilo E 603 mostra un comportamento sorprendente. L'aliante può senz'altro essere usato a velocità fino a 60 Km/h mantenendo inalterata l'efficacia degli alettoni. In assetto completamente cabrato l'Astir CS non va in stallo, ma vola in Sack-FLUG (volo spanciato).

La vite è possibile solo a comandi incrociati a fondo corsa e la rimessa è istantanea centralizzando i comandi. E' possibile spiralarne ancora a 65 Km/h.

Il grande piano di coda dell'Astir CS consente di eseguire senza alcun pericolo, decolli a verricello con qualunque posizione di baricentro.

Dati tecnici

Profil Eppler E 603

Ala

apertura	15 m.
superficie	12,4 mq.
allungamento	18,2

Fusoliera

lunghezza	6,47 m.
altezza timone	1,4 m.
altezza cabina	0,87 m.
larghezza cabina	0,64 m.
misura pilota	1,95 m.

Pesi

peso a vuoto	240 Kg.
carico utile in fusoliera	120 Kg.

acqua ballast	90 Kg.
peso senza ballast	360 Kg.
peso con ballast	450 Kg.
carico alare minimo	26 Kg mq.
carico alare max.	36,3 Kg mq.

Velocità

velocità max.	250 Km h
velocità stallo	60 Km h
traino a verricello	120 Km h
traino aereo	170 Km h
carrello estraibile fino a	250 Km h
diruttore estraibile fino a	250 Km h

Caratteristiche di volo

caduta minima senza ballast	0,6 m/sec. a 75
caduta minima con ballast	0,7 m/sec. a 85
efficienza max. senza ballast	37,3 a 95
efficienza max. con ballast	38 a 105

Per il cinquantenario del volo a vela

*Eterni sogni immani
Ricchi di presupposti
Audaci voli umani
Furono gli avamposti
Di questa realtà viva
Che al volo non fù priva.*

*Sono sogni trasmessi
E iniziati per svago
Dai pensieri repressi
Che l'uomo non mai pago
Li ha poi estrinsecati
In apparecchi alati.*

*Dai primi tentativi
Di tanti anni addietro,
Dai salti primitivi
Forse di qualche metro
Giungemmo poi all'odierna
Fine arte superna.*

*Studi, fatiche e gloria
Hanno già accantonato
Cinquant'anni di storia
Di volo veleggiato,
Periodo di impegno
E di emozioni pregno.*

*Tecniche sopraffini,
Esperienze costanti
Plasmarono alla fine
Questi stupendi alianti
Che per il cielo fatti
Paiono quasi astratti.*

*Con essi noi andremo
Per i cieli infiniti
Verso il traguardo estremo
Dei progetti più arditi,
Stimolo che arde e svela
Il vero volo a vela.*

*Se la passione esalta
Questo sport eccellente
Lo spirito risalta
Ed eleva la mente,
S'annulla ogni frontiera
A questa eletta schiera.*

*Se fù dato d'avere
Dei cieli la possanza
Bisogna mantenere
Umiltà e fratellanza,
Continuando a volare
Continuando a sognare!*

Edoardo il tabellista

Mostra e mercato dell'aliante usato

I DUE OBIETTIVI DELLA MOSTRA

Il lento processo di incremento quantitativo del volo a vela italiano sembra essere sul punto di manifestare — certamente influenzato dalle ultime brillanti edizioni del campionato nazionale con forti partecipazioni straniere — un sensibile risveglio.

Nel corso del 1975 le occasioni ufficiali di incontro per i volovelisti sono state tre: la gara di Alzate (1° Trofeo Colli Briantei), la gara di Torino (8° Trofeo Città di Torino) e il XV Campionato Italiano.

Prima dell'ultima possibilità stagionale di scambi personali e di pubbliche relazioni (XVIII Briefing delle Due Torri), si

La nascita delle intraprese merita sempre una breve ricerca storica.

Mario Moltrasio e Sergio Capoferri mi incontrano ancora una volta a Rieti, questa estate, e tra le diverse ipotesi di



inserisce una nuova operazione di incentivazione: la prima

MOSTRA E MERCATO DELL'ALIANTE USATO

La Società Glasflügel Italiana, sotto il cui patrocinio nasce l'iniziativa, si augura che la velocità di espansione della disciplina volovelistica — nei diversi aspetti didattici, turistici, agonistici, commerciali e di ricerca — abbia ad aumentare ulteriormente fino a fare dello scambio dell'aliante non tanto un semplice **atto di compravendita**, quanto una ulteriore **occasione di avvicinamento** dei volovelisti italiani.

LA PRIMA DELL'USATO

collaborazione caldeggiavano la realizzazione pratica del mercato dell'usato, loro idea tenuta in serbo da almeno cinque anni.

Tra amici è raro che ci si comporti nel rispetto delle regole della diplomazia e

quindi si parla senza riserve, ma l'aver risposto che l'idea l'avevo da almeno venticinque anni non è stato, invero, molto delicato e me ne sono dispiaciuto un secondo dopo la dichiarazione.

Oramai era fatta. Anzi, è quasi certamente anche da quella involontaria, sia pur sincera, indelicatezza che nasce l'impegno di passare all'azione. Impegno poi perfezionato in una dolce domenica di settembre passata con la famiglia Moltrasio in un vecchio fortilizio piazzato sulla sponda occidentale del ramo lecchese del lago di Como.

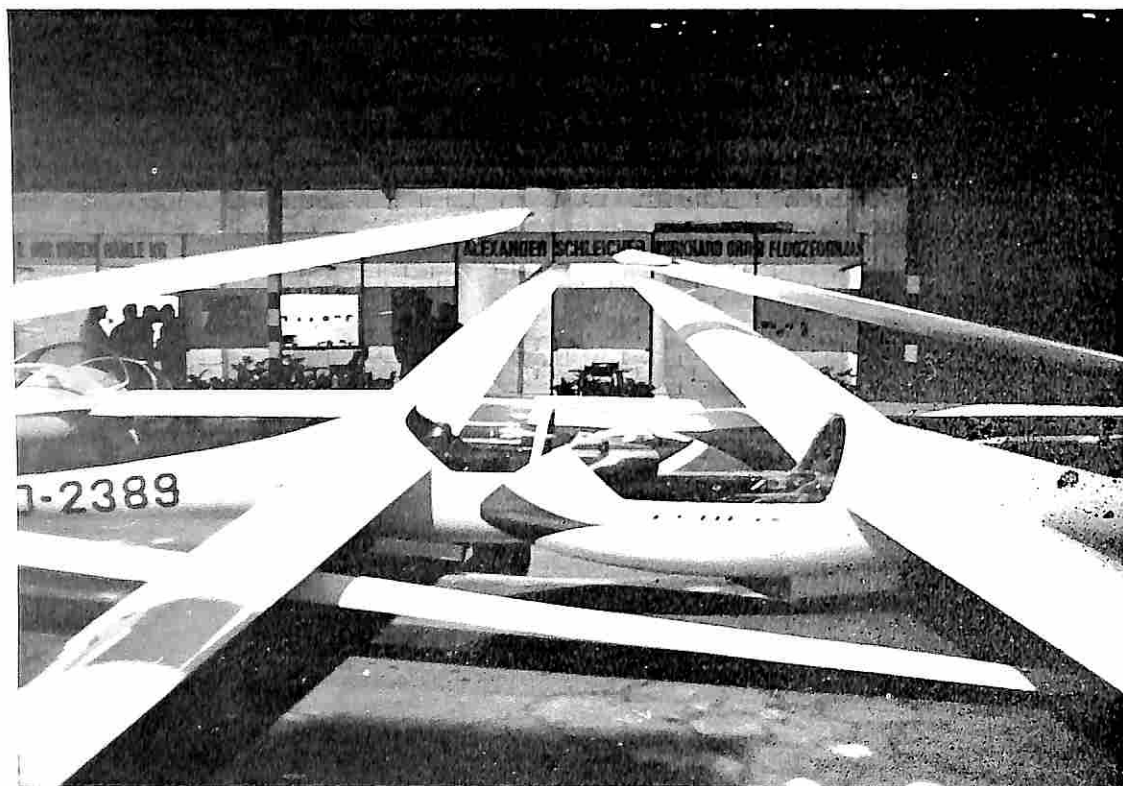
Passo ora a parlare — molto brevemente per non abusare della generosa ospitalità di Lorenzo Scavino che ancora una volta è costretto ad uscire dai limiti dell'agenda di «VOLO A VELA» — dei risultati raggiunti dalla prima edizione della Mostra e Mercato dell'aliante usato.

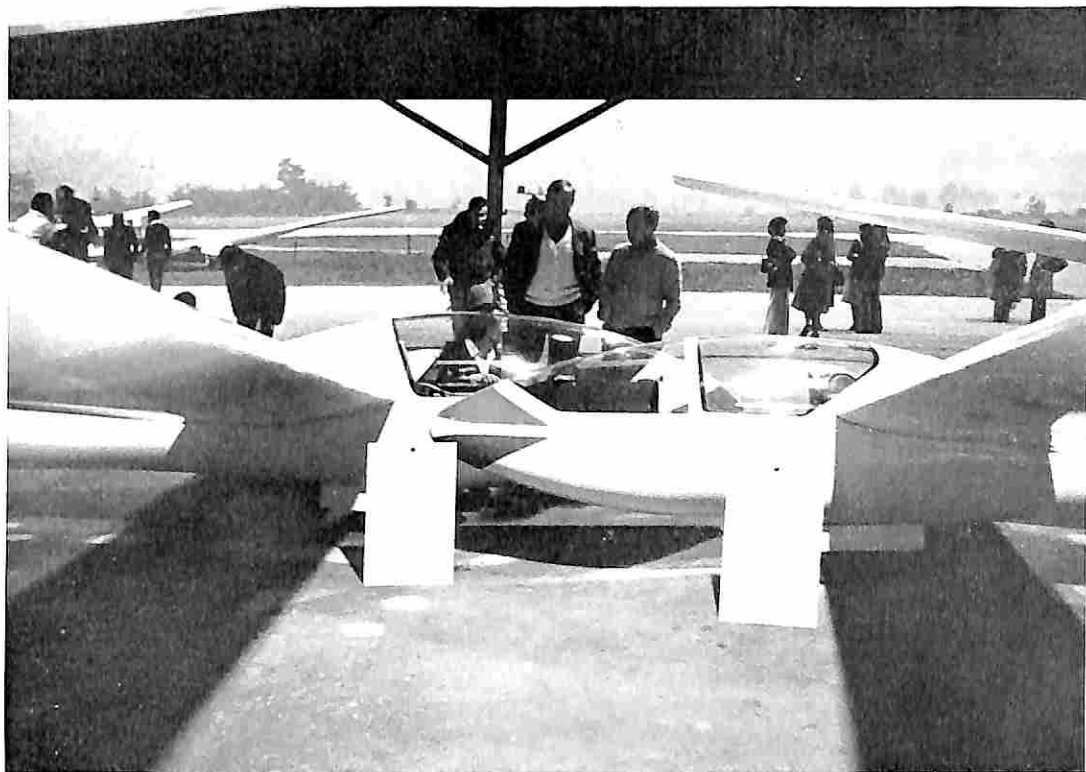
Innanzitutto deve indirizzare l'encomio di Mario Moltrasio agli «uomini» della Glasflügel Italiana che, guidati con entusiasmo e notevole capacità operativa da Giampaolo Ghidotti, hanno superato

con spirito volovelistico le limitazioni di orario e le difficoltà classiche di una «prima»: Gisella Bonalumi e Danila Corna per il supporto burocratico dato nella fase preparatoria; Federico Gotti, Giovanni Crotti e Mario Ferrari per la realizzazione e il montaggio dei padiglioni interni oltre che per l'approntamento dei materiali ausiliari; Tommaso Gotti per i servizi generali; Camillo Foppolo e Giovanni Rottoli (i maghi delle riparazioni-lampo che a Rieti tutti conoscono), per l'allestimento generale e la movimentazione dei mezzi.

Siccome c'era in gioco un pezzo di reputazione personale, abbiamo messo in linea anche le forze familiari: Ghidotti, la moglie; chi scrive, la moglie e il figlio Raffaele, oltre al luogotenente Luigi Bertoncini per la movimentazione dei mezzi e per gli affari generali. Sono poi stati piacevolmente reclutati sul posto: «Adriatica» Brigliadori per gli ingressi del sabato e Roberto Pressato per i ricoveri serali delle macchine esposte all'aperto.

Non devo trascurare di ringraziare il Pa-





dreterno per il tempo. Pioggia continua da martedì a venerdì alle ore 18, senza una pausa. Moltrasio arriva tre volte in campo per la guerra psicologica positiva: «Sarà discreto sabato e certamente, vivacemente bello domenica». Puntuale come un treno svizzero, il tempo fa come profetizzato. Tanto da consentire arrivi in volo da Bolzano (2 «Cessna» quadriposto), da Ferrara (1 «Seneca» bimotore), da Alzate (1 «Robin DR 400/180 R» e 1 «EC 40 Eventuale» a traino di 1 «PA-18»), da Calcinate (1 «RF 5» e 1 «Janus» a traino di 1 «L-5» HP 230), da Bresso (4 velivoli di tipo diverso).

Per quanto riguarda il nocciolo della mostra, avevamo di fronte due grosse incognite: realizzare la concentrazione di un buon numero di «venditori» (quanti avrebbero aderito?) e richiamare un proporzionato numero di «compratori» (quanti avrebbero creduto?).

La prima incognita ha avuto questa soluzione: 21 macchine in vendita, di cui 12 fisicamente presenti, più 7 macchine nuove esposte a campione della corrente produzione in atto in Italia e in Ger-

mania federale. Da citare il lungo percorso italiano su strada da Ferrara a Valbrembo per il Rolladen-Schneider «LS 1-f» e l'ancor più lungo percorso internazionale su strada da Mattsies a Valbrembo per il Grob «Astir CS».

In poche parole, la nostra previsione è stata superata del doppio.

La seconda incognita è stata risolta con questi dati: vendita in luogo di tre macchine usate per un valore totale di Lire 10.600.000, avviamento di trattative per altre quattro usate e prenotazione per la vendita di tre aianti nuovi da competizione.

Il totale del valore esposto, riferito naturalmente alle macchine usate, è di Lire 117.100.000.

Il «pubblico» generico (per intendere quanti non avevano in anticipo volontà di acquisto ma semplice curiosità di visita) è affluito in misura assolutamente incoraggiante. Il 90% era rappresentato da volovelisti praticanti, naturalmente. A questi è andato il premio della prova in volo dell'«Astir CS» che ha fatto tan-

ti voli quanti erano permessi dalle ore di luce disponibili sabato e domenica. Il resto, da curiosi richiamati anche dalla bellezza della giornata autunnale, oltre che dal ristorante locale rinomato per la bontà della cucina.

E allora bisogna continuare. E siccome

l'esperimento ci ha dato molti solidi elementi, abbiamo la possibilità di preparare la seconda edizione su un perimetro internazionale.

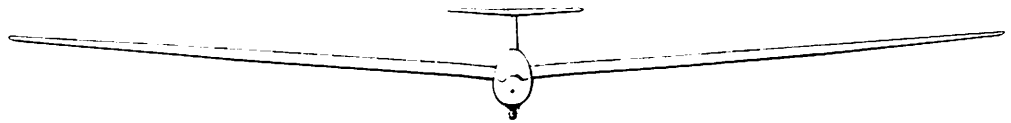
Egidio Galli

Elenco alianti in vendita

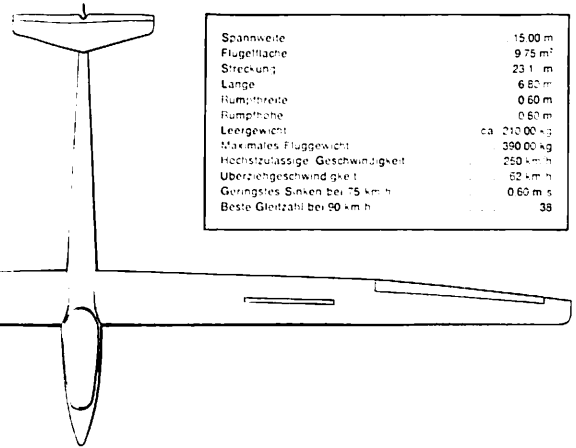
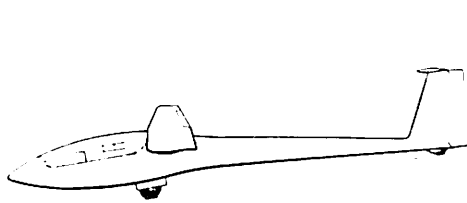
		anno costr.	ore volo	Lire
1	I-EVAI Zugvogel III B	1968	665	4.500.000
2	I-LDUE EC 40 Eventuale	1963	750	2.500.000
3	I-HEUR Caproni A 3	1968	459	4.300.000
4	I-DURI CVV 8	1966	587	4.000.000
5	I-RIFF Caproni A 3	1969	462	4.500.000
6	I-RAPP Caproni A 3	1969	466	4.500.000
7	I-MAGO Bölkow Phoebus A 1	1957	600	6.500.000
8	I-SCPV Caproni A 2	1969	240	4.000.000
9	I-CIAU SHK	1966	1173	6.800.000
10	I-RANI EC 39 D Uribel D	1968	260	3.500.000
11	I-BROC Libelle 301 B	1969	550	7.800.000
12	I-TOTI Slingsby Dart	1966	733	4.500.000
13	I-CPVM ASK 14	1970	80	6.000.000
14	I-MEZZ Bergfalke IV	1974	200	9.200.000
15	I-OSEI M 100 S	1962	1384	1.800.000
16	I-AVCZ Standard Libelle 201 b	1970	600	6.500.000
17	I-URKA Standard Libelle 201 b	1972	290	7.500.000
18	I-VCPW Caproni A 3	1969	500	5.500.000
19	I-HVAR EC 39 D Uribel D	1968		2.700.000
20	I-AVSC Standard Libelle 201 b	1970	800	6.500.000
21	G-BBVC Kestrel 19	1974	200	14.000.000

Nota - Sono dotati di rimorchio gli alianti contrassegnati dai seguenti numeri:

1, 3, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 18, 19, 20 e 22.



HOCHLEISTUNGSSEGELFLUGZEUG *LS1-f*



Spannweite	15,00 m
Flügelfläche	9,75 m ²
Streckung	23,1
Länge	6,82 m
Rumpfhöhe	0,60 m
Rumpfbreite	0,60 m
Leertgewicht	ca. 212,00 kg
Maximales Fluggewicht	350,00 kg
Höchstzulässige Geschwindigkeit	250 km/h
Überziehgeschwindigkeit	82 km/h
Geringstes Sinken bei 75 km/h	0,60 m/s
Beste Gleitzahl bei 90 km/h	38

L'aliante Standard L.S.1-F è un ulteriore sviluppo dell'ottimo modello L.S.1-C ed unisce la nostra più valida esperienza nella costruzione di alianti con le nuove conoscenze aerodinamiche di cui tutti conosciamo gli ottimi risultati.

Ala

Costruzione in sandwich e adotta gli stessi profili del modello L.S.1-C rispettandone tutte le misure sia negli alettoni che nei diruttori.

Da parte nostra e secondo l'esperienza acquistata in numerose competizioni siamo convinti che questa ala rappresenti l'optimum di caratteristiche sia per il volo in spirale e relativa salita, sia come volo di alta velocità. In sostanza abbiamo unicamente variato la tecnica costruttiva per irrobustirla ove necessario ed adattarla a ricevere nuovi carichi di ballast previsti.

Fusoliera

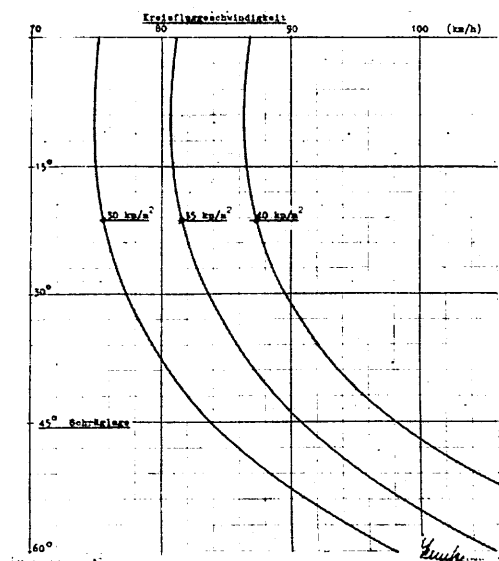
Costruzione in GFK a guscio, ad eccellente penetrazione, facilità di riparazione ed uniformità di prodotto ottenuta mediante maturazione a caldo delle parti tutte di elevata qualità ed omogeneità.

La capottina, in un pezzo unico, risolve validamente i problemi di visibilità e maneggevolezza, con quelli della sicurezza;

è dotata di sgancio di emergenza sul cruscotto e blocchi di sicurezza laterali. Un nuovo sistema di meccanismi dotato di ammortizzatore idraulico ne bilancia la posizione in ogni parte; questa resta

Kellendon Schneider GBR
Abt. Segelflugsportbau Kreisflugdiagramm LS1-f/3.10.74

Optimale Kreisfluggeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Schräglage und Flächenbelastung



aperta in qualsiasi posizione senza sbattere per vento od altre sollecitazioni.

La chiusura è su guida e si esegue dall'interno con tutta facilità.

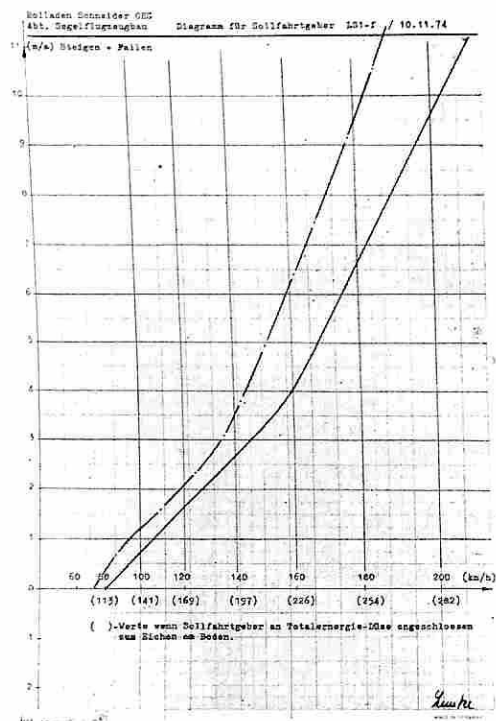
Il posto di pilotaggio realizzato con cura consente a piloti di ogni misura una facile abitabilità come pure l'uso di paracadute di ogni tipo è previsto.

Il gancio di traino è stato inserito di serie nel carrello ed è facilmente raggiungibile e permette a causa della sua posizione centrale sia il traino aereo che quello a verricello.

A richiesta è possibile installare un gancio anteriore.

Il cruscotto è in grado di accogliere n. 9 strumenti e a capottina aperta il vano impianti è completamente accessibile per sostituzioni o controlli dei contatti. Tutto l'impianto strumenti è accessibile senza smontare alcuna parte dell'aliante. La aerazione anteriore è particolarmente efficace. Esiste inoltre un aspiratore di aria in coda alla fusoliera.

Particolare inedito in questo aliante è il meccanismo del carrello dotato di un dispositivo per cui non è possibile atterrare senza averlo estratto o essersi dimenticato di farlo.



Timone di profondità

Qui sono state ulteriormente migliorate le caratteristiche dell'aliante con l'adozione di un piano fisso e mobile a nuovo profilo con ottimi risultati nel volo in salita.

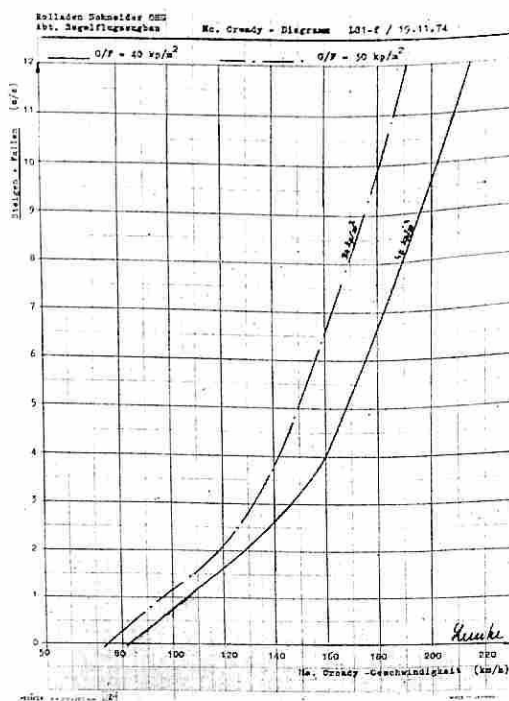
Lo smontaggio è simile all'L.S.1.-C e si esegue senza alcun attrezzo con la semplice rotazione di una ghiera nella parte superiore della deriva. Tre spinotti assicurano il rigido collegamento senza possibilità di errori.

Carrello

A generale richiesta è stato per la prima volta su aliante costruiti con un ammortizzatore; è collocato in apposito vano nell'interno della fusoliera.

Facile da manovrare si trova sulla sinistra della cabina con la disposizione di sicurezza illustrata al punto precedente.

Certamente, come l'esperienza ha dimostrato, questo nuovo aliante in plastica soddisfa in modo ottimale le esigenze dei piloti sportivi più esigenti e per le sicure prestazioni e caratteristiche anche quelle dell'allenamento primario nei clubs.





Notizie dai Campi di Volo

ALZATE

Partenza simultanea

L'idea del nastro di partenza è di Riccardo Briigliadori e nacque verso il 1967 quando all'A.V.M. il desiderio di gara era forzatamente messo in terza posizione dopo i problemi della sopravvivenza dell'ente e della ricerca accanita di un aeroporto di proprietà.

Le realizzazioni pre-gara sono solamente tre: nel 1968 sull'aeroporto di Novi Ligure con cinque alianti, coi teli, senza fotografie e con incerto supporto radio; nel marzo 1975 sull'aeroporto di Alzate Brianza con cinque alianti, coi teli, con fotografie e con preciso intervento radio; nell'aprile 1975, ancora su Alzate, con undici alianti, senza teli, senza fotografie e con radio oramai in clima di battaglia.

Poi — e siamo alla cronaca — alcune riunioni si svolgono in altalena fra la convinzione della bontà del dispositivo e l'insicurezza di coloro che avrebbero dovuto facilitare la stesura della norma.

A quarantotto ore dal «briefing» di apertura faccio una scelta. Da quattro mesi sono davanti alla rosa dei concorrenti

per analizzarne la composizione. Tutto dipende da loro. Se sono portati alla retorica, vanno imbrigliati con una norma rigida e il compito, perciò, si presenta difficile. Se sono, invece, portati alla sostanza, basta fare richiamo al loro senso di disciplina e dotarli di una regola scaturita dal buon senso e così il compito dovrebbe presentarsi relativamente facile.

A mezzanotte del 6 maggio, ho visto che la norma non me la regala nessuno, scelgo: i concorrenti non sono avversari. All'una e mezza finisco la minuta del testo che il giorno dopo avrei battuto a macchina in campo, già in tensione di «briefing». Il testo è riportato per intero alla fine di queste considerazioni.

Mi vien facile asserire, adesso, che il collaudo è stato superato con esito vicino al lodevole, non per la norma in sé ma per lo spirito di piena accettazione di un evento di dimensioni volovelisticamente storiche. E questo è stato, invece, un piacevole fenomeno di positivo intuito collettivo.

Confido di scrivere più per il «dossier» di preparazione all'edizione 1976 che per il lettore di VOLO A VELA assente da Alzate tra il giorno 9 e il giorno 11 maggio 1975, ma mi lascio ugualmente sfuggire qualche traccia di cronaca. Come questa curiosità: mai visto, in tante gare vissute, una serie di cinque «briefings» senza interruzioni e senza domande sulla norma. Innovativa come questa, poi. Stupefacente. Quasi non rassicurante. In altre parole: speriamo che la decadenza che caratterizza ampiamente la seconda metà del secolaccio presente non stia intaccando anche l'oasi dell'«idealismus» volovelistico...

Vado al nocciolo, al seme. Lo straordinario spettacolo disegnato in cielo dai ventuno alianti buttati a duecento all'ora «sul» motoaliante messo a sentinella della linea di partenza con soli cinquanta metri di margine, tanto eccitante visto da terra, quanto elettrizzante per i partecipanti stretti tanto da guardarsi negli occhi, ha così sorpreso — nella sua riuscita — credenti e miscredenti da determinare quella generale conversione che toglie, appunto, voglia e necessità di chiedere alcunchè nei «briefings» successivi al primo di carattere operativo.

Un anziano pilota militare, civile e da competizione, ora capace e stimato Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia, l'ing. Iginio Guagnellini, «in aria» da almeno quarant'anni, collezionista di una massa notevole di affermazioni nazionali e internazionali nonchè di avventure con un paio di ritorni quasi dall'aldilà, si è trovato, entusiasticamente acceso in volto, davanti al nuovo assoluto fatto con la necessità di dire e di ripetere senza condizionamenti ufficiali quanto gli fosse riuscito gradito, sorprendentemente gradito, il taglio figurato del nastro di partenza.

Assoluto per l'aliante, intendiamoci, perchè nel volo a motore, anche in Italia, da una «Giornata Aerea della Madonna» del primo dopoguerra, con una partenza in linea di aerei a motore da turismo e prototipi per un circuito triangolare compreso interamente nella superficie aeroportuale del «Forlanini» (e

poi: «Gara del Golfo» a Napoli, Circuito di Pescara, ecc.), già avevamo portato a casa il piacere insuperabile del carosello aereo.

Ma il motore è un conto. L'aliante, anche per noi che lo tocchiamo dal 1940, rimaneva fino a poco tempo fa la macchina bella, sicura e veloce fin che si voleva, ma pur sempre — almeno per un poco — anche macchina dell'imprevedibile, cioè non adatta allo scatto legato all'abbassamento della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Il segreto della riuscita l'aveva in serbo madre natura ed era stato da molti e molti campionati (nazionali e mondiali) utilizzato, anche se «malamente», per la scelta del momento di buttarsi sul percorso di gara.

Era, per l'appunto, il parcheggio aereo.

Ma perchè questo momento doveva essere lasciato al giudizio del pilota che avrebbe poi fatto le furberie che tutti sanno di partire ma non partire, tagliare per ritornare a tagliare e magari a ritagliare ancora col codazzo dei «marcatori» dietro?

Tutti sullo stesso piano d'orologio e quindi di condizione meteorologica, invece, dopo un parcheggio che non tortura nessuno perchè ha più fretta il responsabile delle operazioni di volo dello stesso concorrente di srotolare la matassa aerea che è lì sulle teste degli spettatori, come se si trattasse di deporre alla svelta la pentola presa dal fuoco coi manici bollenti. Chi ha il coraggio, in tale fremente attesa, di atterrare e ripartire?

Ad Alzate, la linea di partenza è stata aperta una volta al limite, cioè al momento del decollo dell'ultimo aliante della stessa classe più tre minuti (il trainatore era il Robin «DR 400/180 R»), le altre due col ragionevole intervallo di una decina di minuti dall'ultimo decollo (oltre, naturalmente, i 15' previsti dal punto 10 della norma).

La maturazione del momento propizio la si avverte, molto più che dall'esame del cielo, dai messaggi dei concorrenti che, comprendendo quasi sempre i valori di quota e di salita, facilitano enormemente

la decisione di aprire la linea di partenza. La posizione del responsabile delle operazioni di volo, che qui perde un poco della funzione relativamente semplice di regolatore del traffico acquistando quella dello stregone che se sbaglia paga col ridicolo, è invero scomoda.

Bisogna aver accumulato parecchie gare e di esse aver afferrato, come squadrista e come responsabile dei decolli, il muto linguaggio dei pensieri dei piloti per capire che costoro — anime semplici — pretendono solo ordine. Voglio dire: ordine nella meccanica aeroportuale dei traini, ossia un preciso e inesorabile servizio di «sparata in aria» con successivi esatti controlli (finestra, cronometristi, ecc.). Nel caso di Alzate: un ordinato contenimento della smania di partire e una non eccessiva larghezza dei controlli in un sistema appena nato.

Il concorrente, ottenuto che altri si sacrificino per organizzare una gara, è anche molto generoso e si piega facilmente al volere del responsabile. Pretende solo di essere trattato bene, ecco.

E dico ciò, dopo aver mandato, un po' di anni fa, una ventina di alianti a fare una planata sotto la pioggia pur di far riuscire la gara; il regolamento preten-

deva un certo numero di prove e mancava quella. Mi piangeva il cuore ma ho dovuto decidere. Ebbene, con sorpresa, mi toccò di registrare che tutti i piloti presero la cosa con sportività e con animo lieto. Avevo peccato di pessimismo. Era Bologna 1968.

Anche ad Alzate la stessa pesante responsabilità: farli partire (terza prova) in assenza o quasi di condizione. Nemmeno uno sberleffo radio e via tutti — decoroso spettacolo — in grande e silenziosa compunzione. Sono momenti di fede e di preghiera. Per i meno dotati (ho detto malissimo?) almeno di commozione.

Adesso un pensiero al progresso. Non mi sento di propugnare per Rieti l'adozione immediata della formula, anche perchè ho bisogno — con altri — di superare la poesia dello spettacolo vissuto per separarne la parte tecnica, ma è certo che, fors'anche per l'aria di casa, mi auguro per il 1976 la presenza di almeno 40 alianti per un solido collaudo della «simultanea».

Solamente dopo mi sentirei di parlare della eventuale estensione: magari anche all'area reatina.

Egidio Galli

Trofeo Colli Briantei: Norme di circuitazione aeroportuale **Norme per la partenza simultanea**

- 1) L'ordine dello schieramento di partenza degli alianti in pista è ottenuto per estrazione a sorte effettuate dal Direttore delle Operazioni di Volo con la collaborazione di due concorrenti.

Gli alianti sono disposti su due file: il primo a partire è sulla sinistra, il secondo sulla destra, il terzo dietro il primo e così via.

Le due classi Standard e Club sono separate nell'ordine di schieramento.

Lo scalamento giornaliero è di 1/4 degli iscritti per ciascuna classe.

- 2) La circuitazione di allontanamento dei traini dall'Aeroporto ha senso anti-orario.
- 3) Le zone di sgancio sono:
 - Alpe del Vicerè, per situazioni normali;
 - Montorfano o Lago di Alserio, per situazioni di sottovento.

- 4) Le quote di sgancio, secondo le condizioni della giornata e per fissazione in sede di briefing, sono: 500, 800 e 1000.
E' consentito lo sgancio anticipato rispetto alla quota fissata per la giornata.
- 5) Gli alianti devono veleggiare «in parcheggio», alla massima quota possibile, in attesa dell'annuncio-radio dell'ora di apertura della linea di partenza sulla frequenza 122.6.
E' vietato l'uso della radio tra aliante «in parcheggio» e le squadre a terra.
- 6) Dal momento di inizio delle partenze (per la precisione: dal momento del primo decollo) è imposta, per tre ore, una zona aerea vietata costituita da un cilindro con base un cerchio del diametro di metri 1.200 imperniato sulla mezzeria della pista, alla testata Nord della stessa e con altezza di metri 2.000.
- 7) La linea di partenza coincide con la linea di traguardo. E' il piano verticale, largo metri 1.000 e alto metri 1.000, poggiato con la sua linea mediana verticale sulla mezzeria della pista all'origine Nord della pista stessa e orientato Est-Ovest. Coincide cioè con la stradina perimetrale Nord del campo.
- 8) Il cilindro vietato deve essere attraversato dagli alianti solo con rotta 030° per il supero della linea di partenza che, si ripete, deve essere superata a quota **non** superiore a metri 1.000.
- 9) La linea di partenza che, si ripete, è tutta in zona vietata, viene presidiata dal motoaliante della Commissione Sportiva Operante che incrocia alla quota costante di metri 1.050 con commissario sportivo a bordo e con barografo.
Ovviamente ciascun aliante deve superare la linea di partenza passando sotto il motoaliante.
- 10) I due annunci-radio dell'ora di partenza delle due classi sulla frequenza 122.6 vengono dati dal Direttore delle Operazioni di Volo non prima di 15' dal decollo dell'ultimo concorrente di ciascuna classe e 15' prima dell'effettiva apertura della linea di partenza.
I termini possono coincidere.
- 11) La correttezza della partenza è completata da documentazione fotografica. E' infatti obbligatorio fotografare, senza limitazioni di quota, il piloncino fotografico ubicato sul prolungamento Sud dell'asse pista a metri 300 dal termine della stessa.
I segnali-tempo posti sul piloncino fotografico e costituiti da teli bianchi misuranti metri 1 x 8 ciascuno, sono i seguenti:
XVIII - significa: mancano 4' all'apertura della linea di partenza
XIII - significa: mancano 3' all'apertura della linea di partenza
XII - significa: mancano 2' all'apertura della linea di partenza
XI - significa: manca 1' all'apertura della linea di partenza
X - significa: la linea di partenza è aperta.
- 12) Il piloncino fotografico deve essere aggirato in senso anti-orario.
- 13) Il concorrente il cui film sia privo del fotogramma relativo al piloncino fotografico viene penalizzato con 30 punti e con l'applicazione del tempo di decollo.

- 14) Il concorrente il cui aliante superi la linea di partenza prima dell'apertura della stessa viene penalizzato con 10 punti.
- 15) Il tabellista, gli addetti ai teli, il commissario sportivo sul motoaliante e il Direttore delle Operazioni di Volo operano con orologi sincronizzati dalla Federazione Italiana Cronometristi, oltre che in contatto radio su 122.6.
- 16) Il taglio del traguardo in arrivo deve essere effettuato con rotta 210°, dopo di che l'aliante deve accostare sulla destra, effettuare una virata sinistra di almeno 180° e atterrare in pista per 030°.
- Sono rigorosamente vietate virate con elevate velocità angolari e a forte inclinazione.
- La sanzione relativa alla mancata osservanza delle presenti norme di circuizione d'arrivo è la squalifica.
- 17) Gli atterraggi diretti per 210° sono considerati d'emergenza e devono essere tassativamente prenotati sulla 122.6.
- E' vietato l'uso della radio tra aliante in arrivo e le squadre a terra.
- Giova ricordare che l'arrivo basso da Nord pone il pilota in condizione di **scalare** l'Aeroporto trovandosi questo a metri 40 dal fondo della valle sita tra il campo e la catena Boletto-Bolettone.
-

Un nuovo bellissimo libro di Giacchino von Kalckreuth

Rappresenta l'esperienza volovelistica vissuta in questi ultimi 15 anni e comprende ovviamente anche l'attività volovelistica che per otto anni l'Autore ha svolto in Italia.

DAS STILLE ABENTEUER

L'AVVENTURA SILENZIOSA

è una miscela di racconti ricchi di contenuto umano e di precisi rapporti su voli sportivi documentati da disegni e barogrammi di volo.

Il libro, in lingua tedesca, si compone di 286 pagine con 70 illustrazioni, quasi tutte a pagina intera.

Se non lo trovate presso il vostro libraio, richiedetelo a « VOLO A VELA ».

PADOVA

Ricordando Giovanni Calandrin.

La dolorosa notizia giunta a Rieti nel corso dei Campionati nazionali aveva un qualcosa di crudele e beffardo: non riuscivamo ad accettarla anche perchè giunta in mezzo alla «festa» del volo a vela nazionale.

Purtroppo la conferma non si è fatta attendere e con rabbia e tristezza siamo qui a ricordarlo attraverso gli scritti che ci sono pervenuti e pensando anche allo sconforto manifestato a Rieti dai molti volovelisti che lo conoscevano.

Alla Famiglia ed agli amici del Gruppo Volovelistico Patavino «VOLO A VELA» rinnova le condoglianze.

Un maestro e un amico

Primi di luglio. Il capocalotta e istruttore Bertolini, alias «papa Giovanni», ha deciso: tutti a Belluno anche quest'anno. 31 luglio. Cinque aliati e due Stinson partono per i monti. Ninin Calandrin, onnipresente, infuria. In qualità di braccio destro, tesoriere, uomo del RAI, esperto e chi più ne ha ne metta, ha previsto tutto, smontato tutto, lustrato tutto e fatto lavorare tutti... anche i pigri (previa la consueta caccia all'uomo nel bar e negli altri anfratti dell'Aeroclub).

2 agosto. Aeroporto di Belluno. Caldo torrido, tendopoli e grande telo sociale.

Alle altre «veterane» si sono aggiunte due vivandiere giovani (e quel che non guasta, carine): la Sig.ra Gabriella e la Sig.na Lucilla (nostra segretaria). L'attentato alla linea dei volovelisti a base di prelibati farinacei è senza posa rinnovato e viene alimentato anche dalle riserve idriche (si fa per dire) dei pregiati vigneti Perocco e Pedrina.

I propositi (non ferrei) dell'istruttore di bruciare i grassi in eccesso (stando ben comodo sull'aliante) vanno procrastinati a data da destinarsi... il più tardi possibile. Giove Pluvio ci assiste. Con le discrete condizioni meteo, alcuni lasciano il Serva e vanno a pascolare sulle altre vette circostanti.

Inutile dire che è di rigore non aver superato il ventesimo anno d'età. Spiritualmente si capisce, perchè molti di noi

si avviano al secondo «compleanno» e «Perocchino» va per il terzo. Il N.H. conte Perocco di Meduna è segaligno, piccolo e occupatissimo. Ma a queste «doti» dovete aggiungere la super attrezzatura.

Sulla sua grande e vecchia 1500 nera (dall'aria a dire il vero vagamente jettatoria) non manca nulla, esclusi credo la pressa e il tornio. Quest'anno, oltre ai consueti numerosi lavori di adattamento dell'accampamento, ha creato un impianto idraulico completo di doccia a «riscaldamento solare» di sua esclusiva invenzione. Le ore libere, sotto la canicola, le trascorre a ripulire la pista dalle pietre e dalle erbacce.

I giorni (e le sere) passano nella goliardica allegria collaudata da ben due lustri bellunesi. Il bottino delle ore di volo aumenta notevolmente. Ai «caccia-vite» cominciano a spuntare alucce implumi.

Giorno 13 agosto ore 15. La giornata non è molto buona. Per stare su occorre lanciare robusti moccoli sul costone del Serva, sovrastante l'aeroporto. Anche «Baffo» Ninin dopo essersi preoccupato sin dal mattino presto che tutto sia in perfetto ordine (sospetto che nel suo amore per il volo sia andato a dormire con... gli aliati almeno qualche volta), salta sull'amatissimo Lybelle e, forte della sua ventennale esperienza, sfrutta magistralmente il pendio. Nessuno sa che

è in agguato il filo di una teleferica non segnata sulle carte e pressochè invisibile.

Sono in molti di noi a seguirlo con gli occhi, compresi i suoi familiari. Ad un tratto l'aliante si impenna e scompare con un tonfo sordo tra gli alberi a mezza costa. Quando arriviamo, sembra che dorma. Non ha visto il cavo assassino

che ha sfondato la cappottina e provocato il trauma cranico. La morte è stata istantanea. Una tragica fatalità (poteva capitare a ciascuno di noi).

Aveva un appuntamento: l'ultimo. Abbiamo perduto un maestro e un amico.

Mario Termini



Era uno dei nostri

Molte volte mi aveva sollecitato a scrivere per la nostra rivista. L'ho fatto ora che non c'è più.

Bisogna sollecitare una maggiore conoscenza sul pericolo delle teleferiche nel volo in montagna. Occorre che le concessioni siano accompagnate da prescrizioni più valide. Occorre un cavo d'avviamento come adottato per le linee di alta tensione.

Belluno, aeroporto, mercoledì tredici agosto, ore 13,50 decolla il Libelle con «Ninin», le condizioni sono povere, il Libelle si appoggia al costone del Serva che qualche volta tira.

All'improvviso l'aliante si impenna, si rovescia e scompare tra i pini.

Parte l'L.5 con i primi due che ci saltano sopra, partono le auto, parte un elicottero militare.

Quando arrivano è già tutto finito. «Ninin» è legato al suo posto nella fusoliera in-

denne. Solo una strana ferita sul naso e uno strano intaglio sull'ala sinistra dell'aliante ad una spanna dalla capottina distrutta.

Solo a sera la spiegazione: un cavo, un maledettissimo cavo d'acciaio, teso per far scivolare a valle le fascine, aveva fermato per aria il volo del Libelle. Ricorda la rete: un modo crudele di catturare gli uccelli.

Quando queste cose avvengono tutti cercano una spiegazione: vogliono annegare la loro disperazione nella logica.

Tra fiumi di parole affiorano i ricordi: lo Zoegling, il Cantù, i viaggi a Rieti. Partivamo con la speranza di grandi imprese. Ci attiravano le montagne e l'aria trasparente, così diversa da quella caliginosa della nostra pianura padana. Ci trascinavamo l'Uribel o l'M.100 per cinquecento chilometri, di notte per sfruttare appieno i due o tre giorni disponibili.

Maledetto cavo.

(da una lettera inviata da Francesco Gallo)

VALBREMBO

Cinque anni dopo

Era il mese di maggio del 1970, ed io un allievo ai primi voli, quando una mattina vidi partire il nostro istruttore Zoli per il primo tentativo dei 500 Km. da Valbrembo. L'impresa riuscì, anche se in pratica il diamante non poté essere conquistato poichè ci fu l'impossibilità a «centrare» l'obiettivo, Tolmezzo, dal momento che questo era «sepolto» da un temporale e Zoli fotografò Villa Santina, un paese vicino.

Quel volo, fatto in condizioni difficilissime, non ebbe sequela per ben cinque anni, anche se a Valbrembo si sentiva sempre più la necessità di conquistare «in casa» il primo diamante dei 500 Km. (lo avevano già ottenuto Capoferri e Balzer volando in Austria).

A questo scopo mi sono caparbiamente impegnato durante questa primavera in tre modi:

1) dando sempre il tema di Lienz e ritorno (che per noi, da Valbrembo, tutto calcolato, risultava la rotta più allettante) ogni giorno che pareva possibile, a costo purtroppo di «bucare» più di una volta e perdere la possibilità di realizzare altri temi più fattibili, a posteriori, e più redditizi, anche dal punto di vista del punteggio interno relativo al Trofeo Legler.

2) Studiando la possibilità di uscire rapidamente dalle Prealpi Orobiche e raggiungere la Valtellina.

Da noi infatti, il più delle volte, per almeno 15-20 Km. dentro le nostre valli, anche nelle giornate postfrontali, si creano condizioni di relativa stabilità, vi si infila la «fogna» della pianura padana e l'aggancio e la possibilità di fare quote localmente è estremamente difficile.

A questo scopo ho studiato una «dirtissima» per la Valtellina che consente, entrando dritti per la Valle Brembana (un po' inatterribile!), a quote relativamente basse, compensate però dalla si-



cura condizione che vi si trova (oltretutto segnata, fin dal mattino presto, da precocissimi e bellissimi cumuli) di giungere in cima alle ultime diramazioni della valle stessa (Carona o Foppolo) sui 1600-1700 m. Q.F.E. Qui si porta il «plafond» sui 2500-3000 m. e si è in Valtellina, punto di partenza di qualsiasi lungo volo alpino (come ben sanno anche i nostri amici di Alzate e Calcinato).

3) Percorrendo avanti e indietro, nonché la Valtellina, i due terzi dell'intero percorso (Tonale - Valle d'Ultimo - Merano - Bressanone) più di una volta, di modo che, alla fine mancava un brevissimo tratto per giungere a Lienz e già mi pareva di avere in tasca il tema.

Però tutta la primavera è passata e per un verso o per l'altro non mi è riuscito di farlo.

La giornata buona, ormai insperata, è venuta il 17 luglio ed è stata proprio quel-

la giusta: postfrontale con leggero vento da N-O.

Decollato alle ore 11, con aggancio locale discreto (2 m/s) e quote fino in Valtellina sui 2000 m. Q.F.E., qui giunto ho trovato i 3000 m. e una condizione costante favolosa lungo tutto il percorso (con punte sui 3500 m.). Termiche con valore medio di ascesa di 3-4 m/s.

Non ho mai dubitato di farcela anche se mi sono un po' smarrito e ho perso un'ora buona nelle Dolomiti, per volere andare dritto in rotta (non seguendo la più facile e sicura Val Pusteria).

Le Dolomiti, tra l'altro, mi sembrano di difficile resa, specie se si è bassi, e se pure sono sempre molto invitanti, al lato pratico sono «sassi» che «non tirano niente»!

Dalle Dolomiti a Lienz è stato un attimo; però, per raggiungere in fretta il sospirato pilone ho sparato un po' troppo e sono arrivato basso, cosicché ho perso un'altra ora buona a rifare quota, col rischio di atterrare lì.

Di là ho visto quanto sia ancora bella e promettente la condizione lungo la Val Pusteria a est di Lienz.

Il ritorno è stato più veloce dell'andata (3 ore con un totale di 8 h. per 540 Km.) e a Bressanone (!) mi pareva ormai di essere a casa.

Il Tonale, ancora una volta, si è dimostrato generosissimo per i rientri a tarda ora, ed alle 18 mi ha regalato ancora 3700 m. in termica di 5 m/s, consentendomi una planata a 140 Km/h.

Mi pare di poter concludere che, se avessi osato di più in altre circostanze, i 500 Km. su questa rotta avrei potuto farli molto prima e praticamente sono fattibili quasi tutte le volte in cui la Valtellina presenta basi a 3000 m. e oltre dal momento che, quasi sempre, più in là la condizione è sicura.

In secondo luogo mi pare che, per noi, da Valbrembo siano fattibili i 700 Km. sempre su questa rotta, prolungata lungo la Valle Pusteria ad est, partendo un'ora prima (ci sono giorni in cui è possibile), perdendo meno tempo in giro e tornando anche un'ora dopo (grazie alla generosità del Tonale), in un periodo leggermente più primaverile dell'anno.

Angelo Gritti

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



AERO CLUB D'ITALIA

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO
MEMBRO DELLA FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZ. (FAI)
FEDERATO AL CONI

La carica dei seicento

Il Presidente dell'Aero Club d'Italia, Dottor Raffaello Teti, rivolgendosi il 15 settembre 1975 ai costruttori, agli agenti di vendita e ai rappresentanti della stampa per illustrare quello che sinteticamente definiremo il «programma 600», ha fatto nascere in molti una grossa speranza. In alcuni sarà pure una speranza di natura economica, ma nei più la speranza è legata al concreto sviluppo dell'aviazione generale italiana.

Per la parte che più direttamente ci interessa, ossia la disciplina volovelistica, non perderemo tempo a parlar bene di un programma che già si presenta assai bene da solo nelle quantità previste di alianti, motoalianti e trainatori. Non perderemo nemmeno tempo a parlar bene della nostra Commissione di Specialità che con tempestiva, centrata e oculata azione ha subito suggerito all'apposita commissione dell'Aero Club d'Italia i tipi di macchine ritenuti oggi validi e sopra tutto comperabili dagli Enti volovelistici.

Diremo semplicemente al Presidente Teti di stare a maniche rimboccate e a cravatta sciolta per portare in fondo il programma, poiché se ciò non avvenisse, alla grande speranza subentrerebbe la più forte delle delusioni con gravissime conseguenze per la nostra aviazione generale. La sola enunciazione del programma ha bloccato le nuove immatricolazioni!

Quanto francamente diciamo al Presidente Teti ha il calore della raccomandazione più sentita e non certamente altri scopi. Infatti, al di là del «programma-fatti» noi vediamo il balzo in avanti. Al di là del «programma-parole» noi vediamo gli utenti italiani (aero clubs) in agonia.

Quale programma andrà in onda?

*

Qui di seguito riportiamo i testi delle lettere diramate dall'Aero Club d'Italia.

OGGETTO: Acquisto velivoli.

Questo Aero Club d'Italia è lieto di portare a conoscenza di codesta azienda che, nell'intento di procedere alla totale graduale rinnovazione dei velivoli in esercizio presso i propri Aero clubs federati, ha deciso di procedere all'acquisto di tipi di velivoli unificati per ogni esigenza di impiego da acquisire in proprietà diretta per essere successivamente ceduti in leasing agli Enti consociati.

Il programma di questo Aero club dovrebbe interessare, nell'arco di quattro-cinque anni, un lotto di circa 600 unità fra macchine destinate a scuola 1° periodo, scuola 2° periodo, 3° periodo e bimotori per addestramento avanzato, alianti, traino alianti, lancio paracadutisti.

Nell'ambito di questa previsione un lotto di circa 200-300 velivoli dovrebbe essere costituito dal velivolo scuola pilotaggio 1° periodo per il quale è stata peraltro già approntata l'allegata indicazione delle caratteristiche di massima.

All'uopo è stata già nominata una apposita Commissione per la valutazione degli aeromobili.

Codesta Società è invitata pertanto, sulla scorta delle anzidette indicazioni, a far conoscere il proprio interesse alla iniziativa formalizzando inoltre con la presentazione entro il 30 ottobre 1975 delle seguenti informazioni preliminari:

- a) presentazione di un programma di consegne con inizio a sei mesi dalla acquisizione dell'ordine e con termine a 24 mesi;
- b) formulazione di un preventivo in valuta 1975 per lotti di 100 macchine;
- c) descrizione della forma di assistenza al prodotto che la Ditta ritiene di offrire al cliente;
- d) indicazione del valore percentuale di ogni macchina per quanto riguarda:
 - acquisti presso terzi nel paese di costruzione;
 - acquisti presso terzi all'estero;
 - fabbricazione diretta.

Nel frattempo il Presidente di questo Aero club si pregia invitare i rappresentanti di codesta Azienda ad una riunione che sarà tenuta il 15 settembre 1975 alle ore 17 presso l'Hotel Ritz, Piazza Euclide, Roma, nel corso della quale saranno illustrati i dettagli dell'intero programma e potranno essere fornite maggiori informazioni tecniche in particolare per quanto riguarda gli aerei destinati ad impiego speciale (alianti, trainer, lancio paracadutisti).

In attesa di notizie in proposito si porgono distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE
(Com.te Giovanni De Sisti)

Roma, 22 novembre 1975

Facendo seguito alla lettera del 5 settembre u.s. ed alla illustrazione del programma effettuata dal nostro Presidente nel corso della riunione del 15 settembre 1975 riassumiamo nella tabella allegata i fabbisogni di velivoli che l'Aero Club d'Italia ha preso come base per la stesura del programma quadriennale di rinnovo della flotta degli Aero Clubs federati.

Nel preparare la tabella dei futuri fabbisogni sono state indicate solo di larga massima le caratteristiche delle diverse macchine in quanto è intendimento dell'Aero Club d'Italia offrire alle Ditte interessate la più ampia latitudine nel formulare le proprie proposte. Ciò al fine di poter consentire alla Commissione di esame una valutazione preliminare di ogni eventuale possibilità di soddisfare i diversi tipi di missione con la minore diversificazione dei mezzi, almeno per quanto riguarda la struttura basica delle macchine.

La nuova regolamentazione proposta da Civilavia e pubblicata sul supplemento bollettino ufficiale aprile 1975, n. 4, per il conseguimento del brevetto di aeroplano e che, come accennato dal Presidente, è stata tenuta come riferimento nella formulazione delle macchine da adibire a scuola di pilotaggio, è consultabile presso gli Uffici di questo Aero Club d'Italia.

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE
(Giovanni De Siati)

PREVISIONI FABBISOGNI FLOTTA AERO CLUB D'ITALIA PERIODO 1976-1980

<u>Destinazione</u>	<u>Quantità</u>	<u>Caratteristiche</u>	<u>Tipo missione</u>
Scuola pilotaggio 1° periodo	250	Monomotore, posti affiancati, triciclo fisso, elica passo fisso, semiacrobatico	Missioni istruzionali di 1° livello, navigazione a vista, assetti inusuali, avvitamento 6 giri a destra 6 a sinistra
Scuola pilotaggio 2° periodo	100	Monomotore, posti affiancati 2+1 o 2+2, triciclo fisso, semiacrobatico	Missioni istruzionali con elementi di radionavigazione, turismo iniziale
Scuola pilotaggio 3° periodo	40	Monomotore, posti affiancati 2+2, triciclo retrattile, elica passo variabile	Missioni istruzionali per navigazione strumentale. Turismo

Destinazione	Quantità	Caratteristiche	Tipo missione
Scuola pilotaggio bimotori	20	Bimotore, posti 2+2 minimo, triciclo fisso o retrattile. Preferibile sistema antighiaccio	Missione istruzionale in volo strumentale in condizioni IMC. Scuola propedeutica per plurimotori. Turismo
Scuola pilotaggio plurimotori avanzati	5	Bimotore, posti 2+4 minimo, triciclo retrattile, sistema antighiaccio, autopilota. Preferibile pressurizzazione	Missione come sopra e navigazione a largo raggio a livelli di volo elevati. Turismo
Traino alianti	35	Monomotore, biposto, triciclo fisso, elevati ratei salita, decollo corto, potenza 180-230 HP	Traino di uno o più alianti anche biposto
Volo veleggiato con decollo autonomo (motoalante)	20	Monomotore, biposto, discesa max 1 m/s, potenza 60-70 HP, avviamento elettrico	Scuola veleggiamento
Lancio paracadutisti	30	Ala alta, posti minimo 5+1, elevato rateo salita sino a livello 10.000 ft.	Missione per scuola paracadutisti
Lancio paracadutisti	1	Ala alta, bimotore, posti sino a 9+1, elevato rateo salita sino a 10.000 ft.	Istruzione tipo per scuola nazionale paracadutismo
Scuola idro	3	Monomotore, posti minimo 2, elica passo variabile	Scuola 1° e 2° periodo su lago
Scuola acrobazia	3	Monomotore biposto in tandem	Scuola acrobazia
Alianti	35	Biposto affiancato (1)	Scuola 1° periodo
Alianti	10	Biposto affiancato (1) con strumentazione giroscopica	Scuola 2° periodo e performance con volo strumentale
Alianti	15	Monoposto con strumentazione giroscopica	Per volo da allenamento e competizione

(1) N.d.R. - Ci dicono trattarsi di errore della dattilografia.

VOLO LIBERO

In complemento all'articolo precedente, questo servizio è dedicato all'informazione per chi desidera cominciare a praticare questo sport, e cioè il famoso «dove, quando, e quanto mi costa?».

Faremmo dunque una breve rassegna delle scuole, dei prezzi e delle macchine volanti autonome oggi a disposizione.

I - LE SCUOLE

Non è tuttora richiesto alcun brevetto, ma si tende verso un certificato di capacità copiato sui vecchi brevetti di volo a vela, e cioè: A, B e C, dove il «C» potrebbe anche includere una prova di veleggiamento di 5 minuti come per l'aliante. Comunque, per la vostra sicurezza, è indispensabile seguire almeno tre corsi di un pomeriggio ciascuno presso una delle seguenti scuole.

1) **La più anziana** è quella diretta da Alfio Caronti. Si chiama Icaro 2000, Via Acqua Negra 71, 22100 Albate (Como), Tel. 031-5018.23. La scuola funziona su appuntamento, il sabato e la domenica. Alfio vola dal 1970, con una esperienza precedente di allenatore della squadra azzurra di sci nautico. E' soprattutto un uomo da «traino», sia da motoscafo che da automobile, ed insegna anche il paracadute ascensionale sul lago di Como. Egli ha concluso accordi con l'australiano Bill Moyes per gli aquiloni da traino, ed è importatore della Ultralite Products americana per gli aquiloni da volo libero (fig. 1).



Fig. 1 - Alfio Caronti in volo con un aquilone da traino, sul lago di Como.

La sua scuola dispone di un insegnamento a mezzo diapositive (venerdì sera), e un week-end con Caronti vi costerà qualche 50.000 lire.

Di buono, ha due istruttori che conoscono molto bene l'aquilone, ha una efficiente organizzazione e tanto tempo a disposizione.

Da migliorare: l'insegnamento della meteorologia, delle scienze aeronautiche e i prezzi.

2) **La più numerosa**: è quella delle Dolomiti, dove un gruppo di ragazzi di Cortina, Corvara e Bolzano «insegnano» a volare con metodi propri al loro carattere, dove conta più il coraggio di buttarsi che la comprensione dei fenomeni che trasformano la velocità in portanza. Chi contattare: a Corvara: Heinz Kostner, Hotel Posta-Zirm; a Bolzano: Otto Holzknecht, Galleria Telser »; a Cortina: Alessandro Zardini, Cademai 18; oppure l'azienda autonoma di soggiorno. Una lezione vi costerà 20.000 lire (3 ore).

3) **La più giovane, anche la più vicina al volo a vela**, è quella indotta a Torino dallo scrivente, aiutato da Giovanni Pizzoglio (volovelista anche lui) e da un medico alpinista, Paolo Strani.

La scuola funziona su appuntamento il sabato e la domenica, tutto l'anno, a piedi oppure d'inverno con gli sci al Colle del Sestriere (fig. 2). Si possono prendere appuntamenti presso lo scrivente, oppure presso Pizzoglio sports, Corso Svizzera n. 31, Torino (tel. 011-740843).

Il primo contatto ha luogo tramite films, diapositive e studio di documentazione, poi in un prato vicino a Torino, poi si va in montagna.

Vengono anche organizzati stages di una

settimana con forfait tutto compreso (in agosto, il costo era di 120.000 lire, con pensione e assicurazione, che non è stata utilizzata).

Di buono, ha l'esperienza volovelistica e di montagna, la vicinanza di Torino, la sicurezza, e l'officina di costruzione e riparazione.

Da migliorare: la logistica e le risalite (è previsto l'acquisto di un impianto portatile e di un fuori strada), e, cosa più difficile, il caratteristico timore dei piemontesi davanti alle innovazioni.

4) **Altre scuole**, locali e non organizzate, ma dove si possono ricevere le nozioni basilari per volare, esistono a Courmayeur (Agostino Perrod, presso Perrod Sport, oppure Albergo Vittoria) e a Vicenza (Flavio Ceccato, Via Varese 9).



Fig. 2 - J.M. Clément in volo invernale in Valle d'Aosta

II - GLI AQUILONI

La scelta della macchina è di prima importanza per il successo dei primi 100 o più voli. Vi sono «tre» classi di alianti ultra-leggeri autonomi, in ordine di costo e di difficoltà (forse anche di pericolosità):

- la classe Rogallo standard;
- la classe ala flessibile libera;
- la classe ala rigida.

Si deve tassativamente cominciare con uno standard, non solo perchè ha il costo minimo di acquisto e di riparazione, ma anche perchè è l'unico che perdona

tutto, in quanto non ha praticamente stallò, vola piano, non ha tendenza ad andare in vite, e pena meno di tutti (da 16 a 18 Kg).

1) **Lo standard Rogallo** si definisce con un angolo di freccia inferiore a 90 gradi, un allungamento alare inferiore a 3,5, un carico alare compreso tra 4 e 6 Kg/m², non deve avere più di 4 tubi, tutti dritti, una vela semplice senza stecche preformate con un angolo tunnel minimo di 3,5 gradi.

Queste macchine hanno una efficienza compresa tra 4 e 5, una velocità di decollo verso 20 Km/h e uno stallo verso 12-14 Km/h, per una velocità di discesa minima di 2,5 m/s. Permettono l'atterraggio in piedi fermo senza alcun problema.

Costano da 500 a 600.000 lire, e si possono trovare a Corvara (Heinz Kostner), a Como (Caronti) oppure a Torino (Pizzoglio). I modelli italiani venduti da Kostner e Pizzoglio sono al livello delle migliori macchine americane di questa classe, ad un prezzo inferiore (fig. 3).

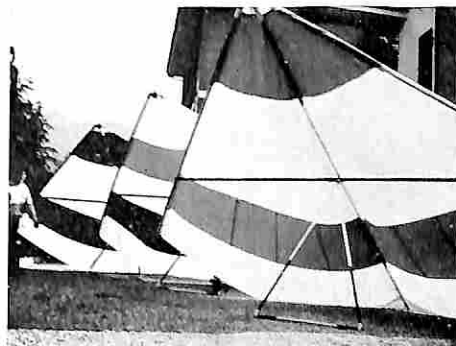


Fig. 3 - Un aquilone tipo Rogallo Standard appena uscito dall'officina (Veliplane)

2) **La classe libera** permette tutte le fantasie intorno all'ala delta. Sia in angolo di punta (si arriva a 120 gradi), che in allungamento alare (più di 6 è normale), in curvatura dei tubi, in tunnel della vela (fig. 4).

La loro efficienza supera i 6 punti, la Vz mini avvicina 1,5 m/s però hanno uno stallo più marcato e l'atterraggio fermo è già il risultato di alcune centinaia di prove su standard.

Alcun modello americano ha già fatto due



Fig. 4 - Un aquilone di classe libera, con tubi curvi, a generazione semi-cilindrica (La Navetta)

vittime per una cattiva tendenza ad andare in vite, il che, in se stesso non sarebbe un dramma se si potesse insegnare il ricupero in doppio comando (fig. 5).

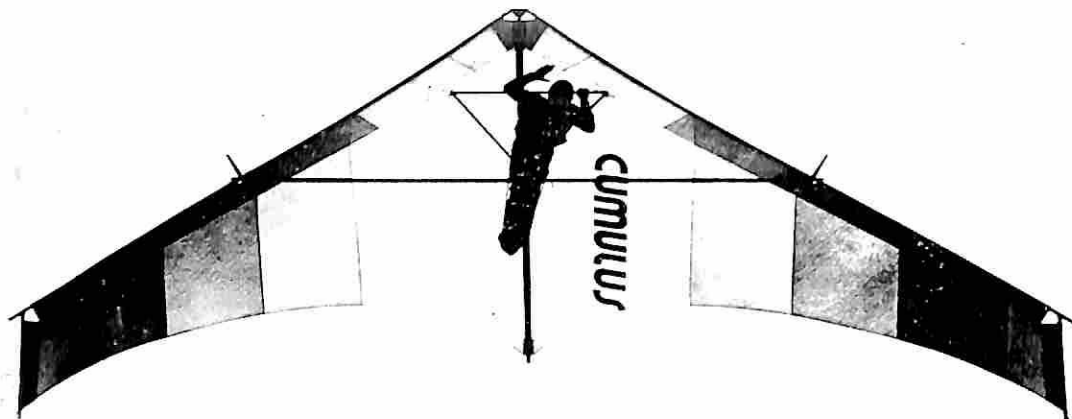


Fig. 5 - Un aquilone di classe libera, con grande allungamento (Cumulus)

Purtroppo, questo doppio comando esiste solo in standard, il quale non permette questo esercizio (l'ala bassa può stallare ma l'ala alta rischia di sgonfiarsi per mancanza di angolo d'incidenza, il che è peggio dello stallò).

Si riesce a fare del volo a vela vero e proprio con queste macchine e con l'aiuto di un variometro acustico. E' senz'altro la soluzione per il futuro, una volta risolti i problemi di giovinezza.

Costano da 850.000 lire fino ad 1 milione, e sono finora importate in quanto non esiste ancora mercato in Italia (in tutto ce ne sono 2).

3) La classe ala rigida.

Copre tutto il resto, purchè sia autonomo di partenza e di arrivo. Non ce ne sono ancora in Italia, sia perchè i piloti sono troppo freschi in questa materia, sia perchè non abbiamo venti sufficientemente tesi e regolari per permettere il volo di pendio con una macchina costosa (più di 1 milione), ingombrante (più di 10 metri di apertura) e pesante (da 30 a 40 Kg). Non entrano nelle cabine di funivia, non si possono mettere con facilità sul tetto della macchina, e l'atterraggio in piedi fermo è quasi un sogno, a parte il fatto che ci vuole una vera e propria pista priva di sassi o alberi.

Tre modelli sono molto diffusi in America: il Quick-Silver (vedi numero precedente), monoplano classico, il Valkyrie,

ala volante con trapezio e controllo laterale mediante due derivate alle estremità alari, e l'Icarus II, ala volante biplano dove il pilota sta seduto tra i due piani alari, anch'esso con controllo su un asse (fig. 6).

L'efficienza è di circa 10, e si è dovuto ricorrere ad un trucco per atterrare senza diruttori: girare le due derivate in senso opposto in modo di aumentare la resistenza di superficie!

III - LE ASSOCIAZIONI

Ad eccezione delle scuole, non ci sono ancora associazioni regionali. E' stata creata una Federazione Italiana di Volo

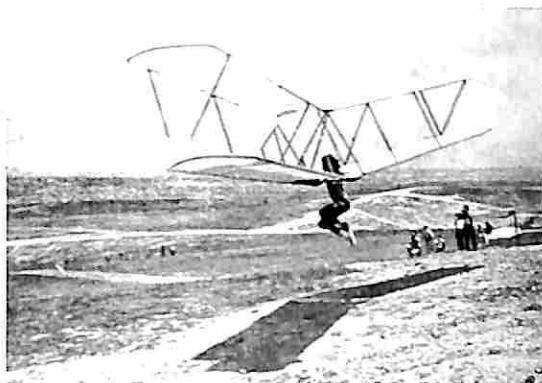


Fig. 6 - L'ala volante Icarus II^a

Libero che però sta vivendo delle ore difficili a tre mesi della sua nascita. Le polemiche sono già numerose e gli interessi personali sembrano voler prendere il posto sull'interesse della collettività, come accade spesso in Italia.

Per dare un esempio, c'è in questo mese non meno di un Campionato Italiano di volo libero ogni domenica (nelle Dolomiti...), e ci sono stati già due Campionati Mondiali questa estate: uno a Kossen in Austria e uno a Escape Country in USA, e ce ne sarà un altro a Kossen nel settembre prossimo!

E' la confusione più completa, fatto assai corrente quando si parla di libertà! Comunque, speriamo che sopravviva la nostra Federazione, nata ad Ortisei il 5 luglio scorso. Il presidente è Natale Cam-

piglia, di Roma (abita vicino ai Ministeri...) con vice presidente Heinz Kostner e segretario Otto Holznecht.

La commissione sportiva è presieduta da Hartmann Prinoth, quella delle scuole da Alfio Caronti e quella della sicurezza aerea e controllo dei materiali da Jean-Marie Clément.

IV - IL VOLO UMANO E IL VOLO NATURALE

Il sogno più vecchio dell'uomo è sempre stato quello di poter imitare l'uccello; il librarsi nella terza dimensione in modo totalmente autonomo.

Questo sogno è stato parzialmente realizzato con l'aliante, che però sta vivendo anche lui dei momenti di crisi, non tanto per l'elevato costo di questo sport, ma soprattutto per gli intralci burocratici e tecnici derivanti dal fatto che l'aliante ha bisogno di tutte le infrastrutture dell'aviazione generale: aereo trainatore, aeroporto, contatto radio con Enti di controllo, controlli del R.A.I., ecc.

L'aquilone, lui, è ancora allo stato di libertà pura.

Può volare chiunque e ovunque, come l'uccello.

A questo punto, è interessante fermarci ed esaminare le differenti caratteristiche degli alianti, degli uccelli e degli aquiloni umani (vedi polare e tabella fig. 7-8).

SPECIE	Efficienza maxi	A Km/h	Discesa mini m/s	Carico Kg./m ²	Allungam.	Apertura metri	Superficie m ²	Peso in volo Kg.
CIRRUS STD	34	100	0,65	33	22	15	10	330
PUFFIN II (MPA)	40	28	0,20	3,6	22	28	37	131
AVVOLTOIO	18	40	0,7	7,8	7	2,2	0,7	5,4
PTERANODON	12	25	0,8	2,4	12	7,6	4,7	11,4
ALA VOLANTE (ICARUS II)	12	40	0,9	7,3	7,3	10,4	14,7	107
PIPISTRELLO	7	25	1,1	2,2	5,3	0,4-0,5	0,06	0,12
ROGALLO STD	4-5	30	2,4	4,7	2,4	7	18,5	87
PICCIONE	5-6	35	2,5	6,7	1,6-6,7	0,3-0,6	0,06	0,4

Fig. 7 - Caratteristiche di alcune specie volanti

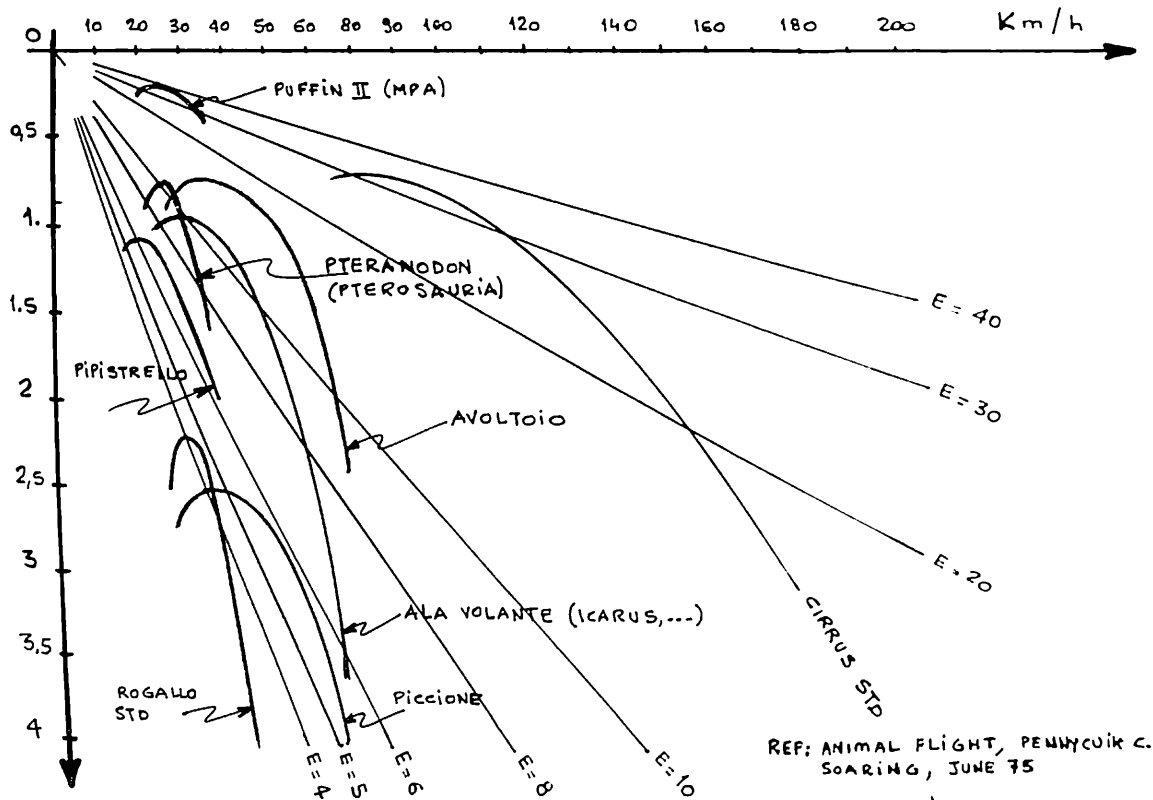


Fig. 8 - Polare della velocità di alcune specie volanti

l'aliante, con tutti i suoi inconvenienti di alienazione, è ancora il più veloce ed il più efficiente. Una eccezione però: il volo a propulsione umana (M.P.A. per Man Powered Aircraft) realizzato con il Puffin II inglese, offre più di 40 di efficienza a soli 30 Km/h. Ma questa macchina ad elica e pedali, di 29 metri di apertura, non può alzarsi a più di qualche decina di metri, e ancora quando non c'è vento!

Se vogliamo considerare il solo volo veleggiato autonomo, vediamo che l'uccello (l'avvoltoio) è ancora il re, con quasi 20 di efficienza verso 40 Km/h e appena 0,7 m/s di discesa minima.

Altra sorpresa: lo Pteranodon (Pterosauria), rettile fossile di recente scoperta, con una geometria molto simile all'aquilone di classe libera, volava migliaia di anni fa con più di 10 di efficienza a quasi 30 Km/h, scendendo a solo 0,8 m/s, e cioè meglio dello Zöglin!

In quel campo, c'è anche il pipistrello,

più lento, con il più basso carico alare di tutte le specie volanti (insetti esclusi). E in mezzo al rettile, all'avvoltoio e al pipistrello, troviamo l'ala volante ultra leggera, tipo Icarus II, Valkyrie, Eagle oppure Quick-Silver. Siamo dunque riusciti ad eguagliare la natura, ma non ancora a superarla (in volo planato). Chissà come sarà divertente quando ci nutriremo durante il nostro volo: volare per vivere, non più vivere per volare!

Infine, vi è un terzo gruppo di cattivi veleggiatori, composto dal piccione e dall'ala Rogallo standard. Basta guardare la scala delle velocità di discesa per rendersi conto del disastro.

Ho riportato anche in una tabella la superficie, carico, apertura ed allungamento alare con le caratteristiche in volo di tutte le specie più o meno naturali. E' interessante notare che l'avvoltoio, pur avendo un modesto allungamento e un basso carico alare, è l'uccello (naturale o umano) che ha le migliori prestazioni. Sarebbe interessante conoscere che pro-

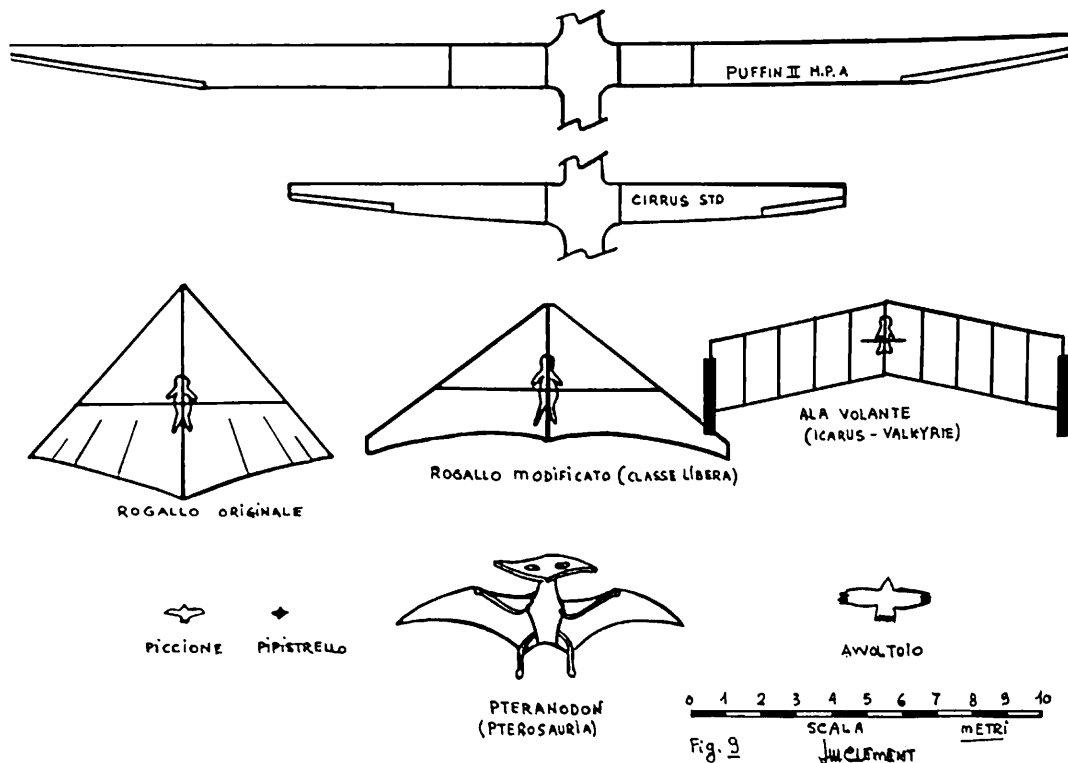


Fig. 9 - Le stesse specie volanti riportate con la stessa scala

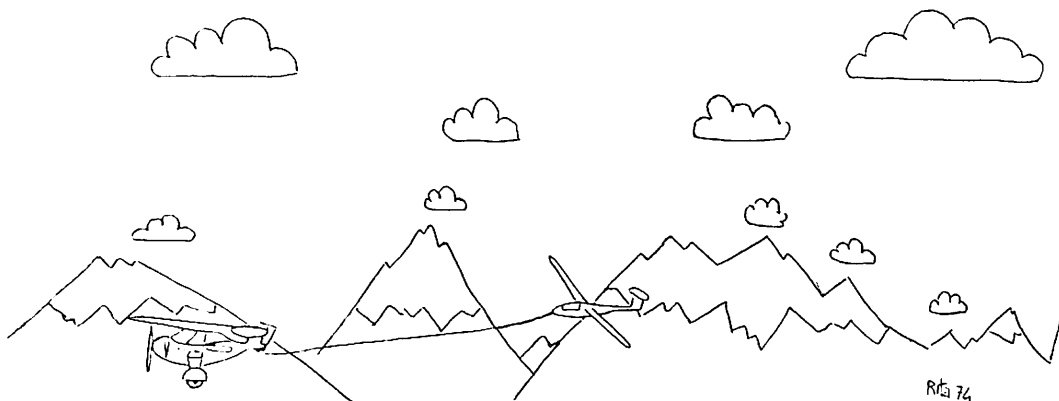
filo ha usato il suo progettista!

Per concludere questo studio inabituale, ho riportato tutti questi animali di legno, tela, plastica, alluminio, carne, peli, penne e ossa con la stessa scala, basandomi, per gli uccelli, su uno studio mera-

viglioso di Pennycuik chiamato «Animal Flight» (Edward Arnold, Londra 1972).

Non vi rimane che scegliere il vostro modello...

Jean-Marie Clément



leggete e diffondete

**VOLO
A
VELA**



la rivista dei volovelisti italiani