

20°



Briefing delle Due Torri

VOLO
A
VELA

LA RIVISTA DEI VOLOVELISTI ITALIANI

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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



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

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

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



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

20136 Milano, via C. Vittadini 3,
telefono 581419



CORRISPONDENTI:

ALZATE
Lanzi Alessandro

AOSTA
Martinet Roberto

BOLOGNA
Serra Sandro

BOLZANO
Weber Giorgio

CALCINATE
Pronzati Attilio

CREMONA
Arcari Santino

FERRARA
Villani Giorgio

FOLIGNO
Filippucci Alberto

LUCCA
Carmassi Renato

NOVI LIGURE
Cappanera Marciano

PADOVA
Marchetti Sergio

PARMA
Pastorelli Emilio

ROMA
Ae.C. Faraoni Giancarlo
G.V.A. Luca Urbani

TORINO
Tessera Chiesa Emilio
Spelta Danilo

TRENTO
Cerbaro Vittorio

VALBREMBO
Capoferri Sergio
Brugali Pino

VICENZA
Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV
Morelli Piero

O.S.T.I.V.
Duranti PierLuigi

ESTERO
Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

NOVEMBRE - DICEMBRE 1977

NN. 124-125

SOMMARIO:

RIETI 1977:	
Campionati nazionali: Categoria promozione - Note meteo	207
Ci hanno detto	211
Questionario	213
Ripensando a cose fatte	219
Le dure zolle di casa del diavolo	222
Il DG 200 a Rieti '77	225
La lunghezza del tema	226
Promozione e Handicap	227
Dopo la caduta	229
La 2ª edizione del Trofeo San Pedrino	231
San Pedrino... che passione	234
Camera Cronomat	235
L'arrivo	236
A 15.803 metri con uno Skylark	237
Da Torino due comodi sistemi di caricamento ballast	239
Il misuratore di simmetria alare	240
Visitate il Museo Storico dell'A.M.	243
Trofeo Gipron - Trofeo A. Joachim von Kalckreuth - Trofeo Nello Valzania	245
Notiziario	247
Il calendario sportivo 1978 - L'attività dell'Aero Club Centrale	251
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	253
Storia di due amici	255
Settimana Lombarda del Volo	256
IN COPERTINA:	
Immagini varie dal 20° Briefing delle Due Torri	

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

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

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

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

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA

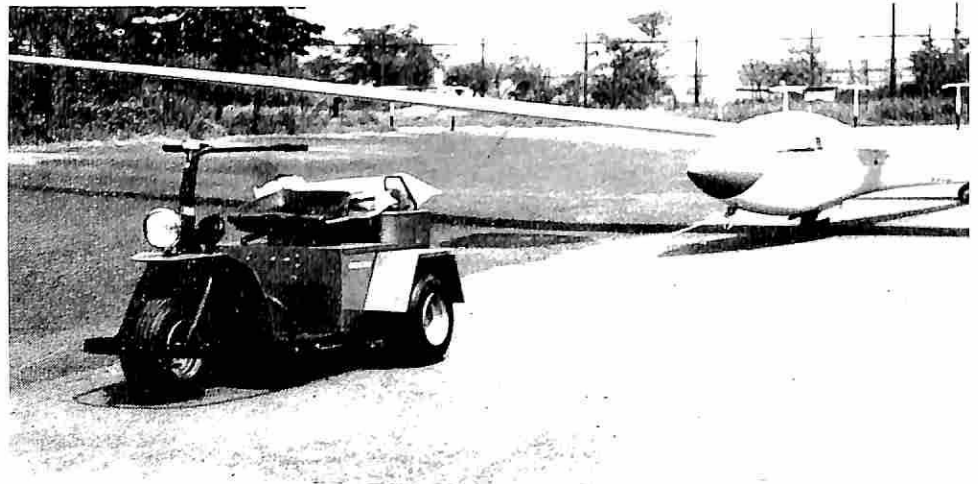


KOMET

rimorchio trasporto
alianti

CUSHMAN

veicolo da traino
per servizi aeroportuali



ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. di Erico Krapfenbauer e Franco Actis
Strada Berlia 500 - Tel. (011) 710.868
10146 TORINO

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione alianti in legno, metallo e vetroresina.

Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.

Strumentazioni PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 16

Motoaliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 18

Aliante monoposto, classe Club

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance,
classe Libera, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 19

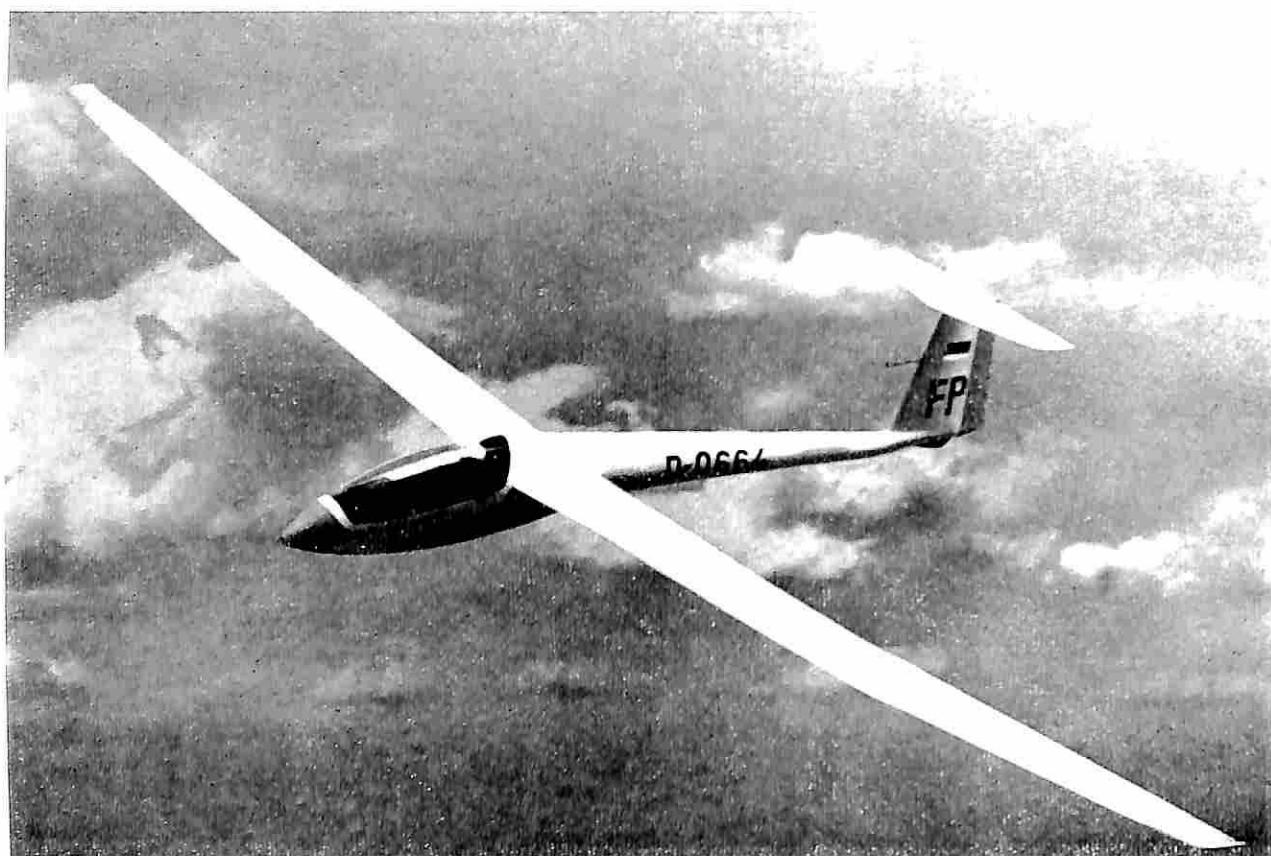
Aliante monoposto da competizione,
classe Standard FAI, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. di Erico Krapfenbauer e Franco Actis
Strada Berlia 500 - Tel. (011) 710.868
10146 TORINO



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

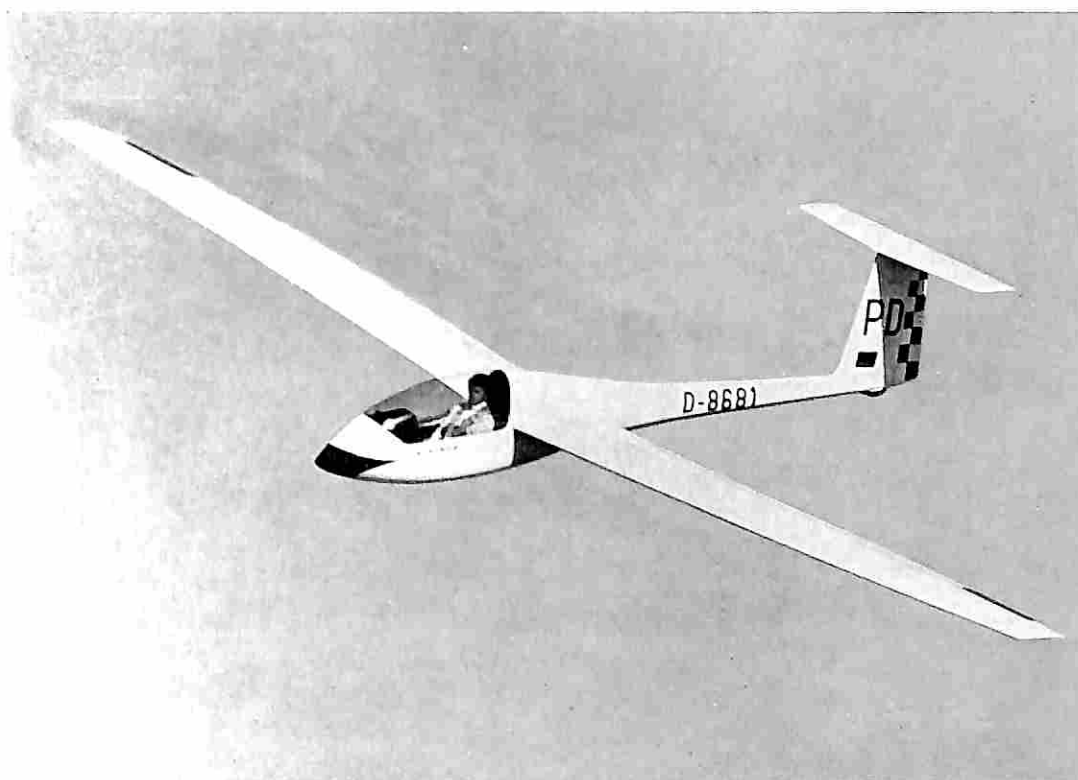
Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

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



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



ASTIR CLUB

Monoposto 15 m., carrello fisso

ASTIR STANDARD

Monoposto 15 m., carrello retrattile e ballast

SPEED ASTIR 2°

Monoposto 15 m. FAI, con flaps e ballast

TWIN ASTIR TRAINER

Biposto, carrello fisso

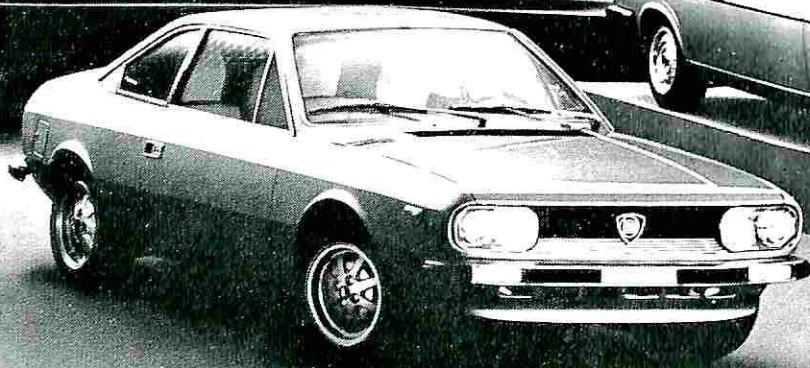
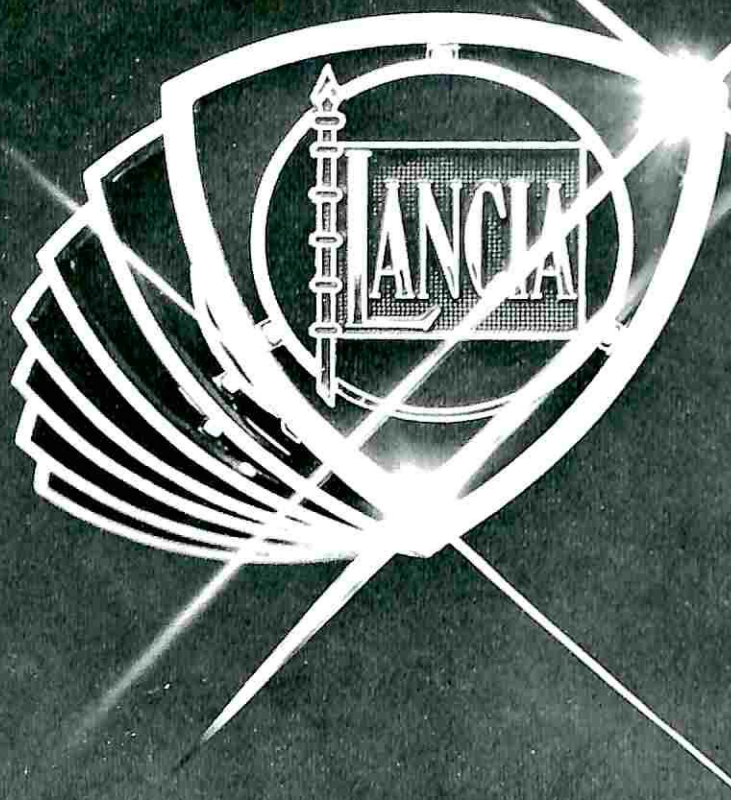
TWIN ASTIR

Biposto, carrello retrattile e ballast

Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA S.r.l.

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



automobili di precisione

LA MACCHINA DEL TEMPO

Certamente qualcuno — considerando la lunga pausa di VOLO A VELA — dirà che s'è guastata.

Non ha torto.

Ma non alludevo all'impossibile periodicità.

Stavo solo meditando alle situazioni strane che si verificano in seguito ad un rallentamento: pubblici nel '78 risposte ricevute nell'agosto del '77, celebri in copertina il 20° Briefing e non pubblici i testi degli interventi, correggi le bozze dell'anno scorso e trovi lo spazio per la notizia recentissima di quest'anno.

Tra i tanti calcolatorini in circolazione ci sono anche quelli che ti permettono di giocare con il tempo, con le date se non con le epoche.

E lo stesso succede quando sei in ritardo e devi fare il sommario ed impaginare il materiale finalmente pronto: il miscuglio delle date arriva al punto che non trovi più il presente. La cronaca nasce storia, l'attualità è futuro.

Rimane viva la consapevolezza di essere dilettante: sensazione piacevolissima che ti fa desiderare di diventare un dilettante di professione.

Bando alle banalità delle cose serie, fuori i flaps e andiamo all'atterraggio. Siamo giunti alla fine del 1977 (visto che siamo nel febbraio e saremo nel marzo del 1978) e spariamo un rapido giudizio sull'annata: buona, operosa anche se non vistosa, un'annata di semina ma non interlocutoria (perdonatemi la parola, è odiosa, cancellatela).

Pienamente convinto di dimenticare qualcosa o qualcuno, tento a memoria un elenco: il 16 aprile arrivano a Rieti in quattro, mena buono. Rieti quest'anno è stato formidabile, i corsi di performance hanno sollevato molti entusiasmi (è una strada da battere con impegno, lacune o manchevolezze vanno superate e attenti che il 2° atto è quello dei fischi).

Le garette funzionano, ovviamente sono perfezionabili; collocate nella loro orbita assolvono il compito e sarebbero salutari per qualcuno che le disdegna. I Colli Briantei mi procurano lo schieramento più insolito che finisce in copertina.

La divisione dei Campionati non ha dato luogo a traumi.

Per i nazionali è però indispensabile sbloccare la macchina del tempo... di decollo.

E' chiaro e notorio che per stare in aria ci vogliono le termiche.

E' però altrettanto chiaro che il margine di tempo attualmente applicato consente un buon anticipo nei decolli, anche a scapito di qualche traino in più. Dalla pacata polemica con Aviasport circa certi giudizi sui campionati, si potrebbe presumere l'esistenza di un diritto di veto nella Commissione incaricata della scelta dei temi. Le spalle del Plinio

sono sempre larghe ma non credo esista — e non deve esistere — questo diritto di veto.

Visto che lo schieramento è stato facilitato dai dischetti, si potrebbe renderlo obbligatorio prima ancora del briefing, salvo ordine contrario della CSO.

Il tutto ovviamente per allungare i temi.

Penso anche all'ecologia radiofonica dell'aere derivante dal fatto che più i temi sono lunghi e meno i piloti parlano. A me basta che scrivano.

La promozione è stata commovente. E' per loro che si devono fare i campionati ed è per loro che prosperano le fabbriche di alianti.

E' per loro che si torna a fare il tifo più genuino. E' mancato solo il bel tempo. Quest'anno andrà meglio.

I biposti incontrano ancora molte difficoltà — capi nient l'é un àtim — anche se Moltrasio (con Pressato) da Valbrembo raggiunge Preturo ed ancora «il giovane Pressato», con lo Janus ed il Pino Bruggali, vincono nella Promozione.

L'autunno è alle porte e viene reso pubblico un documento storico parto di una gran pensata degli addetti ai lavori. Potrà sembrare utopico ma non lo è. Bisognerebbe che gli stessi autori trovassero il coraggio per leggerlo almeno tre volte e i dirigenti volovelistici (sic!) operassero almeno nello stesso filo di corrente.

E arriviamo al 20° Briefing delle Due Torri. Vent'anni.

Pausa per riandare alla macchina del tempo.

Non siamo certamente al XX Congresso di buona memoria ma sembra che la Commissione di Specialità ed anche il Consigliere Federale che dirige i lavori siano un po' preoccupati e cerchino di spegnere possibili focolai.

Evidentemente il fatto di non aver stanziato una lira di contributo per la rivista ma di aver stanziato cinque milioni per mandare a Vinon l'Attilio e il Nino non li lascia tranquilli. Ma la Finlandia docet o dovrebbe. Nessuno fiata. Mi accorgo che sono passati effettivamente vent'anni. Come non riandare con la mente alle accese diatribe dei primi anni?

Adesso c'è il leasing che tutto sta permeando. Anche gli spiriti?

Io speravo tanto di incontrare il Presidente per ribadire che 30 denari non mi bastano, ma inderogabili impegni lo hanno trattenuto nella Capitale. Non ci ha mandato nemmeno il telegramma. Economico.

Il telegramma l'abbiamo mandato noi a Nannini, del quale abbiamo effettivamente notato la mancanza. Ancora, anche da qui, tanti auguri.

Affogato il leasing in un mare di parole, i fatti e le rate mensili daranno un'idea più concreta dello stesso, si passa al volo in nube ed al meccanismo di promozione e retrocessione.

Quest'anno la nube è molto chiaccherata. Colpa delle insolite condizioni perchè abitualmente a Rieti non fa premio. Speriamo che non attiri saette.

Il marchinegno pare vada temporaneamente in soffitta. La divisione dei Campionati in categorie ed in classi lo consente.

L'handicap e la lunghezza del tema trovano posto in questo stesso numero. Manca solo il sistema per costringere i giovani a fare del volo a vela.

Bisogna anche chiarire perchè ai giovani danno un premio di 200 mila lire se fanno il brevetto di volo a vela e di 625 mila lire se conseguono quello di volo a motore.

Intanto il Calendario viene fatto e rifatto, anche per lui s'è guastata la macchina del tempo. L'importante è che non brucino le valvole della C.S.C. che da tempo ci segue con vigile trepidazione.

E l'annata ci riserva ancora qualcosa di valido: i volovelisti cremonesi escono dal loro catino volando in onda fino a 5 mila metri!

E il bello è che poi scendono e scrivono a VOLO A VELA. Questi sì che sono amici!

BUM! Rieccoci nel '78. Ecco il Calendario Sportivo:

22-25 aprile:

9° Trofeo Città di Torino
Aero Club di Torino

28 aprile - 1° maggio:

4° Trofeo Colli Briantei - Alzate Brianza
Aero Club Volovelistico Milanese

12-14 maggio:

1° Trofeo «Andrea Spiller» - Thiene
Aero Club di Vicenza

28 maggio - 4 giugno:

3° Gara di Pentecoste - Rieti
Aeroclub Centrale di Volo a Vela - Rieti

2-9 luglio:

2° Coppa del Velino - Rieti
Aeroclub Centrale di Volo a Vela - Rieti

2-14 agosto:

Campionato Italiano - Cat. Nazionale
Aero Club d'Italia - Rieti

15-24 agosto:

Campionato Italiano - Cat. Promozione
Aero Club d'Italia - Rieti

27 agosto - 3 settembre:

3° Trofeo San Pedrino - Rieti
Aeroclub Centrale di Volo a Vela - Rieti

a quanto sopra — fatte le debite riserve per ulte-

riori cambiamenti successi o da succedere — aggiungiamo le iniziative vecchie e nuove lanciate con la collaborazione di VOLO A VELA:

TROFEO GIOACCHINO VON KALCKREUTH, aperto anche a piloti stranieri, per il primo volo di AeR di MILLE chilometri sull'arco alpino.

Gli amici del GVV «Nello Valzania» promettono e mantengono. Adesso tocca ai piloti realizzare l'arduo tema che ha rappresentato il sogno del nostro Gioacchino.

TROFEO GIPRON, per piloti italiani, costituito da tre prove distinte ed indipendenti:

— AeR verso EST di almeno 500 Km

— AeR verso OVEST di almeno 500 Km

— TRIANGOLO FAI di almeno 500 Km con al suo interno o la vetta del Monte Bianco o la vetta del Monte Bernina; premio unico indivisibile di lire 500.000 per ogni prova.

E' bello constatare che le iniziative hanno un seguito. Spero che se altre ne dovessero sorgere, magari per andare più a Sud di Rieti, qualcuno ce lo scriverà.

TROFEO «NELLO VALZANIA», aperto a piloti italiani e stranieri, per la maggior distanza in linea retta non inferiore ai 500 Km.

Sono i soliti fissati della distanza, non fateci troppo caso. Ricordatevi però che il piatto d'argento che offrono è piuttosto interessante.

Se al tutto aggiungiamo il programma d'attività dell'Aero Club Centrale e le varie gare sociali che non sempre e non tutti i corrispondenti si preoccupano di segnalare, dobbiamo concludere che i volovelisti non dormono poi tanto, soprattutto quelli afflitti dai reumatismi.

E sarà subito Chateauroux: 28 paesi, 100 piloti: 35 in Standard, 39 nella 15 metri e 26 nella Libera, a tutt'oggi. La nostra squadra: Leonardo Brigliadori e Roberto Monti con due DG 200 e Marco Gavazzi e Walter Vergani con due Nimbus 2, sarà nuovamente diretta da Piero Morelli.

Poichè i primi numeri di VOLO A VELA 1978 sono già in gestazione, avremo tempo per dire di una cronaca che non sarà storia e di una speranza che vorremmo tanto divenisse attualità.

Poi gli animi si placheranno e potremo seguire in serenità il 2° Campionato Nazionale della Categoria Promozione e continueremo a farlo fino al giorno in cui una coraggiosa C.S.O. dopo aver mandato in volo la civetta, con un rapido briefing in linea cambierà l'AeR di prammatica con un'anacronistica Distanza Libera

E torneremo a bagnarci in un mare azzurro e deserto con la spiaggia piena di... cartacce.

Evviva la macchina del tempo.

R.S.

RIETI 1977

CAMPIONATI NAZIONALI "Categoria Promozione,"

note meteorologiche

di Plinio Rovesti

Come abbiamo precisato nelle precedenti «Note Meteorologiche» relative alla disputa della «Categoria Nazionale» dei Campionati Italiani di Volo a Vela 1977, quest'anno, quella che in passato era chiamata «Lega 2», ha assunto la denominazione di: «Categoria Promozione». Le funzioni della nuova categoria sono però analoghe a quelle della vecchia «Lega 2», e cioè qualificare i piloti che potranno partecipare ai campionati del 1978 nella «Categoria Nazionale». Questa competizione, a differenza degli scorsi anni, per ragioni pratiche e per garantire una maggiore sicurezza del volo, è stata disputata separatamente da quella di «Categoria Nazionale» e cioè dal 15 al 24 agosto. I concorrenti sono stati numerosi (complessivamente 41) ed hanno quasi tutti gareggiato su alianti «Standard» in un'unica classe.

Le condizioni meteorologiche durante lo svolgimento delle prime tre prove sono state discrete, mentre nelle altre giornate, purtroppo, quasi sempre perturbate e piovose. Infatti, su nove giorni disponibili, è stato possibile gareggiare soltanto quattro volte.

Ecco, in sintesi, le condizioni riscontrate durante lo svolgimento delle prove disputate.

15 AGOSTO 1977: 1ª prova

L'Italia è interessata da un campo di pressioni livellate superiori al valore normale. Soltanto il versante adriatico è marginalmente interessato da una residua circolazione ciclonica (Fig. 1).

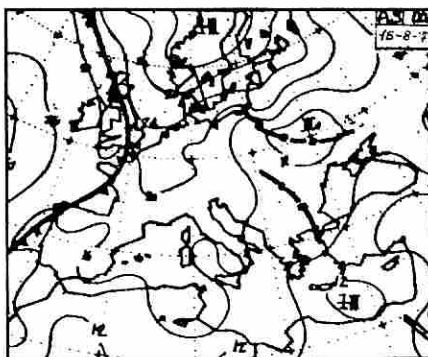


Fig. 1

Sull'Italia centrale, dal suolo a 2.000 m QNH i venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza. A 2.500 m cominciano a disporsi dal quarto quadrante con intensità di 6 nodi ed aumentano quindi d'intensità con il progredire della quota. Da 2.800 m a 3.500 si registrano 16-18 Kt da WNW, ed a 4.000 m 22 Kt dalla stessa direzione. Il vento massimo spira da NW a 12.000 m con 70 Kt di intensità. Lo zero termico è attorno a 4.200 m di altitudine.

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato a bordo di un «L5» nella valle reatina, si rileva la solita inversione di superficie dello spessore di 700 metri.

L'umidità relativa tocca la punta massima dell'80% a 2.450 m QNH, indi diminuisce rapidamente fin quasi ad annullarsi all'altitudine di 3.000 metri. La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia.



Salvo Demetrio 2º classificato.

Si prevedono annuolamenti cumuliformi ad evoluzione diurna nelle zone interne dell'Italia centrale, con possibilità di qualche generazione temporalesca specie nelle regioni appenniniche del versante adriatico.

La direzione di gara assegna come prova del giorno una corsa di an-

data e ritorno sul percorso Rieti-Gualdo Tadino-Rieti di Km 180,4.

Quindici concorrenti compiono regolarmente la prova; quattordici atterrano nell'aeroporto di Foligno; dieci in varie località lungo il percorso, e due, dopo aver sorvolato a lungo la vallata reatina, atterrano alla base rinunciando alla gara.

16 AGOSTO 1977: 2ª prova

Sull'Italia permane un campo di relative alte pressioni livellate. Deboli infiltrazioni di aria fresca provenienti da Nord provocano sulle regioni dell'Italia settentrionale temporanei annuolamenti (Fig. 2).

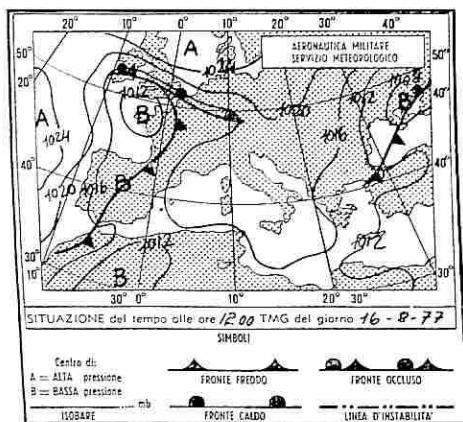


Fig. 2

Dal sondaggio del vento in quota effettuato con pallone pilota nella valle reatina, si riscontrano venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 2.500 m QNH, dove si registrano 8 nodi da NW.

A quote superiori il vento continua a spirare dalla stessa direzione con velocità crescente: 12 Kt a 3.000 m, 13 Kt a 3.500 m, 21 Kt a 3.900 m, e 27 Kt. a 4.300 metri. Il vento massimo soffia attorno a 9.000 m con forza di 50 Kt da WNW.

Si prevede la formazione di cumuli sparsi, di moderato sviluppo verticale, lungo il crinale appenninico, dove l'umidità dell'aria è piuttosto bassa. Lo zero termico si trova all'altitudine di 3.900 metri.

Le condizioni termiche sono abba-

stanza favorevoli al volo veleggiato e la direzione di gara assegna ai concorrenti una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6, che la quasi totalità dei piloti porta a termine felicemente. La media oraria del vincitore è stata di oltre 78 Km. Solo tre concorrenti atterrano all'aeroporto di Foligno senza completare la gara.



Fergnani, con la coppa Volo a Vela, Pozzi, Riva e Miticocchio

17 AGOSTO 1977: 3ª prova

Una perturbazione di origine atlantica, in lento movimento verso levante, si estende dalle Baleari all'arco alpino, interessando con la sua parte superiore l'Europa centro orientale e la Gran Bretagna (Figura 3).

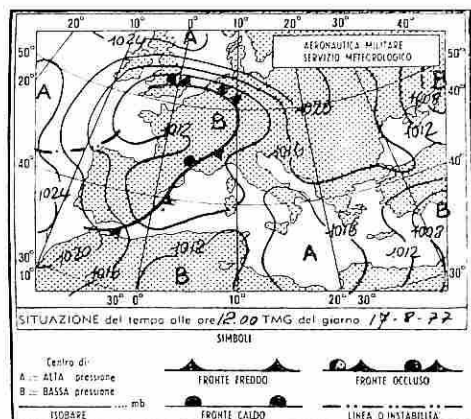


Fig. 3

Tale perturbazione determinerà nelle successive 24 ore un peggioramento delle condizioni del tempo sull'Italia a cominciare dal settore nord occidentale.

Nella valle reatina i venti sono deboli variabili dal suolo a 1500 m ONH, indi si dispongono da WNW. Ecco i dati del sondaggio locale: da 1.750 m a 2.100 m flusso attorno ad W; da 2.500 a 4.000 m 16-24 Kt da WNW. Il vento massimo spirava a 12.000 m attorno ad W con 65 nodi di forza.

L'umidità dell'aria è notevole negli strati superficiali, poi si stabilizza attorno al 50% da 1.500 m ONH a 2.500 m, per ridiscendere al 37% a 3.100 metri. A quote superiori — secondo il sondaggio di Roma-Fiumicino — l'umidità riprende ad aumentare sino a raggiungere il massimo del 60% a 4.000 m, e ridiscendere poi al 10% a 5.500 metri. Lo zero termico è a 4.000 metri di altitudine. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia.



Marzotto 6ª classificato con la moglie

La direzione di gara assegna ai concorrenti come tema del giorno una

corsa sul percorso triangolare Rieti-Cittareale-Assisi-Rieti di Km 174.2. Il tema di gara è un po' lungo, tanto più che si prevedono scarse formazioni cumuliformi, unicamente di carattere orografico. Soltanto sei concorrenti riescono a completare regolarmente la prova. Dieci piloti atterrano a Spoleto, cinque in località varie lungo il percorso, due nell'aeroporto di Foligno, quindici rientrano a Rieti dopo aver tentato con esito negativo di lasciare la valle, ed infine tre concorrenti per ragioni varie non partecipano alla gara.

Come previsto, il 18 e 19 agosto la perturbazione segnalata il giorno 17 interessa anche le regioni dell'Italia centrale, determinando condizioni di tempo cattivo che non permettono di gareggiare.

20 AGOSTO 1977: 4ª prova

Le regioni dell'Italia centrale sono interessate da un campo di relative alte pressioni, mentre dal Mediterraneo occidentale avanza verso levante una perturbazione che determinerà nelle prossime 24 ore un peggioramento delle condizioni del tempo (Fig. 4).

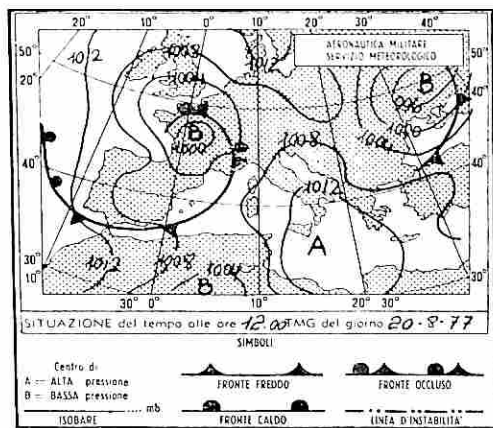


Fig. 4

Nella valle reatina i venti spirano dal suolo a 1.200 m QNH dal secondo quadrante. La loro intensità è notevole: 10 Kt a 200 m d'altezza sulla valle e 15 Kt a 600 metri. A quote superiori rotazione dei venti al terzo quadrante, con 18 Kt da

SSW a 1.500 m QNH, 22 Kt da WSW a 2.300 m, 36 Kt attorno ad W a 3.000 metri. A quote superiori il vento conserva la stessa direzione, aumentando però di intensità con il progredire dell'altezza, fino a raggiungere la forza massima di 110 nodi a 12.000 metri.

Fin dalle prime ore del mattino il cielo è coperto per 3/8 di Cs e Ac in bande fluttuanti sul versante tirrenico, con qualche cumulo orografico, mentre il versante adriatico risulta totalmente coperto oltre che da nubi medie e alte anche da folti cumuli orografici.

La direzione di gara decide di assegnare ai concorrenti una breve corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 118. Ventisei piloti compiono regolarmente la prova, percorsa dal primo classificato alla media di 84,169 Km/h. Un pilota, dopo aver compiuto la prova, atterra nelle vicinanze dell'aeroporto di Rieti, due altri si fermano all'aeroporto di Foligno, tre prendono terra in varie località durante il volo di rientro, quattro non si allontanano dalla valle reatina ed infine cinque concorrenti per ragioni varie non prendono parte alla gara.

Purtroppo, com'era stato previsto, il giorno 21 agosto l'Italia risulta interessata da un'area di basse pressioni, associata all'annunciata perturbazione che dalle Alpi centro occidentali si estende al mar di Sardegna fino all'entroterra algerino. Tale perturbazione si sposta lentamente verso levante preceduta da una linea di instabilità temporalesca che interessa particolarmente l'Italia centrale con notevoli piogge e temporali anche di forte intensità. Per alcuni giorni, malauguratamente, la vasta area depressoria — il cui epicentro è ubicato sull'Europa centro meridionale, continuerà a determinare condizioni di cattivo tempo sulle regioni setten-

trionali e centrali italiane, condizioni che non permetteranno lo svolgimento di nessuna prova.

Il Campionato Italiano della «categoria promozione» si è concluso così alla quarta prova per l'inclementa del tempo, che si è mantenuto instabile per tutta la seconda quindicina del mese di agosto. Ciò nonostante le prove disputate sono state abbastanza selettive avendo messo in evidenza la preparazione e la capacità dei piloti più preparati e meritevoli di essere promossi alla «categoria nazionale».

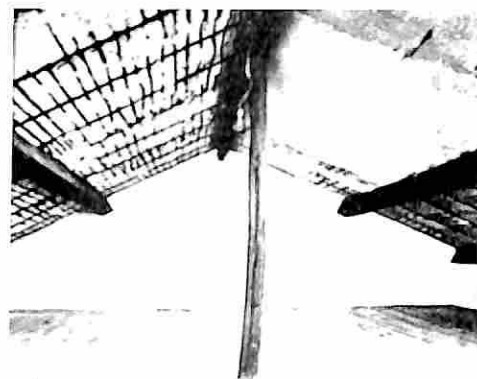


Villa, Fraenza e Cibic

Concludiamo, come sempre, rivolgendo un vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica per la valida collaborazione prestata all'Aero Club Centrale di Volo a Vela durante lo svolgimento delle gare, ricordando particolarmente l'opera del personale della stazione meteo dell'Aeroporto di Rieti e del M. Ilo Salini inviato dal Centro Meteorologico Regionale di Roma-Fiumicino per i sondaggi anemologici con palloni pilota.

CHI CI PENSA TESA IL LINO

Noi abbiamo pensato a costruttori, ingegneri, architetti, arredatori per risolvere i loro problemi: risparmiare tempi e costi (il lino può essere tesato anche su muri in condizioni disastrose), assicurare la stabilità dimensionale e la resistenza all'abrasione e allo strappo.



**Si, noi
ci abbiamo
pensato**



Abbiamo anche pensato a chi ci abiterà: alla sua sicurezza (il lino è ininfiammabile), al suo comfort (il lino respinge umidità, polvere, odori), al suo buongusto (due gamme di 24 colori e l'effetto fonocorrettivo, ideale per il vostro hi-fi).

linoambiente s.p.a.

LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI DIRETTAMENTE SUL MATTONE
via Serbelloni 4, Milano telefono 02/705109

GROSS (Germania Occ.)

Come hai trovato le condizioni di volo qui a Rieti?

Le condizioni sono eccellenti, ed è per questo che mi piace moltissimo venire a Rieti: il paesaggio è fantastico.

Il tipo di volo che hai effettuato qui è molto diverso da quello che fai abitualmente in Germania?

Certamente; la maggior parte delle nostre gare si svolge in pianura e non in montagna.

Tu sei membro della squadra tedesca per i mondiali...

No, mi sono «squalificato» solo pochi mesi fa durante i campionati nazionali tedeschi; sono stato in testa fino all'ultimo giorno, quando sono passato dal primo al ventiseiesimo posto.

Quanti piloti di volo a vela ci sono in Germania?

Da trentacinque a quarantamila. Nel corso dell'anno, a quante gare partecipi?

Almeno a due, in qualche anno fino a quattro, ma non di più perchè tra una gara e l'altra devo anche lavorare.

Quando non sei in gara, voli sempre con un tema o qualche volta vai anche a zonzo?

Negli ultimi anni, per la verità, ho volato ben poco se non in gara; di solito vado sul luogo di gara qualche giorno prima dell'inizio e mi alleno là; solo in primavera faccio qualche volo di allenamento vicino a casa, poi di solito c'è subito qualche gara da qualche parte.

Hai dei suggerimenti da dare ai piloti italiani?

Ci hanno detto

interviste fatte e tradotte a cura di Danilo Spelta ed Emilio Tessera Chiesa

Come in tutti i paesi, anche in Italia i piloti di classe internazionale sono pochi; io credo che questi dovrebbero volare più spesso all'estero, in Polonia, Germania, Francia, perchè è necessario conoscere come volano gli altri; per altri non intendo solo i piloti, ma anche gli organizzatori, che spesso si sentono obbligati a dare temi molto difficili rispetto alle condizioni presenti;

Come hai trovato i temi assegnati qui a Rieti?

Naturalmente i temi erano legati alle condizioni, ma qualche volta è stato un peccato assegnare dei temi tanto corti; i regolamenti tedeschi vietano di assegnare in ogni caso tempi al di sotto dei duecento chilometri.

In Germania avete delle scuole di volo da competizione?

No; ci sono solo alcuni piloti, come H.W. Grosse e H. Huth, che si dedicano all'insegnamento del volo di gara, ed alcuni centri come Hanweide, ma non ci sono vere scuole organizzate.

Credi che uno sport come il ciclismo, che tu pratichi, possa dare benefici anche per il volo a vela?

Può essere il ciclismo come anche la corsa, il nuoto o altro, ma credo che sia indispensabile praticare qualche sport; la squadra nazionale tedesca, quando si riunisce, prima del volo pra-

tica sempre qualche attività fisica; l'importante è che si tratti di sport che comportino sforzi non intensi ma prolungati; se si decide di correre, ad esempio, non bastano uno o due chilometri, ma occorre farne, magari adagio, almeno una decina.

Qual è il tuo segreto per vincere, la tua tattica di gara?

È molto difficile spiegare in poche parole il mio stile di volo, che deriva dall'esperienza che mi sono fatta in 17 anni di gare. Ho avuto dei maestri tra i migliori, come Reichmann; quando si vola con loro si è praticamente costretti a «forzare» in ogni momento; inoltre è molto più facile, volando con altri, vedere i loro errori, ricordarli ed evitare di farli a nostra volta; io credo che il volo a vela sia soprattutto uno sport di errori; chi ne commette meno vince.

Credi sia meglio volare alti o bassi?

Molti piloti, come Reichmann, che all'inizio della carriera volavano sempre vicini al terreno, ora dicono di preferire una quota più confortevole...

Dipende tutto dall'orografia; se si vola in pianura può essere redditizio volare bassi, perchè le ascendenze sono più forti vicino a terra e a volte il vento è più favorevole, ma in zone alpine molto spesso conviene stare sopra le creste. Come hai trovato l'accoglienza qui a Rieti?

Meravigliosa; mi sono sentito come a casa, e credo che potrei vivere qui; in un certo senso non mi è dispiaciuto non qualificarmi per i mondiali, così l'anno prossimo potrò venire a Rieti invece di andare a Chateauroux, che in confronto è molto peggio.

Quante ore di volo hai?

Poco più di duemila; ogni anno volo tra 150 e 300 ore, ma solo in primavera ed estate; ora che torno a casa, lascerò l'aliante alla Schneider e lo ri-prenderò in primavera.

Qual'è stato il tuo volo più lungo?

Un triangolo di 720 chilometri, in Germania.

VAN'T ROOD (Olanda)

Questa è la prima volta che vieni a Rieti; come hai trovato il luogo e le condizioni?

Le condizioni sono ovviamente molto diverse da quelle olandesi, dove il plafond è sempre molto basso, tra 800 e 1200 metri e solo eccezionalmente fino a 1500; anche le ascendenze sono molto migliori qui. Credo che in futuro molti piloti olandesi verranno a Rieti,



anche fuori dai campionati, perchè per noi questo è una specie di paradiso volovelistico.

Cosa pensi dell'organizzazione?

In linea generale è molto buona; il sistema di rilevazione al traguardo tramite radar ha funzionato bene, ma in altre gare, come Hanweide ed Angers, ho notato che il ritmo possibile di taglio traguardo era più alto; in fondo non conta sapere esattamente a quanti metri è passato un concorrente, basta determinare se aveva più o meno di mille metri. Sarebbe anche stato interessante disporre delle classifiche giornaliere con meno ritardo, magari il mattino successivo alla gara, perchè quest'anno si è sempre volato all'oscuro dei risultati del giorno precedente, e quindi dell'esatta posizione in classifica propria e degli avversari.

Tu hai volato con un Libelle, che è considerata in genere una macchina superata; sei d'accordo?

In condizioni deboli il Libelle non è inferiore agli altri; lo diventa invece se le ascendenze sono forti e bisogna viaggiare veloci; in Olanda questo avviene molto raramente, comunque io e i miei due soci nella proprietà di questo aliante abbiamo deciso di venderlo e di acquistarne uno più moderno.

Che tipo di aliante intendi acquistare?

Un 15 metri, perchè con una piccola differenza di prezzo si può avere un aliante di prestazioni molto migliori, tanto che se le ascendenze sono veramente forti si avvicina molto ai classe libera, e nello stesso tempo resta di dimensioni e peso ancora accettabili. Questa primavera ho visitato diverse fabbriche di aliante; la Schempp-Hirth ha venduto gli stampi dello St. Cirrus in Francia, e alla Schneider gli stampi dell'LS 1f li tengono in cortile; sia la Schempp Hirth che la Schneider che la Glasflugel attualmente costruiscono solo 15 metri, tanta è la richiesta; si prevede però che dopo la prima ondata riprenderanno a produrre anche gli standard.

Quante ore voli ogni anno?

Circa centoquaranta; attualmente ho circa mille ore da solista e 500 in biposto, perchè sono anche istruttore volontario nel mio club.

EBNER (Austria)

Come hai trovato le condizioni a Rieti quest'anno rispetto agli anni scorsi?

Per noi Rieti è sempre meravigliosa, in rapporto alle nostre condizioni abituali; quest'anno le ascendenze non erano così forti come nel passato, forse perchè ci sono state molte nubi ed il riscaldamento solare non è stato molto intenso.

Come hai trovato la competizione in classe libera?

Estremamente accanita; Vergani e De Orleans sono ottimi piloti, credo tra i migliori a livello europeo.

Credi che questi piloti potrebbero piazzarsi bene anche in un campionato tedesco?

zarsi bene anche in un campionato tedesco?

Molto dipende ovviamente dall'orografia; in Germania le condizioni sono completamente diverse da quelle italiane, ma credo che diversi piloti italiani, se avessero il tempo per allenarsi, potrebbero ben figurare anche in Germania.



Cosa pensi della classe 15 metri?

Credo che avrà un notevole sviluppo; le gare tedesche di quest'anno lo hanno già dimostrato; non credo invece che sostituirà la standard, perchè non tutti sono interessati a lavorare con i flaps e ad andare tanto veloci; non credo neanche che i piloti di libera siano disposti a tornare su aliante di prestazioni inferiori; in definitiva, c'è spazio per tutte e tre le classi.

Quante ore di volo hai?

Circa 800; nel 1973, quando partecipai alla mia prima gara, avevo circa 500 ore.

Ci sono piloti che volano alti e daltri che volano di solito bassi; quale tipo di volo ritieni più redditizio?

Non si può dire con certezza; tutto dipende dalle condizioni giornaliere e dalle abitudini del pilota; ci sono quelli come Nietispach che volando alti riescono ad andare veloci, ed altri come Peter o come il vostro Perotti che vanno veloci stando bassi.

Ti piace il volo in nube?

Sì, soprattutto qui dove le montagne non sono troppo alte e quindi non c'è molto pericolo; è un buon metodo per guadagnare quota quando non ci sono altre possibilità. Per me è anche facile perchè ho un brevetto a motore per l'IFR. C'è comunque un ottimo libro di Nietispach sul volo in nube, dedicato specificamente ai piloti di volo a vela.

Cosa pensi delle scuole di volo avanzato?

Credo si svilupperà molto l'insegnamento del volo di gara, soprattutto perchè oggi sono disponibili aliante biposto di ottime caratteristiche, come il Calif, lo Janus ed il Twin Astir, che possono attirare all'insegnamento anche piloti da competizione.

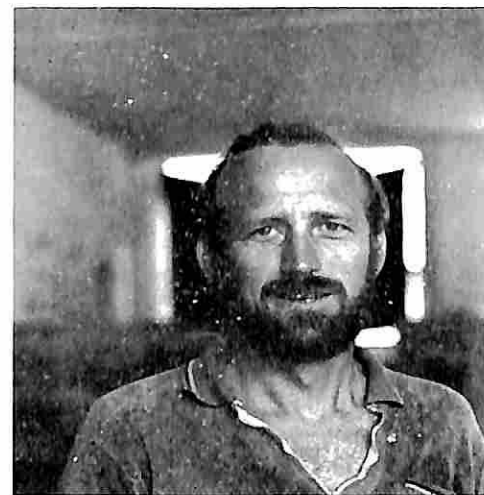
Tornerai a Rieti l'anno prossimo?

Spero proprio di sì

FUCHS (Austria)

Come hai trovato la tua permanenza a Rieti?

Sono tre anni che vengo qui, ed ogni volta trovo il soggiorno eccellente; prima di tutto perchè è molto bello volare con gli amici italiani, che mi hanno sempre riservato un'accoglienza calorosa, poi perchè il tempo permette di solito di svolgere molti temi durante il campionato; l'organizzazione è molto efficiente.



A parte l'amicizia, cosa pensi dei piloti italiani come concorrenti? Quest'anno i primi tre posti in classifica in classe standard sono andati a stranieri...

Credo che in Italia ci siano molti buoni piloti; la classifica è stata molto influenzata dalla prima prova, nella quale molti sono atterrati fuori ed hanno perso centinaia di punti con i quali sarebbero finiti molto meglio.

Cosa pensi della classe 15 metri?

Credo che avrà un ottimo sviluppo; attualmente pare che gli aliante 15 metri incontrino alcune difficoltà di messa a punto, ma credo siano problemi passeggeri; una risposta definitiva si potrà avere dopo i mondiali di Francia.

Ma tu personalmente intendi passare alla classe corsa?

Credo di sì; il mio aliante attuale è piuttosto vecchio, inoltre mi attira l'idea di provare un tipo di volo diverso.

Come sono organizzate le scuole di volo in Austria?

Ci sono due tipi di scuole, quelle professionali, come quella diretta da Harro Woedl e quella di Zell am See, dove l'apprendimento è più veloce ed un po' più costoso; ed i club, più economici; non abbiamo invece scuole di secondo periodo; l'addestramento alle competizioni avviene in pratica all'interno dei club, ad opera dei piloti più esperti.

IL QUESTIONARIO

Finita la festa... no, cari amici, finita la festa, ripreso il lavoro, rimuginati mille pensieri, rispolverato il seno del poi... eccovi qui sotto alcune domande alle quali siamo certi vorrete rispondere, liberi di richiamare altri argomenti.

E' un impegno che grazie alla vostra collaborazione ci permette di arricchire di opinioni la storia della nostra attività volovelistica e nel contempo fornire materia di riflessione agli «addetti ai lavori».

Aspettiamo le vostre risposte con sollecitudine perchè vorremmo essere a nostra volta più solleciti.

Grazie.

VOLO A VELA

Ecco le domande:

- 1) Considerazione sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate.*
- 2) Considerazioni sull'insieme dei risultati della rispettiva Classe o Categoria.*
- 3) Considerazioni sulle modifiche apportate quest'anno ai Campionati.*
- 4) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?*

Per la categoria Promozione:

- 5) L'aliante impiegato è stato utilizzato anche in categoria Nazionale?*
- 6) Avete partecipato a gare minori o stages di performance a Rieti?*

WALTER VERGANI

1) Le ultime quattro gare non sono state gran che. Alla prima è stato pagato un prezzo troppo alto al timore di restare fuori campo.

La quinta prova, pur vinta, ha avuto l'arrivo sbagliato.

Difficoltà: normali ed omogenee. Nessuna crisi.

2) De Orleans è un ottimo pilota. Se non avesse commesso l'errore fatale di rinunciare al pilone di Rivisondoli (quarta prova), avrebbe vinto il Campionato. Deve combattere la reticenza dell'atterraggio fuori campo. Gantenbrink è pilota di valore, ma gioca «fuori casa». Diventerà ancora più pericoloso in avvenire.

Caraffini deve sviluppare un suo tipo di volo originale e seguire meno gli altri.

Adele Orsi si è lasciata troppo intimorire dai piovvaschi.

3) Lo sdoppiamento delle categorie funziona. Occorre sostenere la qualità, la pubblicità alla Categoria Promozione perchè non diventi una gara di serie C.

4) I temi sono troppo corti. Non si possono più disputare gare di un'ora e mezza perchè 5 minuti di ritardo sono oltre 100 punti e possono valere un intero Campionato. Si può e si deve partire prima per svolgere temi di 3, 4, 5 ed anche 6 ore.

Si può usare l'aliante civetta per l'apertura dei decolli ed il briefing volante sul campo per ridurre in extremis la lunghezza dei temi.

ANGELO ZOLI

1) Mancanza di allenamento al volo sportivo.

2) Se si escludono i primi tre (bravissimi in quanto tali) arrivati che hanno volato in... direi che la regolarità della classifica comincia dal 4° posto in poi.

Infatti dal 1° al 4° ci sono 896 punti nonostante il 4° avesse un fattore correttivo di 1,05.

Il punteggio dal 4° in poi degrada lentamente e regolarmente sino in fondo alla classifica senza sensibili differenze.

3) Penso che la Categoria Promozione vada effettuata prima della Nazionale.

4) Agli organizzatori un plauso per tutto quanto hanno fatto e bene. Un solo appunto per quanto riguarda la scelta dei temi. A mio parere i temi assegnati non erano aderenti alle condizioni meteo (temi troppo limitati in funzione delle condizioni meteo previste) nella maggioranza delle prove effettuate.

COLOMBO COLOMBINO

1) Quest'anno volavo con lo Janus, con tre persone che si alternavano al volo e alla squadra e tutto sommato la nostra prestazione agli effetti della classifica è stata abbastanza mediocre. Per gli altri valori bisogna sentire l'equipaggio. Abbiamo fatto un po' di nube ma anche lì ci vorrebbe il radar o almeno la sirena delle navi e senz'altro

più allenamento. A parte tutto io non la vieterei. Perchè è troppo facile vietare intanto, e poi la gente con la scusa che è vietata non la farebbe neanche a casa ecc. mentre gli stranieri che vengono a Rieti abbiamo visto che la sanno fare e bene anche.

Difficoltà: con un aliante che va come uno standard ed è biposto avrei preferito avere il tema della standard.

2) Suggestirei di istituire una terza classe denominata «eterogenea» raggruppandovi oltre ai soliti 17 metri i 15 metri corsa e i biposti.

3) Favolosa l'idea di separare i due campionati: si utilizzano meglio le persone e le macchine.

4) Suggestirei di far partire sempre la classe meno numerosa, per evitare l'affollamento sul traguardo con i ritardi che abbiamo visto.

I decolli poi, specialmente nei giorni in cui erano previsti temporali, si potevano anticipare di almeno un'ora.

GIANCARLO MAESTRI

1) Il ritornello degli altri anni era: «Se quando fossi partito mi avessero detto... ecc. ecc.». Nossignore, questa volta sarei un falso modesto. Ho fatto meglio dell'anno scorso in graduatoria Nazionale (4° invece di 5°) e pertanto sono pienamente soddisfatto! Di exploit non se ne parla, anzi, l'unico exploit sarà quello di difendere il posto da me conquistato, dalla muta di bravi piloti immediatamente dietro di me.

Difficoltà parecchie. Con basi così basse, ogni tema era per noi tutti un terro al lotto. Un attraversamento della Val Nerina a 900 m., sotto un temporale con fulmini e acqua scrosciante, sono una cosa che difficilmente si dimentica! Chiedere a Gritti per conferma.



2) Devo dire che i risultati sono stati pari all'impegno profuso dai piloti che in nove gare si sono dati battaglia. Certo che, se si escludono quei pochi bravissimi piloti che fanno la nube come si trattasse di fare un giro intorno al tavolo di casa propria, posso aggiungere che, in almeno cinque delle nove gare disputate, con basi da 1100-1200 m, siamo stati tutti molto bravi! Un bravo di cuore all'amico Colombo V., novello Carneade.

3) Son sempre stato dell'idea che gli uomini validi rimangono tali finché hanno il coraggio di difendere le proprie idee in modo ragionevole. Le modifiche di questo Campionato, sono state apportate da un gruppo di questi uomini: non ci resta che inchinarci davanti al radar, ai cerchietti di latta segnastopo, al P.O. ed ai briefing ristretti come un caffè espresso!

4) Premesso che la nube non la so fare, anzi, che quando è un po' che mi ci trovo dentro, ho pure un tantino di fifa, vorrei suggerire agli organizzatori di vietarla, come del resto si usa ai Campionati Mondiali. Se è anche dai nazionali che deve uscire la squadra azzurra dei mondiali, perchè allora permettere di fare qualcosa che poi non potrebbero fare ai Campionati del Mondo?

Data la premessa però credo sia meglio che io stia zitto. Oh no!?

Prima di chiudere una pubblica confessione. Quel Colombo lì, non è stato fortunato, ma molto bravo, ed il sottoscritto ha fatto di tutto per batterlo ma non vi è riuscito.

Scusa Colombo, ma tanto ti dovevo.

RICCARDO BRIGLIADORI

1) La situazione meteorologica insolitamente umida ha creato condizioni di rischio per potenziali collisioni in volo che S. Francesco, di casa a Rieti, ha scongiurato. E' necessario imporre, come in altre gare internazionali, regole rigide di comportamento: a) frequenza unica da impiegare quando vigono le regole del I.F.R.; b) nel caso di difficoltà organizzativa ad ottenere la clausola del punto a, proibire il volo in nube e obbligare comunque all'impiego del barografo sigillato per verifiche al termine di ogni volo. Sui miei risultati personali devo dire: il ruolo postumi nella mia squadra è stato quello di gregario e, atterraggio a Casa del Diavolo a parte, è stato sufficientemente valido.

2) I risultati della classe Standard della Categoria Nazionale direi che sono stati buoni: meglio sarebbe stato avere il primo assoluto italiano, ma cosa chiedere di più a Gavazzi che ha fatto una rimonta spettacolosa dopo la prima prova e che, se ci fosse stata un'altra giornata di gara, forse...

3) Ottima la divisione in due periodi dei Campionati Italiani. Si è avuto un «clima» assolutamente *disteso* per concorrenti ed organizzatori. Ottimo anche il radar quale sostituto della finestra, purtroppo rimane sempre infelice la macchinosità del sistema della partenza individuale a scelta del pilota, si fa per dire.

4) Si suggerisce la «partenza simultanea» per classi con giuria in volo, a lato della linea di partenza, su due mo- toalianti in volo spiralato a mille metri.

ALESSANDRO LANZI

1) Ammesso per la prima volta in nazionale (con poco più di 300 ore di volo), la mia unica ambizione era di classificarmi in modo dignitoso, tenuto anche conto delle incognite che mi si sarebbero presentate come percorsi più lunghi, piloni e zone sconosciute ecc.

Ciò premesso l'8° posto degli italiani in classifica stabilisce forse il mio merito (o il demerito dei miei avversari) ed è sicuramente molto di più di quanto mi sarei aspettato. Devo anche onestamente ammettere che varie volte ho avuto un aiuto considerevole dai piloti più... esperti e che, almeno in due occasioni, la fortuna mi ha particolarmente favorito. Le difficoltà più salienti ritengo siano state: i temporali (che ho incontrato per la prima volta) e l'aggiramento degli stessi con le relative modifiche di posizione e di rotta; il sorvolo di zone impervie a quote che preferisco non ricordare!

2) Salvo i soliti fuoriclasse la maggior parte di noi è chiaramente in difficoltà quando deve volare in condizioni me- teo difficili.

3) L'organizzazione del Campionato a Rieti è sicuramente un affare molto impegnativo per cui ci si sente sem-

pre in debito con chi si occupa dello stesso

GIANNINO POZZI

E' la quarta volta che partecipo ai Campionati, anzi che partecipiamo, dato che ho sempre utilizzato il P.R. con l'amico Riva.

Con la divisione del Campionato in due periodi vengono ad essere diminuite le giornate di gara ed è controproducente la partecipazione in coppia, cosa abbastanza valida quando si possono effettuare otto e dieci prove. I miei risultati sono stati modesti, comunque sono soddisfatto dell'esperienza di quest'anno. (Ho invece ottenuti ottimi risultati a spese dell'amico Bob. «Vorrei saper volare come lui non sa giocare a tre sette»).

Non ho partecipato a nessun'altra competizione, cosa che spero di fare l'anno prossimo.

La nuova formula dei Campionati è senz'altro valida, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza, meno affollamento, belle termiche e sul traguardo, notevolmente semplificato dal radar, la grande innovazione di quest'anno.

Si è sentita un po' la mancanza dei piloti di lega uno, il fascino e l'esperienza di volare coi campioni, e gli interessanti e movimentati briefing delle precedenti edizioni.

FRANCO POLETTI



1) Potevo fare qualcosa di più. In particolare nella terza prova ho rinunciato ad uscire dalla valle di Rieti per evitare un fuoricampo sicuro in quanto l'ora alla quale ho raggiunto la quota di sicurezza per partire e la lunghezza del tema non mi avrebbero consentito il rientro.

Nell'ultima prova ho stupidamente insistito per decollare in un momento in cui attorno a Rieti c'erano scarse possibilità di aggancio.

2) Non comment.

3) Mi vanno bene.

4) Cercare di evitare il ripetersi di episodi del tipo sorveglianza notturna (si fa, non si fa, si fa ecc.), credo che facciano brutta impressione agli stranieri.

5) No.

6) Sì, gara di Pentecoste.

VINCENZO ESPOSTO



- 1) Quattro prove, quattro rientri in campo e mi sono chiesto se tutto merito mio o del mio vecchio Libelle; l'exploit mi è mancato per poco, per una settantina di punti circa; difficoltà proprio non direi, forse l'ultima prova, il rientro controvento con una macchina leggera e senz'acqua.
- 2) Ribadisco quanto già detto la volta scorsa, quando le prove sono poche non tutti alla fine si sentono al loro posto in classifica.
- 3) Buono l'impiego del radar per la partenza, purtroppo, e qui rispondo alla quarta perchè non si vuole introdurre la partenza simultanea? Si è proprio certi che non vale la pena di qualche sforzo?
- 5) No.
- 6) No.

PIETRO VISCARDI

Ecco le risposte:

Decolli troppo tardi per cui temi troppo corti per cui exploit troppo piccoli (quasi neanche degli exploits).

Suggerirei per il 1978:

decolli molto prima (come all'estero);
temi molto più lunghi (come all'estero);
traguardi di partenza più semplice (come all'estero).

MARIAROSA GEROSA

1) Tutto sommato sono piuttosto soddisfatta di me stessa, anche se il mio non può certo definirsi un risultato brillante. Ma per un anno «no» come questo, con pochissimi voli e brutti anche quelli, è già una grossa rivinci-

ta. L'unico rammarico rimane il numero delle prove fatte: tra l'anno scorso e quest'anno non posso certo dire di aver messo insieme una grossa esperienza di gara. Comunque io ho molta pazienza!

Considerazioni sugli exploits non ne posso fare per il semplice motivo che non ne ho fatti, a meno che non si voglia chiamare exploit il rientro dell'ultima gara. Quanto alle difficoltà incontrate, per me è tutta una difficoltà quando le condizioni meteo non sono brillanti. Quindi: il primo giorno non avevo le «mie» quote di sicurezza per attraversare la val Topina; il secondo giorno... beh sono andati tutti; il terzo giorno non sono riuscita a scalare il Terminillo (forse il mio cuore non voleva) e l'ultima gara... beh *in fondo* sono brava!



- 2) I risultati in generale mi sembrano buoni, anche se credo che lo scarso numero di prove abbia lasciato molti insoddisfatti, perchè nei primi posti lo scarto di punti era molto ridotto e la lotta piuttosto serrata.
 - 3) Non ho trovato grosse difficoltà nell'attuazione delle nuove procedure di taglio traguardo, anche se la banda di mezzo chilometro di larghezza è un po' limitata e la chiamata al PO un po' troppo vicina alla linea di traguardo. Credo comunque che i vantaggi del radar siano nettamente superiori alle pecche.
 - 5) Il Libelle con cui ho partecipato alla promozione è stato utilizzato anche in Nazionale dal mio socio Lanzi, che dopo la sua brillante gara si è fermato a Rieti per farmi da squadra: grazie Sandro!
 - 6) Ho partecipato in luglio alla Coppa del Velino, fatta in extremis e per necessità di qualificazione al posto di uno stage mancato in primavera. Nel mio caso sarebbe stato molto più valido uno stage.
- Un grazie sincero a tutta l'organizzazione, al nostro impareggiabile DDT (leggasi Giancarlo Mae-stri), che è miracolosamente sopravvissuto allo stress dei miei rientri, e a quanti mi aiutano e mi incoraggiano a continuare. Grazie!

ROBERTO PRESSATO

1) Premesso che nell'arco dell'anno, l'allenamento è stato abbastanza intenso con voli su alianti biposto a far da balia ai neobrevettati, mentre per lo «JANUS» l'allenamento era stato relativo, ma con sufficiente adattamento in ciò dimostrato dal volo record Valbrembo-L'Aquila.

Ero partito con intenzioni non troppo bellicose, al fine di evitare eventuali scassature a un aliante di proprietà del Club dal costo astronomico per i miei limitati orizzonti, e convinto di essere alla vigilia del pensionamento quale concorrente di gare di volo a vela.

Il caso, la fortuna, l'aiuto notevole di un esperto secondo pilota quale è Pino Brugali, un poco di abilità e prudenza mia, mi hanno permesso di vincere senza molti patemi d'animo realizzando nel contempo una piacevole vacanza quale non sarebbe stata in casi di recuperi per fuori campo, (ci vogliono 5 persone a smontare lo Janus).

Ho avuto la sensazione che i volovelisti italiani non gradiscano troppo il volo in biposto. Forse sono gelosi delle proprie capacità.

Personalmente l'ho trovato interessante e ritengo che una coppia affiatata possa migliorare i risultati ottenuti singolarmente.

2) Ho notato come nelle prime posizioni si sono classificati esperti volovelisti, provenienti anche dalla categoria superiore.

Ho notato, salvo in alcuni casi, una certa dose di incertezza ad affrontare le gare nei pochi nuovi concorrenti giovani.

Mi ha lasciato perplesso l'annuncio che l'età media dei concorrenti della categoria promozione fosse più alta di quella di categoria nazionale.

Non è un buon auspicio per il volo a vela italiano. Significa che senza contributo Statale difficilmente i giovani si avvicineranno al nostro sport.

Ho avuto l'impressione di una maggiore autodisciplina dei concorrenti durante la competizione, rispetto a quelli di categoria Nazionale.

3) Complessivamente si possono considerare buone, anche perchè lo svolgimento in tempi differenti la categoria promozione non viene sacrificata alle esigenze della categoria nazionale, come capitava nei precedenti campionati. Inoltre permette una maggiore partecipazione per numero di concorrenti complessivamente nelle due categorie.

4) Sarebbe opportuno sciogliere il nodo del volo in nube, dopo un approfondito dibattito.

5) Nel mio caso ciò non è avvenuto, per mancanza di concorrenti sufficientemente preparati.

Ritengo opportuno operare perchè tale utilizzazione avvenga.

6) La risposta è no.

NICOLA FRAENZA

Caro Lorenzo, scusami se rispondo in maniera descrittiva al questionario post Rieti, ma penso sia il modo per rendere più personali le impressioni, le entusiasmi, le delusioni ed i commenti.

Comincio proprio a pensare che cacciaviti si nasce... e cacciaviti si resta.

Speravo quest'anno di fare il balzo dalla Promozione alla Nazionale e nonostante il vecchio adagio dica: «Chi bene incomincia è a metà dell'opera» è chiaro che, per una serie di cose, «l'opera» è rimasta a metà.

Non voglio tediarti sulla circostanza per cui, iscritto con l'aliante n. 16 I-BOYS, mi sono trovato a concorrere con l'aliante n. 6 I-KIRA, ma ti voglio solo anticipare la risposta al punto 5 del questionario: «Sì, l'aliante che dovevo impiegare è stato utilizzato anche in categoria Nazionale e mi è stato riconsegnato, per l'impiego in Categoria Promozione, racchiuso in uno di quei sacchetti di plastica della Nettezza Urbana».

Per il resto non posso che trovare una scusante nella superstiziosa cabala del n. 17; infatti, iscritto al progressivo n. 17, il giorno 17 agosto, esattamente alle ore 17, posando la ruota del mio aliante in un bel campo di Leonessa, terminavo i miei sogni e «ADDIO KIRA».

Scusami questo aggancio alla letteratura, ma ti assicuro che l'aliante I-KIRA non ha subito un graffio; per il resto, Giove Pluvio ha deliberato che fosse giusto così.

A questo punto, ti prego di esprimere al Vincitore del titolo PROMOZIONE, ai piazzati ed ai promossi, le mie più vive congratulazioni, li ho visti in volo, sono bravi e sicuramente daranno filo da torcere ai Nazionali.

Lo sdoppiamento dei tempi di esecuzione dei due campionati, Nazionale e Promozione, nonché l'introduzione delle altre procedure, tipo il rilevamento radar, lo schieramento per 2, la semplificazione delle comunicazioni radio ecc. hanno contribuito a rendere più efficiente l'Organizzazione, alla quale va il ringraziamento di tutti i concorrenti e che pregherei di voler perseverare nell'opera di rinnovamento intrapresa, per una sempre maggiore snellezza operativa.

Vorrei inoltre che tu, Lorenzo, manifestassi all'amico Plinio, il ringraziamento di tutti per essere stato all'altezza di presentarci, con il suo sorriso fiducioso, che certamente nascondeva con disinvoltura professionale la pietosa bugia, le lavagne ed i relativi briefing meteorologici, durante uno dei periodi peggiori, sempre meteorologicamente parlando, che mai si sia verificato durante i Campionati di Volo a Vela di Rieti.

A proposito del tempo cattivo, che ha permesso, in classe Promozione, solo l'effettuazione di quattro prove sulle nove possibili, con temi se vogliamo banali, ma sempre difficili in relazione alle condizioni, ai plafons sempre piut-

tosto ridotti ed alla tarda ora delle partenze, in relazione al tardo maturare delle condizioni stesse, considerato che l'anno venturo sarà ancora costretto a gareggiare in Promozione, credo sarebbe utile pensare come poter anticipare, magari di una settimana, il periodo delle gare, poiché pare, anche a detta di noti adagi, che nella seconda metà del mese di agosto, maggiori siano le probabilità di tempo diciamo... schifoso.

Meglio ancora penso che, a parte alcune deficienze di carattere logistico, del resto superabili con un minimo di adattamento, sarebbe meglio raggruppare ancora i «Nazionali» ed i «Promozione», nello stesso periodo, prendendo in esame i giorni dai primi al venti Agosto ed, ammettendo alle partenze un massimo di 70-80 alianti al giorno, si potrebbero far gareggiare a giorni alterni Libera + Standard - Libera + Promozione - Standard + Promozione.

Questo porterebbe ad un miglior confronto, al vecchio clima di amalgamazione tra le nuove leve e quelle arrivate e soprattutto a quella festa collegiale del volo a vela che è il campionato Italiano di Rieti. Peraltro non dimentichiamo, che così facendo, ogni giorno un certo numero di piloti potrebbero trasformarsi in «aiuto» alle squadre, disponibili per eventuali recuperi, alleggerendo la gravosa organizzazione personale di ogni pilota. Inoltre, per quanto riguarda l'uso dell'aliante nelle due gare, a tempi diversi, l'esperienza effettuata ha dimostrato che il fenomeno è stato molto ridotto e, per quanto mi riguarda personalmente, arrivare a Rieti ed essere senza aliante a causa di rottura precedente, non è molto stimolante, anche se alla fine trovi sempre il modo di accomodare il tutto, con l'aiuto dei soliti amici.

MARCIANO CAPPANERA

1) Il mio 20° posto in classifica generale dimostra che i miei risultati non sono stati molto brillanti. Le difficoltà maggiori per me sono andare avanti veloce e volare col ballast.

La velocità è sinonimo di sicurezza e possibilità di sondare aree maggiori e di conseguenza avere maggiori possibilità di scelta.

Nella quarta prova, con il vento molto forte, se avessi volato col ballast avrei agevolato notevolmente il mio rientro.

2) Come risultato complessivo di categoria Promozione penso che la classifica limitata a 4 sole gare non possa rispecchiare l'effettiva validità dei concorrenti. Con questo non intendo mettere in discussione la bravura dei primi, ma mi riferisco ad altri piloti altrettanto idonei piazzati meno bene per colpa di una sola gara sfortunata.

3) Lo sdoppiamento delle gare mi è sembrato molto valido sotto tutti gli aspetti tecnici ed organizzativi, penso però che sarebbe opportuno anticipare la categoria Promozione al 20 luglio (più o meno) in modo da avere un tem-

po meteo più favorevole in quanto già da due anni abbiamo visto che dopo il ferragosto le condizioni si quastano decisamente.

4) Nessun rilievo critico agli organizzatori che sono stati più che all'altezza della situazione.

Occorrerebbero però altri uomini di buona volontà per dare un po' di respiro ai primi considerato lo sdoppiamento e la conseguente maggiore durata del periodo di gare.

Non mi è piaciuta la completa assenza della Glasflugel per la categoria Promozione.

5) No

6) Ho partecipato alla gara di Pentecoste ed anche in questa sono finito a centro classifica.

Non si possono avere tentennamenti quando si ha quota da stravendere (1800 m sui Martani) e si hanno dubbi per arrivare al pilone di Todi!!!

Questa non è evidentemente una buona tecnica di gara, ma è la conseguenza di una... atavica preoccupazione per l'aggancio successivo, magari a 400 m OFE Rieti.

Parteciperò per il 1978 ad altre competizioni e cercherò di mettere in pratica tutti i buoni propositi post-gara di quest'anno.

Comunque questo è il nostro sport e quindi W il VV e la mia invidiata e formidabile squadra.

ANTONELLO BUDINI GATTAI

Caro Scavino, scusa la sollecitudine ma spero di arrivare in tempo per un numero primaverile... ecco le risposte al questionario.

1) I miei risultati in senso assoluto sono piuttosto modesti, se in classifica generale ho poi occupato il 5° posto, è perché altri sono stati più discontinui. Ho sicuramente peccato di eccessiva prudenza, specialmente nella gara del 17 agosto, nella quale il ripetere il traguardo di partenza, mi ha probabilmente precluso la possibilità di chiudere il percorso. A parte ciò, mantenermi ogni giorno in una «aurea mediocritas» avrebbe reso meglio se Giove Pluvio non ci avesse ridotto la gara a sole quattro giornate, troppo poche per una strategia di attesa come la mia. Per inciso ricorderò che il mio D(d)T mi ha sempre spronato, anche col gatto a nove code, a remare con più lena ma io, pigro, mi son sempre limitato a vincere il premio quale miglior classificato dell'AeCCVV, apprezzatissimo da tutta la squadra.

2) Risultati modesti come medie e come distanze, ma con un tempo così balordo, dobbiamo contentarci anche di velocità da «promozione».

3) Approvo la separazione delle categorie, ma forse la seconda quindicina di agosto è un periodo da evitare per i campionati. Un plauso anche per lo schieramento su due file con tasselli nume-

rati, molto chiaro e facile da eseguire.

4) Tener conto delle condizioni meteo più probabili nel compilare il calendario per il prossimo anno. Se siamo tutti d'accordo, naturalmente.

5) Sì.

6) Alla Gara di Primavera e alla Coppa S. Pedrino.

VITTORIO COLOMBO



1) Penso che per quanto mi riguarda poteva andare meglio, comunque, il risultato acquisito è andato oltre le più rosee previsioni, forse dovevo credere di più alle mie possibilità.

2) I risultati rispecchiano la regolarità riscontrata nei singoli piloti. Un bravo particolare a Luca Urbani.

La difficoltà incontrata è stata quella di contrastare e di combattere punto su punto Giancarlo Maestri, dalla prima all'ultima gara il distacco una volta a mio favore un'altra a suo favore era sempre ristretto ad una manciata di punti.

3) Buona la modifica del taglio tra guardo plafond permettendo.

Ottima anche la nuova linea di partenza alla finlandese, che però a mio avviso andrebbe spostata verso est prendendo come prima linea di partenza l'attuale linea all'interno del campo.

4) Visto che in tutte le gare internazionali e alle competizioni mondiali è severamente proibito il volo in nube, bisogna adeguarsi a queste norme internazionali.

Come sempre molto efficienti gli organizzatori.

LUCA URBANI

1) Sono molto soddisfatto del risultato che ho ottenuto (ottavo posto assoluto e quinto degli italiani), realizzando una discreta percentuale di punteggio. Penso che ciò sia dovuto all'aver comin-

ciato ad acquisire una certa regolarità, più importante degli exploits in singole prove ai fini di un buon piazzamento finale. In nove prove ho fatto due buchi (cioè fuoricampo), ma nel primo di questi (quei di Trasacco nella prima prova, Pescasseroli e ritorno) penso di non aver nulla da rimproverarmi, come anche altri piloti. Ha contribuito inoltre alla mia soddisfazione finale l'esser riuscito a guadagnare il diamante dei 300 chilometri.

2) Nella standard i posti d'onore sono sempre appannaggio dei bravi stranieri, ma se nella prima prova la sfortuna, o il tempo bizzarro, non avesse giocato un brutto tiro ad alcuni piloti, Marco Gavazzi, brillantissimo vincitore del titolo di campione italiano, avrebbe potuto puntare al primo posto assoluto. Ottima la prestazione di Vittorio Colombo.

3) La separazione delle due leghe o categorie ha portato ad una situazione operativa più distesa che nella precedente edizione dei campionati, com'era ovvio. Però l'atmosfera che circondava la competizione non era così vivace e festosa come lo scorso anno. La modifica apportata nel corso del campionato alla procedura del taglio del traguardo di partenza mi sembra abbia aggravato le cose, tenuto conto anche delle basi di condensazione piuttosto basse che talvolta si sono incontrate in partenza.



4) L'unico rilievo che devo fare alla direzione di gara è di aver deciso troppo affrettatamente di non dare un tema il giorno 13 agosto quando, poi, si sono verificate condizioni meteorologiche molto interessanti e tali da consentire un bel tema di gara. Se solo si fosse rimandata la decisione di effettuare o meno una prova, si sarebbe potuto guadagnare un altro giorno di gara, poichè dopo poche ore la situazione del tempo è cambiata radicalmente. Un suggerimento per gli organizzatori fu-

turi o la futura direzione di gara: penso non si possa più lasciare nel cassetto l'argomento «volo in nube» poichè, da quello che ho arguito durante e dopo i campionati, un certo numero di piloti che non pratica attualmente questo tipo di volo si accingerà al più presto ad apprenderlo e praticarlo (fra questi includo anche me) per poi utilizzarlo nella competizione, avendo visto quest'anno come in alcune occasioni risultasse estremamente vantaggioso lo sfruttamento della nube (cosa, del resto, che già si sapeva). A questo punto la sicurezza del volo impone di adottare una regolamentazione ed una disciplina ferree.

Sarebbe spiacevole che fosse il verificarsi di un incidente ad imporre improvvisamente di occuparsi del problema.

GUGLIELMO GIUSTI

1) Considerando che la mia partecipazione al Campionato di Promozione è stata assolutamente casuale, debbo dire che i miei risultati sono stati più che soddisfacenti. L'aver chiesto a Roberto Manzoni di poter usare il suo Kestrel nel giorno di intervallo fra i Nazionali e la Promozione ha messo in moto una simpatica e commovente catena di amichevoli violenze per cui mi sono trovato iscritto alla gara, con un super aliante pronto, carrello, carte geografiche, macchine foto cariche e tre o quattro illustri volovelisti disposti a farmi da aiutanti.

Devo subito dire che non ho rimpianti per le ferie al mare che ho saltato e ringrazio Manzoni che mi ha quasi forzato a rientrare fra i «piloti da corsa» dopo ben undici anni di assenza; tornerò anch'io ad avere qualche cosa su cui «ganassare» il prossimo lungo inverno.

Soddisfatto dei miei risultati; evitando un paio di grossolani errori, dovuti ad eccesso di prudenza, avrei fatto un piazzamento da meravigliarmi. Volare in gara con un aliante su cui avevo fatto un volo solo, e non avere allenamento primaverile, non sono certo fattori favorevoli; per cui sono più che contento.

2) E' difficile parlare di risultati perchè è stata una gara che si è fermata quando cominciava a delinearsi una certa selezione. Quattro gare sono poche per un Campionato; a Rieti poi è addirittura una cosa mai successa.

3) D'accordo sulla divisione dei due Campionati. I Nazionali hanno beneficiato di un minore affollamento e di una concentrazione di interessi sportivi su di loro. La Promozione finalmente ha avuto un proprio spazio indipendente che ha favorito la gara e stimolato simpatici antagonisti ed i piloti sono stati dei protagonisti anzichè solo dei comprimari come succedeva negli anni passati. Si sono potuti usare aliante già impiegati (e vuol dire anche un solo trasferimento a Rieti per due gare con due piloti interessati che possono anche scambiarsi il ruolo di aiutante) ed

approfittare della assistenza competente dei piloti nazionali che prolungando le loro vacanze sono stati certamente di grande aiuto specialmente ai debuttanti ed hanno contribuito ad alimentare una atmosfera di piacevole competizione. Tutte e due le competizioni hanno dato la sensazione di una atmosfera rilassante e piacevole certamente più vicina al piacere volovelistico che tutti noi andiamo cercando nelle vacanze a Rieti.

4) Agli organizzatori devo solo dire bravi e grazie per il lavoro che hanno fatto per così lungo tempo per permetterci di volare. Per il prossimo anno cercare di anticipare i Nazionali per finire prima la Promozione, cercando di dare a quest'ultima la massima importanza.

Handicap: se è giusto il concetto di handicap bisogna però rivederne l'applicazione e la misura. Se è inteso come correttivo delle differenze di prestazioni delle macchine (leggi velocità) va applicato alla velocità ottenuta dal concorrente e non al punteggio e la misura va ridotta perchè un 10% è tanto punitivo da escludere la possibilità di vittoria.

5) Come ho già detto il Kestrel era già stato usato da Manzoni nei Nazionali.

6) No, se inteso per il 1977.

NINO PEROTTI

1) Nessun exploit di rilievo, nessuna vittoria, una gara piatta e priva di fantasia: esattamente il contrario dell'anno scorso, quando ero stato brillantissimo, sia nelle vittorie che nelle sconfitte.

2) Il risultato anomalo del primo giorno di gara, ha diviso i concorrenti della classe standard in fuggitivi ed inseguitori. Leggendo le classifiche, giorno per giorno, si vede subito chi è stato il più bravo in questa sfida, che è stata lunga ed anche divertente.

3) La separazione fra Campionato Nazionale e Promozione era da fare, e così come è stata realizzata va bene.

Anche il Radar va bene: i piloti, invece, probabilmente non impareranno mai. Alla fine delle gare, non avevano ancora capito la procedura da seguire per la prenotazione al taglio del traguardo, e la confusione che sono riusciti a creare ogni giorno è stata tale da pregiudicare la regolarità della gara. Il problema deve essere assolutamente risolto. Credo che avrebbe meritato un'apposita domanda sul questionario, per sentire il parere e le proposte di tutti sull'argomento.

4) Un suggerimento, che, al tempo stesso, è un desiderio ed una speranza: quando le condizioni lo permettono, bisogna dare ai piloti un tema di ampio respiro, una gara lunga ed interessante. Naturalmente, con il tempo necessario per completarla, il che presuppone partenze più tempestive. Il tema dell'ultima prova — Assisi Todi — è stato

risibile, il riposo del giorno dopo, difficile da accettare. Abbiamo avuto l'impressione di un improvviso declassamento del Campionato.

Ricordiamo che gli alianti non sono più quelli di quindici anni or sono: le distanze di gara, invece, sono rimaste all'incirca le medesime, ed è sufficiente dare una spolverata alle vecchie cronache per constatare che è vero. Anche i piloti si presume che siano diventati più bravi, oppure, più esattamente, che quelli bravi siano più numerosi. Sarebbe bene dargli la possibilità di dimostrarlo.

Non è neppure vero che una gara breve sia più riposante, adatta a piloti cronicamente stanchi. Un'ora, e talvolta anche due, di snervante attesa sulle colline, in cinquanta e più alianti nella foschia a base nube, risulta alla fine più faticosa — e più pericolosa — che non 100 km in più percorsi in gara.

Un esame dei temi che sono stati assegnati ai Campionati della Germania Occidentale (Paderbon, giugno), alla Coppa del Mondo di Volo a Vela in montagna (Vinson, luglio), ai Campionati di Francia (Chateauroux, agosto), può essere istruttivo e portare a confronti e considerazioni interessanti.

Per non parlare di quanto è accaduto il 1° giugno 1977 a Leszno, Polonia, durante la disputa dei Campionati Nazionali. Per quel giorno, il meteo aveva previsto condizioni straordinarie. Quindi, la sveglia venne fissata alle CINQUE del mattino, la linea pronta per le SETTE, ed al briefing delle OTTO e TRENTA venne assegnato un'andata e ritorno di 1.015 km. Poi, l'evoluzione della giornata fu negativa, ed il tema venne ridotto a 315 km.

Naturalmente, non chiedo che si giunga a tanto. Sarebbe però oltremodo spiacevole che SOLTANTO il Volo a Vela italiano restasse fermo, impannatato sull'asse Rieti-Foligno e ritorno. Oppure, smettiamo di restare meravigliati quando arrivano i piloti stranieri, e si classificano primo, secondo e terzo.

EMILIO TESSERA CHIESA

Punto 3 e 4: E' stata una gara molto valida retta da una organizzazione alla altezza della situazione; *ho sempre ritenuto più che giuste le decisioni prese dalla C.S.O. per i temi.* Il sistema di taglio del traguardo deve essere perfezionato ed il controllo fotografico deve essere più rigido.

Punto 2: C'è un fatto che mi ha impressionato e cioè la grande validità delle giovani leve in lega 1. Spero che i giovani non mi contestino se anzichè fare i complimenti a loro li faccio ai loro maestri ed al meraviglioso spirito che spinge questi maestri a trasmettere la loro arte ai giovani. Quante volte i torinesi sentono per radio piloti esperti di Varese, Como, Bergamo che si portano in giro i giovani! Ecco i risultati. Ed ecco per tutti noi torinesi un importante insegnamento, anzi un serio monito.

Punto 1: COSA FARE PER VINCERE 5 SPAZZOLINI DA DENTI.

- Preparazione fisica: 3 mesi di allenamento ginnico, e molte gite in montagna.
- Preparazione in volo: e durata tutta la stagione
- Campionato: 40 ore di volo, 9 prove, parecchie strizze, molta fatica.
- Risultato: 10 degli italiani in Standard.
- Premio: 5 spazzolini da denti.



Il mio premio come quelli ottenuti dai primi in classifica mi ha ribadito il puro dilettantismo del nostro sport; il più bel premio per cui si corre a Rieti sono i voli che si fanno, la lotta serrata, le arrabbiate per i tostoni presi, le soddisfazioni per i buoni risultati ottenuti. I premi che vengono distribuiti ci fanno ben magra figura rispetto a quelli che si vincono in altre discipline aeronautiche (autovetture nuove, premi in denaro ecc.) ma stanno a rappresentare uno spirito che è l'essenza del nostro volo. A questo proposito muovo un rilievo all'organizzazione: durante la premiazione in classe standard sono stati letti i nomi dei piloti fino al 10° posto circa; sarebbe stato giusto fare un applauso a tutti i partecipanti fino all'ultimo in classifica.

Arrabbiate ovvero dialogo tra pilota Tizio e pilota Caio.

Pilota Tizio: Caio quanto sali? Che strada fai? Cosa han fatto gli altri? Che velocità tieni? Quanto è la base? Cosa vedi davanti? A che ora hai tagliato? Il pilota Caio buono e remissivo risponde sempre.

Questo tipo di discorso sentito 10.000 volte durante i campionati non mi sembra esprimere il volo in coppia, nè il volo singolo, nè il volo in gruppo; non rappresenta il normale e sportivo scambio di informazioni che sempre si è dato e chiesto durante i campionati. Mi sembra esprimere ora e sempre l'imbecillità di chi risponde; per chi domanda preferisco non esprimermi.

RIPENSANDO A COSE FATTE

di Sandro Serra

Nei campionati 1977, la decima edizione alla quale ho partecipato, ho cercato di applicare una teoria vecchia, ma sempre valida: se vuoi un buon risultato in gare basate su molte prove, stai a galla e sii regolare.

Infatti non sono andato a Rieti per vincere, per oggettive valutazioni sul mio valore rispetto a quello di altri iscritti, ma l'idea di fare qualcosa di buono, la «speranzella», l'avevo.

Considerando i nomi dei tre volovelisti che mi hanno preceduto non posso che essere contento del mio piazzamento finale, e i conti quadrano.

Walter Vergani ha vinto ancora e con tutti i meriti per la grande bravura, la tenacia, la volontà dimostrata in ogni volo, anche il più difficile ed il meno chiaro. Alvaro De Orleans è la rivelazione della classe libera, ma non certo la rivelazione di Rieti. Sa volare molto bene e le condizioni meteo di quest'anno gli hanno permesso di avvalersi di una tecnica che conosce bene e che molti non sono in grado di applicare o di sfruttare come lui. Bravissimo quindi.

Bruno Gantembrink, l'asso tedesco, come ha scritto Air Press, era l'uomo da battere da parte degli italiani e Vergani c'è riuscito molto bene. Il bravo pilota d'oltralpe è stato comunque all'altezza della sua fama e non ha certo sfigurato.

Per quello che riguarda me ho cer-

cato di correre quando si poteva, di incatramarmi il meno possibile pur senza riuscirci sempre e di scegliere con rapidità cosa fare nei momenti delle decisioni importanti. Mi è andata bene e l'idea dell'organizzazione di separare nella premiazione gli stranieri dai partecipanti al campionato italiano, mi ha permesso di salire sul podio ad occupare un secondo posto, rispetto al quarto assoluto, che credo di avere ottenuto con un po' di fortuna, una piccola dose di determinazione e una certa saggia amministrazione dei punti che andavo sommando.

Un campionato infatti finisce solo alla sera dell'ultimo giorno di calendario previsto. Fino a quel momento quasi tutte le posizioni della classifica sono terra di conquista e questo dà un notevole fascino alla gara, per chi vi partecipa serenamente. Ad alcuni fa saltare i nervi, ma la partita si gioca anche così.

Durante varie prove ho volato con altri e sempre si è rinnovata la ricerca del confronto oltre, qualche volta, al piacere del volo in coppia con amici ben collaudati. Qual'è l'elemento che permette di fare una prova migliore di altri che sono nelle nostre identiche condizioni fino ad un certo punto del volo? Questa domanda mi si affacciava da qualche tempo. Durante tutti i campionati ho cercato di darle una risposta soddisfacente. Secondo me il volare seguendo altri adattandosi alla tecnica anche del più bravo non paga mai quanto il decidere auto-

nomamente. Unico presupposto: essere in giornata sì o almeno ritenere di esserlo. Se invece si è scarichi si trae certamente vantaggio dal mettere il cervello all'ammasso e farsi «portare» seguendo uno bravo, soprattutto se è chiaro che è lui in giornata buona quella volta.

E qui vale la teoria di seguire il più bravo senza intralciarlo, ma modestamente, adattandosi al suo tipo di volo. Quando infatti lo si lascia, alle volte per superarlo, perchè si ritiene di avere capito qualcosa di più di lui, normalmente si arriva con un quarto d'ora almeno di ritardo rispetto al nostro che ha continuato ad essere bravo anche senza di noi. Se invece siamo noi in giornata favorevole diventa facile decidere bene e credere nella decisione presa; due elementi indispensabili per ottenere un buon risultato.

Per due volte quest'anno ho abbandonato un gruppone che sciamava veloce verso un aggancio noto a trovare una salita sicura, e tutte due le volte ne ho avuto un vantaggio. Nella piana dell'Aquila ho scelto di andare sotto un cumulo piatto che mi pareva ammiccante, più di quello grosso sotto il quale si dirigevano gli altri. Era un poco fuori rotta, ma non ho avuto dubbi. Questa decisione mi ha dato un vantaggio di velocità di salita traducibile in un valore circa doppio di quello trovato dal gruppone che non aveva voluto rischiare nulla per andare nel posto noto.

Così facendo si possono guadagnare 500 o anche 1000 metri rispetto agli altri, metri che permettono di fare il resto del volo con maggiore fiducia, traducibile in maggiore sicurezza e velocità totale. Se invece si sbaglia a scegliere la strada dell'autonomia e il cumulo a noi caro non ne vuole sapere di fare il suo dovere di succhiatore di aria calda, bisognerebbe avere il coraggio di andare avanti, semprechè la quota lo permetta, a cercarne un altro migliore, ma sempre in autonomia. Se infatti rientriamo in rotta e andiamo dove gli altri stanno già salendo, arriveremo più bassi, re-

steremo presto soli e certo non troveremo valori variometrici migliori degli altri e con un più difficile centraggio delle termiche causato dall'essere soli e dietro gli altri.

Ma qui il discorso si fa delicato perchè ognuno ha i propri limiti di sicurezza. I miei hanno sempre come punto finale la possibilità di atterrare in un campo che sia degno di questo nome, anche per evitare, almeno per quel che dipende da me, che il bellissimo gioco del volo a vela si trasformi in un inutile dispiacere.

Gli imprevisti infatti sono sempre in agguato e non dobbiamo certamente essere noi a creare delle difficoltà soggettive alla già duramente provata pazienza del nostro santo protettore con scelte, volute o subite, troppo disinvolute sul piano della sicurezza.

Quest'anno le condizioni meteo in molte prove erano tanto diverse dal solito da imporre ai piloti tecniche di uscita dalla valle di Rieti alquanto fantasiose. Quando le nubi sono a 900 metri dal terreno, con le cime delle montagne coperte, e la tendenza a stratificare magari con alcuni acquazzoni già in atto al momento dell'apertura del traguardo, il panorama diventa molto diverso da quello abituale di Rieti con 2000 metri e più di base nube riferita a bei cumuletti isolati in un bel cielo blu.

E' in queste condizioni che si sbriglia la fantasia e ognuno inventa un suo modo per arrivare a Spoleto ad una quota tale da potere proseguire il volo in condizioni più tranquille.

Il volo di linea dei più bravi, quelli che hanno vinto, che salivano dentro il primo congesto fino a 3000 e più metri e poi via in rotta attenti alla bussola e al cronometro con gli occhi pieni di indescrivibili paesaggi fatti di nubi bianchissime e di squarci dai quali appariva il terreno che cercavano di riconoscere e nel cuore la gioia di essere fuori dai pasticci, tanto alti sopra tutti gli altri.

Poi il volo del grosso che mantenendosi a pelo delle basi sciamava lentamente in cerca della rotta migliore, preoccupato di evitare le collisioni, verso il sole lontano, forse irraggiungibile con quella quota. In questo caso ognuno ricava fiducia dalla presenza degli altri che diventano motivo di sicurezza relativa, ma che alle volte trascinano in scelte sbagliate.

Infine i più bassi, gli sperimentatori della strada nuova, vado là poi vedrò. E se va male e non riaggancio? No, impossibile. Al massimo farò costone sul Torre Maggiore sopra a Terni prima di scavalcare il passo della Somma e così qualche volta passando in Val Nerina ad una quota che nemmeno avrei immaginato possibile solo lo scorso anno, ho visto alcuni tanto più bassi di me da sembrare incollati al terreno, che spiravano lenti su qualche cucuzzolo.

Meteorologia diversa, sistemi di volo diversi, ma tutta esperienza in più.

Vedendo quei tapini tanto bassi viene una stretta al cuore, ma poi si pensa che certamente sanno quello che fanno e infatti alla sera al rientro ben pochi risultano atterrati fuori campo e di questi nessuno là dove li abbiamo visti dibattersi da temerari. Segno che le termiche esistono e sono una gran salute anche se alle volte si confida troppo in esse.

Quest'anno abbiamo avuto i temporali, alle volte anche molto estesi con lampi frequenti e piogge scroscianti. Nota interessante: in volo non si sente il tuono, si vede solo il bagliore del lampo, mentre tutto è silenzio intorno se si esclude il gracchiare della radio disturbata dalla scarica elettrica. Se in alcuni paesi i temporali sono normali durante le gare di volo a vela, come ad Angers e in Jugoslavia ad esempio, da noi sono eccezionali, ma non per questo meno dannosi. Alle volte infatti erano tanto estesi da impedire l'effettuazione della

prova già iniziata.

In casi simili i dubbi sul comportamento da tenere si fanno molto grandi. Cosa faranno gli altri, passeranno per zone diverse riuscendo a raggiungere il pilone mentre io sono qua fermo bloccato dalla pioggia sulla rotta? Questa e tante altre domande premono nella mente fino a quando non ci troviamo di colpo circondati da quasi tutti gli altri della nostra classe che sono nella nostra identica situazione con gli stessi problemi e gli stessi dubbi.

L'essere in compagnia di quasi tutti ci fa molto più guardinghi. Ogni tanto qualcuno, e anche noi lo facciamo, tenta di passare sotto la pioggia per superare il grosso ostacolo. Scompare in un orizzonte plumbeo avanzando lentamente mentre le ali gli si imperlano di un'acqua sempre più abbondante. Se va lui, dobbiamo andare anche noi, è evidente.

Lo seguiamo, finchè scompare sotto la pioggia fitta. Massima efficienza, prua sul pilone, occhio alla carta e alle montagne poco sotto di noi e avanti. Piove sempre più forte, si scende inesorabilmente. Lontano una sottile linea orizzontale più chiara indica il terreno pianeggiante molto alto sul mare dove è posto il paese da sorvolare, poco separato dalla linea della base delle nubi. Andare avanti vuol dire andare ad atterrare là con il rischio di arrivare troppo bassi sul terreno per scegliere un campo decente. Gli altri intanto non faranno il colpaccio di attendere riuscendo poi a passare se cesserà la pioggia? Ma cesserà poi questa benedetta pioggia? Di colpo si decide. 180 gradi e via, indietro, verso il sole, senza avere raggiunto il pilone, ma ancora in volo, in attesa di eventi più favorevoli. Quando cessa la pioggia e si sbuca sul punto dal quale si era partiti prima e si ricomincia a salire lentamente, si scopre che quasi tutti gli altri sono ancora là, alti, ad attendere. Ci si rincuora. Solo uno sta tornando indietro dopo avere sor-

volato il pilone, veramente basso, lentissimo, seguendo il terreno che digrada verso la grande piana di Sulmona. Assistere a questa prova di determinazione che non abbiamo saputo affrontare, sgomenta. In cuor nostro facciamo il tifo per lui, che sembra avere bisogno di ogni aiuto. Quando finalmente inclina la lunga ala e inizia a virare in una bolla d'aria che sale è come se ci fossimo tolti un grosso peso dallo stomaco. E' bassissimo sul terreno, ma ricomincia a salire. Ce l'ha fatta e lo merita pienamente. Onore al merito. Quella volta abbiamo organizzato un golpe, in volo.

Dopo poco più di 90 minuti di attesa, vedendo il tempo in peggioramento costante, siamo rientrati tutti o quasi, senza avere sorvolato alcun pilone. Solo tre non hanno rinunciato. Lui, il più bravo, meritava duemila punti e non i poco più di trecento risultati dall'applicazione della formula del regolamento. Walter Vergani ha infatti vinto il titolo italiano ancora una volta, ma credo che soprattutto in quella prova abbia dimostrato interamente la sua classe. Ci ha dato una lezione di bravura da ricordare.

Nessun altro meritava la vittoria finale dopo quel volo.

Quanto all'organizzazione credo che la si debba elogiare incondizionatamente. Tutto ha funzionato benissimo, senza ritardi e con una precisione di larga attendibilità. L'organico era ridotto all'osso, ma tutti hanno dato il massimo non solo in energia, ma soprattutto in seria preparazione e previsione degli eventi più disparati. Veneri, Marchetti, Rovesti, Pelini e tutti gli altri hanno superato una dura prova molto brillantemente, come forse non ci si aspettava nemmeno. E tutto questo è l'indice della serietà con la quale hanno affrontato il duro e lungo compito assunto con grande passione per il volo a vela. Quanto poi alla scelta dei temi di gara, argomento sul quale ho raccolto qualche parere discorde, credo che a Rieti si sia da sempre

scelto il sistema che permette il rientro della larga maggioranza dei concorrenti, a vantaggio della velocità, per la scarsa atterrabilità di molte zone.

In altri campionati si danno temi al limite delle possibilità e solo pochissimi dei partiti rientrano dopo voli estenuanti. E' un concetto diverso e altrettanto valido, ma certamente può essere applicato sempre solo in pianura dove atterrare fuori campo non è un grosso problema. Da noi si verificano scassature di aliante tutte le volte che il tema si fa duro su zone aspre. Il concetto della velocità viene quindi assunto come preminente. Credo personalmente che sia una scelta umana e ne ho fiducia come sempre mi capita quando ho a che fare con un interlocutore aperto. Ho meno fede nel duro meccanismo che impedisce agli addetti ai lavori di alzare gli occhi al cielo dopo che hanno formulato una previsione meteo escludendo la possibilità di ogni cambiamento in nome di una strana sicurezza che li anima. A Rieti c'è il vantaggio che gli organizzatori restano fra noi che decolliamo a partecipare delle nostre ansie e del nostro piacere come fosse il loro. Da questo deriva il calore dei nostri campionati, che molti stranieri dimostrano di sapere apprezzare.

Altra importante innovazione è stata la divisione in periodi diversi fra le categorie nazionale e promozionale. Pregi e svantaggi: ce ne sono stati sia degli uni che degli altri.

Ritengo sia importante il nuovo concetto informatore della competizione. Innanzi tutto 5 titoli in palio. Nessuno se ne vuole fare un merito per averli ottenuti, ma certo molti ricordano che solo pochi anni fa, ultimi forse nel mondo, disputavamo aspramente con l'Aero Club d'Italia e la sua commissione sportiva centrale per vedere riconosciute anche nel volo a vela italiano le due classi libera e standard. E' acqua passata, ma quanti sforzi per ottenere un risultato ora normale!

Per il 1977 si è fatto il ragionamento della promozione sportiva.

Un titolo per ogni classe e categoria se i partecipanti avessero superato il minimo imposto dalla serietà. La norma ha sopravanzato la realtà, prevedendone gli sviluppi. Infatti si sono potuti assegnare soli i due soliti titoli, ma resta il fatto che il meccanismo è pronto per premiare il progresso quando si verificherà. E questo è un risultato molto importante. Anche perchè mette definitivamente a tacere chi si riteneva punito e giurava che l'introduzione di diverse categorie avrebbe favorito la diffusione e la vendita di certi aliante, altrimenti ritenuti boicottati.

Ora dalle parole ai fatti. Vedi industria nazionale che costruisce biposti metallici bellissimi, ma costosissimi e complicatissimi e non cerca nemmeno di crearsi il merito auspicato da tutti di costruire un aliante semplice, di costo accessibile e di larga diffusione, come richiesto dal nostro volo a vela. E magari anche in fibra di vetro e solo su licenza tanto per cominciare e non di materiali che solo per ispezionarli il RAI giustamente pretende laboratori tipo NASA con i costi relativi a carico dell'utente. Un bel campionato per finire, con un solo punto di rammarico.

Mentre molti giovani si stanno mettendo in evidenza con risultati di grande rilievo, l'età media dei partecipanti alla categoria promozionale era più adeguata al senato della repubblica che non ad una categoria promozionale. Ma questo è il risultato delle troppe difficoltà che si abbattono sui volovelisti in Italia e che impediscono a molti giovani che iniziano, di fare del volo a vela serio, perchè disgustati da incomprensibili appesantimenti che ancora non siamo riusciti ad eliminare, forse per nostra incapacità, non certo per mancanza di buona volontà. O perchè il volo a vela è lo sport della libertà e i nostri controllori hanno molta paura degli uomini liberi e dei loro comportamenti.

LE DURE ZOLLE DI CASA DEL DIAVOLO

di Riccardo Briigliadori

Caro Scavino,

nel porgerti qualche riga per la rivista che «eroicamente» dirigi da tanti anni, indico gli obbiettivi di questi appunti.

— Ringraziare tutti gli amici volovelisti che mi hanno dimostrato il loro grande affetto nei ventidue giorni di stasi «sotto fionda» per restringermi il bacino come se fossi una «puerpera».

— Raccomandare a tutti gli utenti del volo silenzioso di evitare campi arati a... sud dell'Appennino Tosco-Emiliano anche negli anni dall'estate particolarmente mite come questa.

Cordialmente.

Riccardo Briigliadori

Ottanta metri di quota sono pochini per attendere che il parasole di cirrostrati si dissipi e che la terra sprigioni energia calorifica sufficiente a far risalire il mio «Libelle». Però il giochetto è riuscito già due volte in questo tratto di volo tra Umbertide ed Assisi: una volta da 100 a 150 metri ed una seconda da 100 a 220 metri. E' mai possibile che dopo 120 km di saliscendi sia proprio questo bianco e polveroso galoppatoio qui sotto a non farcela a darmi più di uno zero a scendere? Purtroppo è così! Sento altri due piloti che penano nei loro nuovissimi alianti, qualche chilometro dietro di me. Sono Ciceri e Marchisio, che stanno anche loro atterrando. Niente da fare. Questi benedetti — si fa per dire — banchi di cirrostrati vaganti e fluttuanti, come li chiama il Plinio, ci hanno sorpreso in una fase di volo troppo vicina al terreno. Nell'andata al pilone di Pieve di Santo Stefano era andata bene la rotta diretta, ma nel ritorno bisognava viaggiare più a sinistra del Tevere. Comunque, l'uomo di punta della squadra AVM 1977 — il Giancarlo Maestri — è già passato oltre ed anche oggi dovrebbe arrivare. Bravo Gianka! Otto prove e otto rientri a buona velocità. Se fosse stato proibito il volo in nube come ai «mondiali» il primo posto in classifica generale non te lo avrebbe tolto nessuno.

Ora, caro Riccardo, finita la funzione di gregario, dopo quasi cinque ore di volo, devi sentirti fresco e lucido come appena decollato perchè il fuori campo, anche per un abbonato come te, richiede tutta l'attenzione e la precisione di sempre. Bene! L'acqua è stata scaricata da un pezzo e il campo lo hai già scelto da quando ti sei diretto sul galoppatoio. Si tratta di una vastissima area arata, confinante a ovest con la statale Foligno-Umbertide, ad est con un paese e dagli altri lati con terreni coltivati fra i quali spiccano quelli a tabacco. Nei campi coltivati, o dirò meglio con colture in atto, hai sempre cercato di non atterrare, lo sanno bene le «Generali» per 35 anni di premi assicurativi incassati e nessun danno da indennizzare a chicchessia. Allora abbi fede e goditi anche questo campo di fortuna. Anche se, quando l'hai scelto, il sole offuscato da cirrostrati, non facendo ombre, non ti ha fatto valutare la dimensione delle zolle.

Fuori il carrello e 180 di virata per pormi controvento. Diruttori pieni per portarmi rapidamente rasoterra e vedere bene.

Finale:... cribbio! Le zolle che mi corrono incontro sono cospicue, a spigoli vivi e quel che è peggio sono grigio-gialle!

E' argilla! Bisogna subito immaginarne la durezza!

Allora decisione immediata per l'impatto più lento e, voglia il cielo, più morbido possibile.

Chiusura diruttori per non toccare. Il campo è fortunatamente smisurato.

Cambio mano sulla cloche e rientro carrello per evitarne l'estirpazione e il rischio di un momento picciante con arresto violento... sul muso. Nuovamente cambio mano sulla cloche e riagganto i diruttori. Li doso per gratitare con calma e circospezione le prime creste di zolla, riducendo progressivamente la velocità.

L'argilla comincia a tormentare il delicato ventre dell'aliante.

Ormai diruttori pieni e la grande... frenata. Anzi la grande fregata di una zolla anticarro che sbreccia il guscio della fusoliera sotto la mia gamba sinistra e s'incasta contro la coscia così bene... aih! aih!... da farmi inchiodare l'aliante in pochi metri e praticamente con l'uso esclusivo del... sedere.

Vedo le stelle alle 17,30, parecchio prima del tramonto per il vero e mi duole il basso ventre. Dopo il trauma faccio appello a tutte le forze, ma ragiono prima di muovermi. Comincio a lavorare con le mani: sgancio le cinghie di sicurezza e quelle del paracadute, ricupero gli occhiali finitimi tra i piedi per la brusca decelerazione, ripesco sotto il cruscotto l'orologio posticcio che appendo da 24 anni fra gli strumenti degli alianti che mi passano per le mani. (E' un vecchio Marvin a ruota al quale invece di agganciare le chiavi dell'automobile, dal 1953, da quando l'ebbi in premio per la vittoria alla 1^a Settimana Aviovelica Nazionale di Torino, gli ho unito la medaglia d'oro vinta nel 1951 al Giro Aereo di Lombardia, in coppia con Galli e riesco, con questo contrappeso, a piazzarlo ovunque).

Provo a muovere i piedi: tutto OK. Allora apro la capottina, l'adagio con la consueta cura all'esterno poi, con un po' più di fatica del solito, esco dall'abitacolo e mi ergo ai piedi. Ce la faccio, quindi diagnostico: nessuna frattura. Compio una decina di profondi respiri e urino: limpida! Mi stendo sull'ala sinistra in attesa che arrivi qualcuno dalla strada per aiutarmi a raggiungere un telefono.

Troppo facile avere soccorso con un'arteria di grande traffico a 150 metri dall'aliante, ma non potevo prevedere che ci fosse in transito, proprio in quel momento, un amico volovelista che mi riconoscesse e mi chiamasse a gran voce dall'alto della scarpata: «Riccardo! Sono Cibic!». Faccio un gesto di saluto forzatamente ampio, senza proferire parola. «Ti ho seguito per 15 km un po' di qua e un po' di là dal Tevere senza sapere chi fossi, sono andato anche fuori strada, ma volevo vedere l'atterraggio ed eccomi qua! Ma che zolle dure, accidenti! Tutto bene?!». Ormai era arrivato da me ed aveva ridotto il volume della sua trasmissione. Anch'io tiro fuori un 25 di voce per rispondergli: «Caro Cibic, non troppo bene. Guarda quella zona pietrificata che mi è entrata in fusoliera per farsi trasportare dalla mia natica sinistra per questi metri di strisciata».

«Accidenti, questo campo è grande, ma è proprio un campo di Casa del Diavolo!». Conosco così la località dell'atterraggio. «Proprio Casa del Diavolo» ripeto io che subito ricordo di avere più volte letto la originale indicazione stradale passando in macchina da quelle parti.

Mentre Cibic ritorna alla sua vettura per prendermi qualcosa da bere, più preoccupato del mio colorito biancastro che rassicurato dalle mie dichiarazioni di niente di rotto solo indolenzimenti vari e qualche dolore a camminare, penso entro di me che quando ci incontriamo con questo simpaticissimo pilota vicentino qualcosa del Diavolo c'è sempre di mezzo. Due anni fa c'era infatti di mezzo il Passo del Diavolo, dove penammo per un buon quarto d'ora di ritorno da Pescasseroli; però eravamo in volo e dopo varie razzolate sul pendio a levante del Passo siamo riusciti a fare quota e a ritornarcene felicemente a Rieti.

Quando torna da me con un bel thermos di the caldo, non ho voglia di scherzare e non gli parlo di quel bel volo, ma bevo d'un fiato e lo ringrazio anche di essersi offerto di ritirare dal mio aliante: paracadute: macchine fotografiche e barografo prima di riprendere il viaggio per Rieti e prima che io avessi da allontanarmi per telefonare alla Direzione di gara. Questa Casa del Diavolo è però sempre una località dell'asctica e santa Umbria e qui la gente è talmente carica di umanità e di amor del prossimo da rendere superfluo l'impiego del messaggio scritto fornito dall'Organizzazione per implorare l'aiuto al pilota nei guai. Infatti, una bellissima ragazza e il suo giovanotto, che si erano nel frattempo portati a curiosare l'aliante, accettano subito di farsi abbracciare da quarantacinque chili per ciascuno di uomo sudato e claudicante e di trasportarlo sino in cima alla scarpata della strada statale.

Qui saluto Cibic che riparte per Rieti e vengo de-

positato in una macchina che mi conduce ad un telefono per l'avviso alla mia squadra di ricupero. Non riesco a ringraziare nessuno, tanto sono preoccupato di rendere più confacente e meno doloroso quel letto di Procuste della vettura, caricando il peso del mio corpo anche al maniglione situato a lato dell'imperiale.

L'emulazione nel soccorso è un crescendo. La signora che mi ospita per la telefonata mi offre cognac, frutta e persino un bel letto per riposare, senza doppi sensi per carità. Non rinuncio a due saporosissime pesche, lascio una mancia per le caramelle ai bimbi che non mancano mai, riesco a ringraziare e, carponi, riprendo posto con l'agilità di un novantenne nella vettura. Dopo la telefonata al campo, in genere, ci si dedica allo smontaggio dell'aliante per accelerare le operazioni di rientro all'aeroporto e per ingannare il tempo in attesa della propria vettura con il rimorchio. Questa volta, però, più che a smontare l'aliante pensavo al tempo che sarebbe occorso per rimettermi in forma e stavo sdraiato sul declivio erboso a lato della statale quando si verifica la più squisita delle cortesie a cui sia stato fatto segno in queste circostanze. Un automobilista toglie il sedile anteriore della sua macchina e me lo porge affinché la mia attesa sia più confortevole. Non riesco a rifiutare. Mi saluta dicendo che ha degli impegni e che passerà più tardi a riprenderselo. Questa sistemazione su sedile era veramente adatta per un traumatizzato, ma, d'altro canto, mi faceva immediatamente proprio classificare per tale dal pubblico che si avvicinava alle mie spalle e le offerte spontanee di trasporto all'ospedale fiocavano. Io continuavo a ricusarle spiegando loro, senza essere molto convinto nel mio intimo, che stavo benissimo, ammaccature a parte.

Ma le offerte di trasporto continuavano e finalmente mi accorsi che non era poi tutto colpa del sedile, ma dal fatto che io ero, comunque, il pilota di un aliante precipitato per un vuoto d'aria. Il vuoto d'aria colpiva ancora!

Eh! Sì! Il ragionamento del profano che osserva un coso con le ali, senza motore, che va... col vento e che ora è lì, fermo, in mezzo ad un campo, anziché essere tornato da dove è partito, è proprio questo: deve essere precipitato per un vuoto d'aria!

Io me ne stavo sdraiato sul mio sedile d'auto, un po' frustrato e meditavo sugli ormai sfumati programmi turistico-sportivi-sentimentali della prossima settimana che avrei trascorso come trainatore per la categoria promozione; alle mie spalle il traffico stradale scorreva lentamente nei due sensi di marcia per il capannello di curiosi che si avvicinavano nell'osservazione del bell'aliante (per me gli alianti sono tutti belli) là in mostra, ora che bene illuminato dalla luce dorata del sole al tramonto e... i vuoti d'aria che fanno precipitare gli alianti non mi davano tregua.

Che voglia matta di avere un manifestino sindacalvolovelistico da distribuire subito a tutti, come avviene davanti ad uno stabilimento o in un blocco stradale per fare «pubbliche relazioni a sostegno di una... santa agitazione».

L'avrei voluto così, un po' strafalcionato per renderlo più forte:

L'ARIA NON E' COME IL GRUVIERA

«Cittadini lavoratori è ora di finirla di farsi fregare da certe balle di certi giornalisti secondo i quali nel cielo ci sarebbero dei buchi o dei vuoti d'aria che fanno precipitare gli aeromobili in genere e gli alianti in particolare. Se così fosse, sarebbe più pericoloso abitare sotto un vuoto d'aria che a tre passi dall'ICMESA: pensate, invece della famosa diossina, magari nel bel mezzo del sonno, vi potrebbe piombare sul tetto un quadrigetto passato in un vuoto d'aria.

L'aria non ha vuoti, l'aria è la strada più sicura che l'uomo abbia scoperto. In particolare con gli alianti non avete nè il pericolo di incendio, nè quello di una panne di motore perchè gli alianti non ce l'hanno. Cittadini lavoratori, disertate gli stadi di calcio e datevi al volo a vela. Nel volo a vela c'è lavoro per tutti, anche senza retribuzione, ma con tanta soddisfazione. L'aria è di tutti, ma soprattutto di chi vola con l'aliante. (Poi un finale travolgente che non tutti possano capire e che faccia tutti sindacalvolovelisticamente meditare).

Cittadini Lavoratori ricordate:

Volere è potere e
Volare è... potare!

Consiglio del Volovelismo di Base

La fantasia correva, ma il manifestino non c'era. Come si fa, d'altronde, a dare una spiegazione non richiesta, senza ferire la suscettibilità di quel pubblico che si era, oltretutto, dimostrato così cortese con me?

Bisognerebbe che la frasaccia uscisse ad un «ragazzino» così diventerebbe facile dare una spiegazione a lui, ma in realtà a tutti e riempire in un sol colpo tutti quei vuoti d'aria che si erano sprecati. Si trattava forse di attendere solamente un po'. Infatti, il ragazzino che, dopo aver visitato l'aliante avesse a sparare la domanda giusta doveva pur arrivare... ed arrivò!

«Che è cascato?»

«Tu, che ne pensi?»

«Ma?! Gli è mancata l'aria!»

«No! Vedi l'aria non manca mai per molti chilometri d'altezza, altrimenti i piloti morirebbero tutti durante un volo. Morirebbero anche gli uccelli se ci fossero dei vuoti d'aria. Invece gli uccelli muoiono solamente se gli sparano i cacciatori o... per vecchiaia. Si fermerebbero persino i motori degli aeroplani se mancasse in qualche punto l'aria».

«Ma allora perchè è atterrato qui?» (Mi sembrava mio figlio Francesco di otto anni con le sue assennate ed incalzanti domande).

«Ecco bravo! Sono atterrato qui — non cascato come dicevi prima — perchè non ho più trovato aria in

salita. Devi sapere che è poi il Sole che fa volare gli alianti in alto, in alto perchè esso scalda la Terra e questa restituisce quel calore all'aria che si mette in movimento in tutti i sensi. Gli alianti, allora, copiano i falchi, le aquile e tanti altri uccelli pigroni che girano ad ali spiegate e ferme nelle zone dove l'aria va in su e scappano da dove l'aria va in giù. Io, oggi, sono scappato tante volte da dove l'aria era in discesa, finchè il sole si è offuscato per troppo tempo in questa zona e scendendo lentamente, lentamente sono arrivato fin qui... da te. Sei contento?»

«Sì! Ma ora come riparte?»

«Smontandolo e caricandolo su un rimorchio per ritornare all'aeroporto di Rieti, dove si svolgono i campionati italiani e dove c'è pieno d'alianti. Ecco la mia macchina! Ciao!»

Ma gli occhietti vispi del ragazzino rimasero a raccogliere sino all'ultima immagine quella operazione: arriva dal cielo con ritorno via terra.

Nella sua mente la fantasia ormai è al lavoro e i sogni e la volontà lo porteranno un giorno fra le nuvole con noi.

Riccardo Briadori

Caro Riccardo,

lo stoicismo può ancora essere compreso, ma a tempo e luogo. Tu hai solo sofferto di più e resa la vita difficile a chi cercava di esserti vicino. Non farlo più!

Caro e vecchio e ostinato e volovelista.

Ciao, tuo

Renzo Scavino

NEI PROSSIMI NUMERI LEGERETE:

- Alcune idee sul vortice portante.
- Navigar e navigar... senza proprio mai sbagliar? di Marco Gavazzi.
- Navigare in aliante, di Leonardo Briadori.
- Effetti della quota sui variometri.
- Volo a vela nel mondo.
- Notizie dai campi di volo. (Sollecitiamo in proposito i corrispondenti che non hanno ancora provveduto ad inviare la relazione sull'attività del 1977 ed i programmi del 1978).

IL DG 200 A RIETI 1977

a cura di **ANGELO ZOLI**

Non avrei dovuto prendermi questo impegno di portare a Rieti il DG 200, senza allenamento ed anche un po' stanco.

Queste le ragioni del mio 18° posto in classe Libera. Senza contare la brutta figura fatta fare al DG 200, che, poverino, non c'entra niente. Anzi in qualche occasione mi ha aiutato a non andare fuori campo, con le sue buone qualità di salita e maneggevolezza. Se avessi avuto un altro aliante forse i risultati sarebbero stati anche peggiori.

Francamente devo dire che l'aliante va molto bene. Nella prima prova, a parte il fattore correttivo che mi por-

ta primo, sono il 4° miglior tempo. Le condizioni sono uguali per tutti, la gara è breve, non ho commesso errori se non quello di essere arrivato alto al traguardo di arrivo.

Detto ciò tutto il resto non ha storia se non qualche registrazione di piccoli fatti. Qualche traversone effettuato con i **grossi** mi conferma la non grossa differenza di efficienza (tenuto conto del carico alare).

In salita va bene (45 Kg/m²) sale come tutti gli altri che hanno evidentemente carichi inferiori.

Non ci sono state quest'anno a Rieti condizioni per poter correre a grandi velocità e quindi poter sfruttare meglio l'aliante che anche in questo campo particolare se la cava ottimamente (fra 180 e 270 Km/h va molto bene).

In atterraggio fuori campo, tre, non c'è nessun problema grazie alla sua grande ruota ed al flap che permette una bassissima velocità.

Diruttori superdimensionati permettono di smaltire quota molto rapidamente.

Credo non sia il caso di continuare anche perchè il DG 200 è disponibile a Valbrembo per prove di volo. Ognuno potrà constatare di persona le sue buone caratteristiche e la sua sensibilità (in gergo si dice che la macchina **sente** l'aria).



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 :**
Raccogliatrici manilla con fustellatura in pieno.
- **ETICHETTE :**
Con carte autoadesive, metallizzate, carioncini - con stampa a rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

La lunghezza del tema

di Alvaro de Orleans

1) A parte quanto riportato al punto 4), non ho incontrato particolari difficoltà, nonostante il passaggio in classe Libera e la mancata partecipazione alle gare per un anno. Sembra che il volo a vela di gara non si dimentichi presto.

2) Il livello dei piloti deve migliorare; la gara non è sufficientemente combattuta. In classe Libera sembra che il «gruppo di Varese» (Caraffini e C.) quasi disputi una gara interna, considerando quelli più bravi di loro «irraggiungibili» (eccetto Vergani, ovviamente). Non è vero! E' solo questione di porsi obiettivi e di non contentarsi. Gli alianti sono in fondo gli stessi.

3) OK per lo scorporo in due edizioni; non solo, ma visto che il complicato dispositivo delle retrocessioni fu inventato per mancanza di posto, e adesso il posto c'è di nuovo, direi basta con le retrocessioni almeno fin quando saremo di nuovo 100 concorrenti.

4) Alcune cose negative, che spero non si ripetano:

a) La Commissione Sportiva ha calcolato il punteggio di una gara applicando un day factor secondo me errato; giudicate voi: per calcolare il coefficiente del day factor occorre determinare il numero di piloti che superano una certa distanza, e cioè la maggiore tra 100 km e D/2, «ove D è la lunghezza del tema», come dice il regolamento.

In questo caso il tema di gara era un triangolo di velocità di circa 300 km; non essendo rientrato nessuno la gara è stata trasformata in distanza, che Vergani vinse con 175 km circa di distanza netta percorsa.

Senza appesantire la questione con dettagli, le cose stanno così:

— se, come afferma la Commissione, per «lunghezza del tema» si intende la distanza percorsa dal primo arrivato, allora è corretto che Vergani abbia ottenuto, se ben ricordo, 329 punti;

— se invece, come penso io, per «lunghezza del tema» si intende la lunghezza del tema quale effettivamente assegnato la mattina al briefing, allora Vergani otterrebbe 63 punti, cioè 266 in meno.

Tenendo presente che nella classifica finale Vergani, primo classificato, mi precede di circa 150 punti, penso che definire in un modo o nell'altro «lunghezza del tema» dovrà essere, in futuro, oggetto di maggiore attenzione!

b) Il caso di prima è in fondo triviale, e solo per una serie di particolari circostanze è diventato importante; quello che segue adesso è invece grave, perchè incide profondamente, secondo me, sul concetto che si ha, o dovrebbe avere, di «Campionato», cioè di manifestazione sportiva atta a selezionare un Campione con una certa credibilità.

Mi riferisco alla inesplicabile cancellazione dell'ultimo giorno di gara, una giornata perfettamente valida sotto il profilo meteorologico.

La mattina di quella giornata il tempo era brutto, decisamente brutto.

Già al briefing però la situazione stava rapidamente migliorando. In qualsiasi altro campionato ci avrebbero **comunque** fatto schierare, rinviando eventualmente le partenze, ma in questo caso non sarebbe stato necessario alcun rinvio: alle 13 il sole giocava con grassi cumuli.

La decisione, presa freddamente a priori, di non farci né schierare né partire è stata sbagliata, antisportiva e ha soprattutto dato adito ad ogni sorta di congetture da parte di piloti nazionali e stranieri: arrecando inoltre danno al prestigio del Campionato rischia di pregiudicare l'eccellente opera di semplificazione organizzativa della gara. Suggerimento: introdurre uno o più piloti concorrenti eletti all'inizio del Campionato nella C.S.O.

c) Il traguardo controllato dal radar non va bene, perchè è troppo lento. Credo che i miglioramenti degli ultimi giorni erano dovuti più alla resignazione dei piloti che all'effettivo funzionamento del radar.

Il punto è che il traguardo di partenza serve a prendere il tempo del concorrente ed a accertare che non si avvantaggi passando oltre i 1000 metri.

La scelta esatta del tempo di partenza è, o dovrebbe essere, di competenza del pilota, e la libertà di scelta può consentire al pilota di azzeccare l'aggancio se è bravo, e la gara serve proprio a stabilire chi è bravo. Se poi passa a 1.050 metri non è un dramma, perchè il vantaggio in punti è minimo.

Quindi ritardare, anche occasionalmente, la partenza di un pilota di mezz'ora per garantire una precisione di 10 metri **non ha senso**, e peggiora la validità del confronto tra i piloti.

La mia proposta è di usare il radar come controllo a campione con tolleranza segreta, come si fa per la fotografia, curando che il «sistema traguardo» accetti un aliante ogni 4-8 secondi al massimo.

d) Handicap: è importante cambiare l'attuale regolamento, che prevede per la classe libera un handicap calcolato moltiplicando il punteggio per il coefficiente di handicap dell'aliante.

La cosa da fare è di variare il **tempo** del concorrente in proporzione all'handicap, e **dopo** calcolare i punti. Infatti i coefficienti di handicap si basano sulle prestazioni dei vari alianti con riferimento alle velocità che questi alianti consentono in presenza di termiche di un dato valore.

La formula che calcola il punteggio per le prove di velocità «punisce» la lentezza in modo molto supe-

riore alla diretta proporzionalità del tempo impiegato. La sequenza deve essere quindi:

tempo reale — (handicap) tempo corretto — punteggio e non:

tempo reale — punteggio — punteggio corretto con handicap altrimenti l'handicap non è adoperato secondo il metodo che è servito per calcolare i coefficienti e gli alianti di prestazioni inferiori sono ingiustamente penalizzati.

Caro Alvaro,

nel battere a macchina il testo del tuo articolo ho trovato anche la lettera che lo accompagnava (P.R. 10 ottobre 1977) e la tua giustificazione «per evitare un ritardo di un paio di settimane»!

Io non ho giustificazioni, posso solo constatare che le argomentazioni sollevate sono sempre d'attualità e spero mi forniscano altro materiale.

Ciao, tuo

Renzo Scavino

Promozione e handicap

di SMILIAN CIBIC

Penso che l'annuale simpatica riunione di Bologna abbia, tra gli altri scopi, quello di sentire la voce dei volovelisti, le loro idee ed anche le loro critiche, specie se in buona fede e, almeno nelle intenzioni, costruttive. Mi ha quindi sorpreso ed amareggiato la reazione di insofferenza di uno dei Senatori del nostro sport quando, con l'appoggio di Alvaro de Orleans, ho tentato di attirare l'attenzione sulla necessità di modificare le modalità di applicazione dell'handicap nel campionato di promozione.

Non avevo avuto il tempo di preparare una documentazione al riguardo, come mi sarebbe piaciuto, ma mi sembrava che quello che si stava verificando nelle gare fosse sufficientemente evidente per non continuare su quella strada.

Penso comunque che una dimostrazione con cifre alla mano possa essere più convincente, e la esporrò più avanti, ma non prima di rispondere alle obiezioni del Senatore nella replica di Bologna.

Ha detto il nostro che lui è contrario all'handicap e che sarebbe invece un sostenitore delle gare monotipo. Che lui sia contrario all'handicap può anche essere interessante, ma dal momento che si fanno, sia pure contro il suo parere, delle gare di campionato con questa formula, non vedo una buona ragione per avere un regolamento discutibile quando si potrebbe averne uno migliore.

Per quanto riguarda le gare monotipo, non posso che considerarla una battuta, neppure molto spiritosa.

C'erano in gara a Rieti nella categoria che ci interessa 41 alianti di più di dieci tipi: si dovevano fare più di dieci gare? o se ne doveva fare una sola, per gli Standard Libelle, gli unici che consentissero di avere una decina di concorrenti?

Torniamo comunque al tema del mio intervento di Bologna.

Il regolamento prevede dunque per il Campionato di Promozione l'uso dell'handicap. Esiste una tabella di «fattori correttivi» (che in seguito chiameremo FC) che prendendo per elemento di raffronto gli standards attuali (e qualche altro aliante che si suppone di analoghe prestazioni) ai quali si attribuisce $FC = 1$, premia o punisce gli alianti di caratteristiche rispettivamente inferiori o superiori.

Si potrebbe discutere sui valori della tabella, ma mi sembra che in linea di massima essa sia abbastanza onesta e tale da consentire una gara che abbia senso tra alianti di caratteristiche anche molto diverse. Del resto essa rispecchia quello che si fa in altri paesi volovelisticamente molto progrediti, nei quali l'handicap viene largamente adottato.

Se la tabella è onesta, bisogna vedere se ne è altrettanto onesta l'applicazione.

Poichè è da presumere che la tabella sia stata compilata avendo in mente le velocità medie ottenibili in gara da piloti di pari valore con i diversi tipi di aliante, e quindi col proposito di riportarle a quelle degli alianti di riferimento, sembrerebbe logico applicare gli FC alle medie e determinare quindi i punteggi in base alle medie corrette.

Il regolamento dei campionati prevede invece il calcolo dei punteggi in base alle medie effettive e la successiva correzione dei punteggi con gli FC.

Per far vedere in maniera semplice ed evidente a quali differenze possano dar luogo le due diverse modalità di calcolo ho compilato la tabella che segue, che mostra quale media deve ottenere un aliante con FC minore di 1 per vincere una gara a pari merito con un aliante con $FC = 1$. Ho supposto per comodità di calcolo e di commento che quest'ultimo aliante realizzi la media di 100 km/h.

Risparmio al lettore i semplici conteggi aritmetici basati sulle formule di calcolo del punteggio dell'art. 19 del regolamento dei campionati.

Vengono confrontati in tabella i seguenti tre tipi di aliante:

S con $FC = 1$ (standards in plastica, A3, ecc.)

L_1 con FC = 0,95 (Cirrus 18m, Libelle H301, Janus, Calif A21, ecc.)

L_2 con FC = 0,85 (Nimbus, Kestrellone, ASW 17, ecc.)

per diversi rapporti n/N tra alianti arrivati e quelli partiti.

n/N	Medie necessarie agli alianti S - L_1 - L_2 per arrivare primi a pari merito					
	Con FC applicato sulla media effettiva			Con FC applicato sul punteggio		
	S	L_1	L_2	S	L_1	L_2
1,00	100,—	105,26	117,65	100,—	103,70	112,—
0,50	100,—	105,26	117,65	100,—	107,69	127,27
0,25	100,—	105,26	117,65	100,—	116,67	175,—
0,1786	100,—	105,26	117,65	100,—	125,01	250,—
0,10	100,—	105,26	117,65	100,—	155,56	—,—

Nota: nel caso dell'applicazione dell'FC sul punteggio i calcoli sono basati sui massimi punteggi ottenibili in gara da L_1 ed L_2 .

Mi sembra che i risultati della tabella non abbiano bisogno di molti commenti. Vorrei comunque attirare l'attenzione sui punti che mi sembrano più importanti:

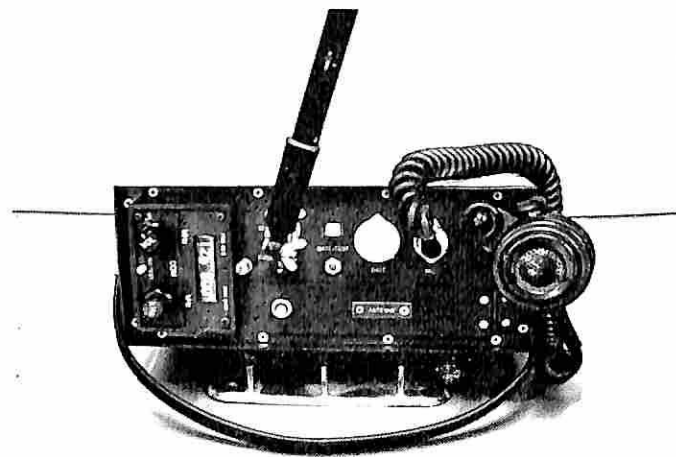
1. Con l'applicazione dell'FC sulla media effettiva il concorrente ha un handicap costante e sa che se corre con un aliante L_1 e fa una media superiore di più di 5,26% a quella di S sarà primo. Sa anche che se la prova si trasforma in prova di distanza, vincerà con una distanza superiore a quella di S della stessa percentuale.
2. Col sistema attuale L_1 non è sicuro di battere S nemmeno quando la sua media superi del 50% quella di S, perchè tutto dipende da n/N .
3. Il povero L_2 può uguagliare S solo andando ad una velocità superiore del 150% se $n/N = 0,1786$. Per n/N inferiori L_2 non può battere S nemmeno andando a velocità supersonica se S finisce il percorso.
Con $n/N = 0,10$ a S basta percorrere il 93% della distanza per vincere a pari merito con L_2 , qualunque sia la velocità di quest'ultimo.
4. Stranamente però, se la gara diventa di distanza le cose vanno come nel caso dell'FC applicato sulla media (o distanza) effettiva.
5. Ancora, poco accettabile sembra il fatto che L_1 ed L_2 possano vincere, quando FC sia applicato sul punteggio, con un massimo di 950 o 850 punti rispettivamente: con questo si introduce una specie di «fattore handicap» analogo ad un «fattore giornata», che invece non si vuole introdurre nelle gare di promozione (sono forse troppo piccoli per meritarselo?).

Il Senatore sa tutto questo? Se non lo sa, male; ma mi sembra peggio se lo sa e lo difende.

Smilian Cibic



..... ecco
la nuova
linea DITTEL



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

DOPO LA CADUTA

New York, 18 dicembre

Carissimo Renzo,

il ricevere il tuo questionario quest'anno è stato quasi ironico... hai saputo cosa mi è successo, e quindi non mi dilungherò sui miei «exploits» e sulle difficoltà incontrate! Grazie dei tuoi auguri per il mio pronto ristabilimento, che ti comunico è già completamente avvenuto. Ho ripreso anche a fare la mia corsa giornaliera di cinque o sei miglia e la mia schiena non dà alcun segno di essere stata maltrattata nel mese di agosto.

Certo che non è stata la più piacevole luna di miele, perchè forse non ti avevo detto che quindici giorni prima delle gare mi ero sposato qui a New York, comunque ora tutto è dimenticato. Due domeniche fa sono ritornato nel mio solito posto sugli Allegheni, dove mi sono affittato il mio 1-35 Schwaitzer e per così dire sono rimontato in sella dopo la caduta! Un po' di apprensione, ma dopo pochi minuti tutto era come prima sereno e felice di nuovo nel cielo, tra le nuvole. Non c'è posto migliore! Della mia esperienza due righe voglio scrivere, magari possono risparmiare un paio di vertebre a qualche altro pilota. Mi mancava un chilometro al traguardo e la quota non bastava senza correre rischi, ho scelto un bel campo vicino alla Ternana, perfetto per rimettere l'aliante nel carrello vicino alla strada. Un campo lungo e liscio, la strada è subito dopo un altro campo altrettanto buono. Appena atterrato col mio Libelle Club, diruttori tutti fuori, stringo la manopola del freno ed il cavo si spezza... Lo avevo registrato all'inizio degli allenamenti e frenava proprio bene! I secondi e i metri scorrono velocissimi, e la mia mente cerca disperatamente di valutare l'inerzia dell'aliante per stabilire se a questo punto il campo basterà o no. Verso la fine del campo comincia ad apparire chiaro che anche se la velocità è quasi smaltita l'aliante continua a camminare, e non posso fare nulla. Il carrello non lo posso retrarre, non è retrattile. L'aliante siede sulla coda e non sul muso e quindi non c'è il provvidenziale pattino che uno può premere sul terreno colla cloche tutta avanti. In coda ho un ruotino e non un pattino che avrebbe potuto rallentare un poco, e l'aliante scorre giulivo e felice. La statale Ternana davanti a me non ha paracarri, niente pali o fossetti ed il campo oltre la strada sembra allo stesso livello ed estremamente invitante. Un fossetto ci deve essere per forza, dico tra me. Imbardare o proseguire dritto? Imbardare spesso significa spezzare la coda, io non l'ho mai fatto,

ho sempre volato in sicurezza e non mi sono mai cacciato in situazioni da dover ricorrere ad estremi rimedi.

Passare su un fossetto magari danneggia il carrello, un danno che si ripara in poche ore di lavoro e domani sono di nuovo in gara! Sicchè sono andato dritto...

Dall'altra parte della strada il terreno scendeva un poco e il campo cominciava un palmo più in alto del naso del mio Libelle. Con un secco scrocchio l'avventura è finita, da forse neanche venti chilometri all'ora zero tutto di botto, per fortuna la parte anteriore della fusoliera ha assorbito l'urto e nulla mi è venuto addosso, pensa solo se fosse stato un M-100... Dopo dieci minuti è arrivata l'ambulanza e in mezz'ora ero già all'ospedale, due vertebre rotte, due mesi di gesso. Nella maniera meno piacevole ho imparato due lezioni.

In caso si presenti l'alternativa di prendere una «chance» per salvaguardare l'aliante o rischiare di romperlo ma essere sicuro di non farsi male, non avrò esitazioni a scegliere la seconda linea di condotta!

Il cavo del freno certo non è al primo posto nella lista delle preoccupazioni di chi ispeziona un aliante, fa parte della parte direi quasi ciclistica e non aviatoria del mezzo, ma certo che può dare dei grossi «fastidi», specie se l'aliante non ha carrello retrattile ed è del tipo che siede sulla coda quando è in posizione di riposo.

Arrivederci all'anno venturo ai nuovi campionati.

Cordialmente.

Enrico Ferorelli

Caro Enrico,

lieto di risaperti in sella ma perplesso circa il tuo matrimonio o meglio sulla interpretazione di quel tuo «comunque ora tutto dimenticato», spero non si tratti della tua luna di miele.

...Comunque sia andata, abbiti le più vive felicitazioni e controlla i freni... ma non troppo!

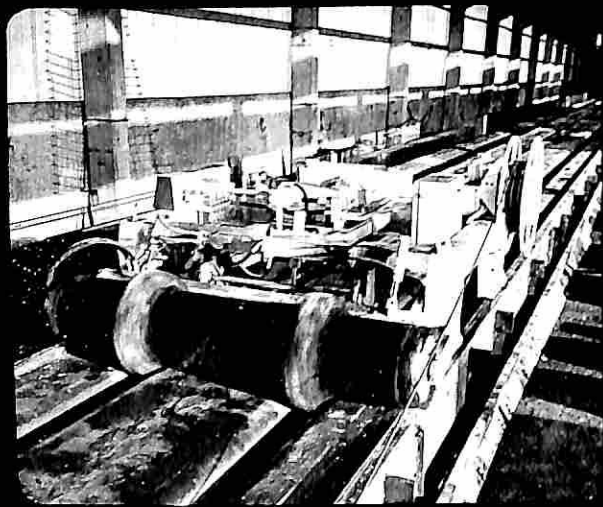
Ciao, tuo

Renzo Scavino

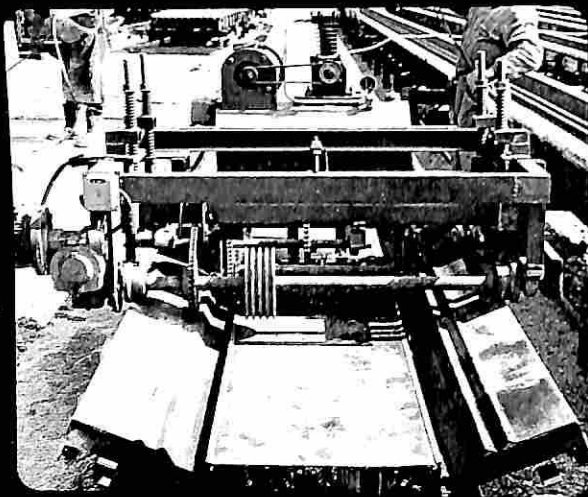
Attenzione!

Leggete in ultima pagina il programma della **SETTIMANA LOMBARDA DEL VOLO**

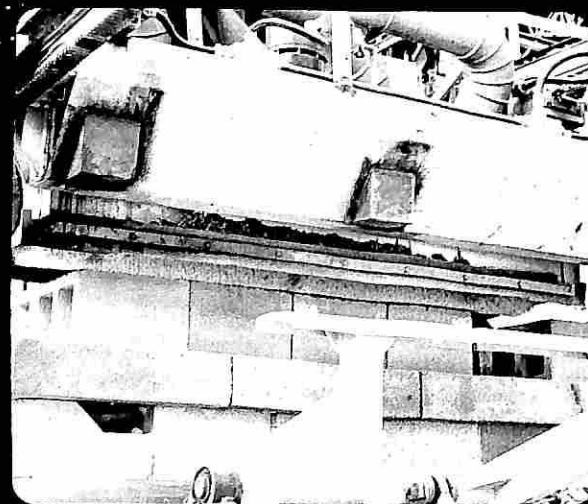
la spazzola



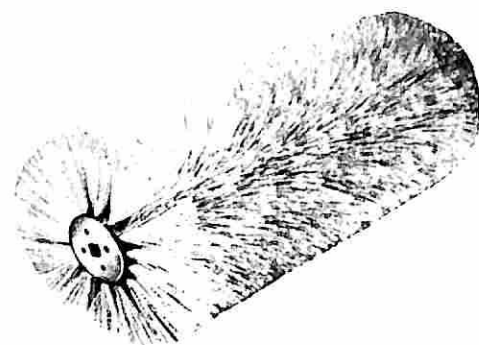
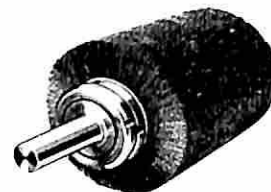
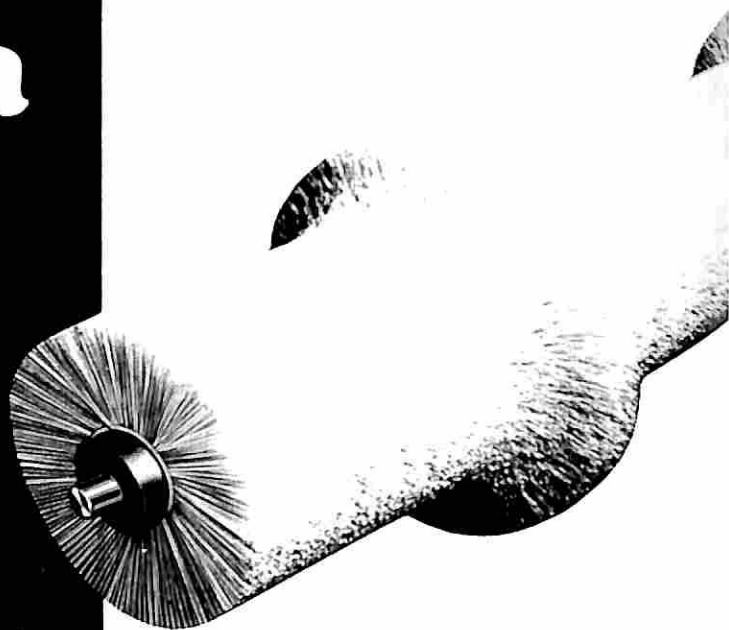
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



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



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



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

Sit società
italiana
tecnospazzole

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

LA 2^A EDIZIONE DEL "TROFEO S. PEDRINO,,

NOTE METEOROLOGICHE E NON

di PLINIO ROVESTI

Chi volesse farsi un'idea del come si è svolta quest'anno la seconda edizione del «Trofeo San Pedrino», organizzato a Rieti dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela dal 10 al 18 settembre 1977, e si limitasse a prendere in esame soltanto il numero delle prove disputate ed i loro modesti percorsi, non potrebbe far a meno di pensare che i risultati conseguiti siano stati quanto mai scarsi.

Ciò nonostante, i piloti che hanno disputato le quattro gare valide e le due non valide, sono convinti — unitamente agli organizzatori della competizione — che il ciclo meteorologico nettamente autunnale riscontratosi nella prima quindicina di settembre di quest'anno, è stato tale da mettere a dura prova la capacità dei concorrenti, quasi sempre costretti a gareggiare in condizioni sfavorevoli al volo veleggiato e che la competizione è stata pertanto duramente combattuta ed altamente selettiva.

Quello che maggiormente ci ha impressionati è stato lo spirito agonistico e la tenacia che ha animato i dieci partecipanti alle gare. Nulla è valso a scoraggiare i dieci protagonisti di questa competizione di fine stagione: il continuo rinvio dei briefing, la scelta dei temi di gara fatta spesso all'ultimo momento in linea di volo con gli alianti già schierati per le partenze, la necessità di effettuare prima dei decolli un volo di sondaggio nella vallata reatina per individuare la migliore zona di aggancio per dare il via alla prova del giorno. E tutto si è svolto senza inconvenienti, senza mugugni, in uno spirito di sana e sportiva allegria, dal primo all'ultimo giorno della competizione.

Dopo queste indispensabili premesse, passiamo ora in rapida rassegna le condizioni del tempo che

Antonello Budini Gattai riceve il bellissimo Trofeo «San Pedrino» dalle mani dell'onnipotente Willy Marchetti.



hanno accompagnato lo svolgimento delle gare disputate, valide e non valide.

Il 10 settembre 1977 — prima giornata di gara — dopo il passaggio sull'Italia di una veloce perturbazione fredda che nel giorno precedente ha interessato l'Italia dalle Alpi allo Jonio, la pressione atmosferica va rapidamente aumentando (fig. 1). I venti però soffiano fino a 2.000 m QNH dal primo quadrante con intensità di 10-12 nodi. Nella valle reatina le condizioni di veleggiamento sono buone sulla città e verso la catena dei monti Sabini, dove si sviluppano rapidamente formazioni cumuliformi con base attorno a 1.500 m QNH. Non mancano però venti di caduta e fenomeni di sottovento nelle vicinanze del Terminillo e nelle zone di Cantalice e Poggio Bustone. Ci viene inoltre confermato il solito vento di caduta canalizzato dalla... famigerata Val-Topina sulla zona di Foligno, dove il vento soffia in superficie da NE con la forza di 12 nodi, mentre la stazione meteo di Perugia ci segnala telefonicamente 15 nodi dalla stessa direzione.

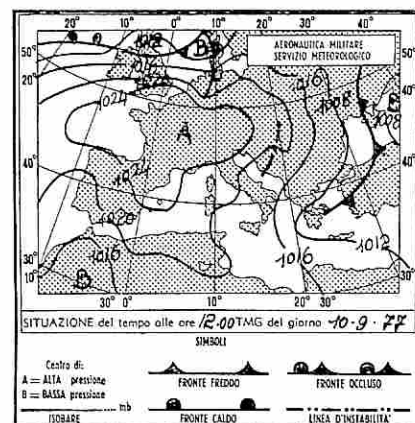


Fig. 1

Al briefing meteo segnaliamo la precarietà della situazione, ma siamo in postfrontale ed i concorrenti — nonostante le perplessità del servizio meteorologico — insistono per gareggiare, suggerendo addirittura alla direzione di gara una corsa sul percorso Rieti-Perugia (stazione ferroviaria) ritorno. Il pilota Barazzetti, quel giorno più deciso di tutti, riesce, da solo, a percorrere l'intero percorso ed a rientrare regolarmente a Rieti, mentre gli altri atterrano negli aeroporti di Perugia e di Foligno. La gara non

è valida perchè il regolamento richiede che almeno due completino la prova.

L'undici settembre, fin dalle prime ore del mattino, il cielo si presenta quasi totalmente coperto da nubi alte e medie che non permettono un sufficiente riscaldamento del suolo. Intanto l'Italia viene gradualmente interessata da un campo di alte pressioni a debole gradiente. Le condizioni non sono favorevoli al veleggiamento e permettono soltanto l'effettuazione di qualche volotto locale.

Il seguente 12 settembre le condizioni non sono di molto migliorate. Regnano ancora condizioni di alte pressioni con venti in quota dal primo quadrante (fig. 2).

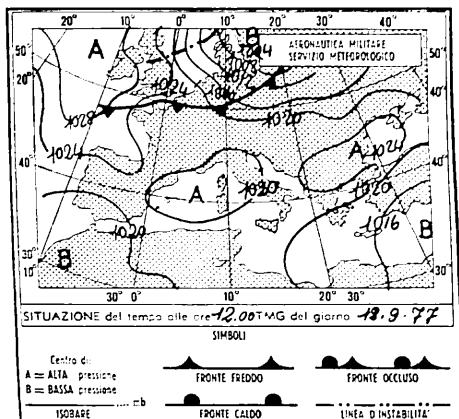


Fig. 2

Si tenta un'andata e ritorno a Foligno. Tre concorrenti raggiungono faticosamente il pilone ma lungo la via del ritorno sono costretti ad atterrare a Spoleto; quattro arrivano bassi sull'aeroporto di Foligno e sono costretti ad interrompere qui il loro volo; infine tre piloti dopo aver sorvolato a lungo la vallata reatina, rinunciano alla gara e riatterrano alla base. Anche questa prova pertanto non risulta valida perchè nessun concorrente l'ha portata a termine. Comunque sono ugualmente contenti perchè hanno volato.

13 settembre 1977: prima prova valida.

La pressione atmosferica sull'Italia è in fase di diminuzione, mentre una perturbazione a ridosso dell'arco alpino si muove verso est sud est (fig. 3).

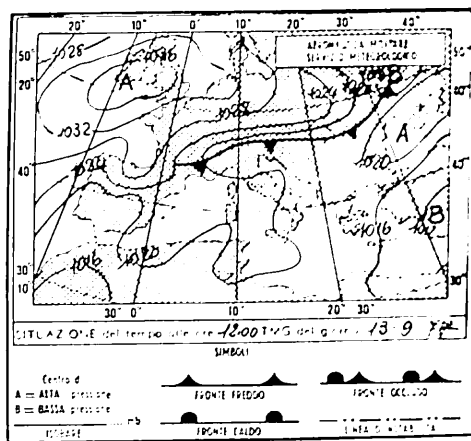


Fig. 3

I venti sono deboli meridionali fino a 1.500 m QNH. Da tale quota soffiano da SW fino a 3.000 metri con intensità massima di 14 Kt. Ad altitudini superiori si dispongono gradatamente da W con 10-12 Kt d'intensità fino ad oltre 4.000 metri.

Poichè si prevede che la segnalata perturbazione nelle ore pomeridiane lambirà le regioni del versante adriatico ed interesserà marginalmente con nuvolosità alta l'Italia centrale, la direzione di gara decide di assegnare come prova del giorno una corsa sul triangolo Rieti, Città Ducale, Foligno, Rieti da ripetersi due volte (Km 100).

La prova, che a prima vista fu giudicata modesta e facile, risultò invece assai combattuta ed agonisticamente interessante. Cinque concorrenti infatti percorsero regolarmente, a varie velocità, due volte il triangolo, mentre gli altri cinque, dopo aver completato il primo giro, riatterravano alla base rinunciando alla prova.

14 settembre 1977: seconda prova.

La perturbazione, in spostamento verso ESE sull'Europa orientale, interessa marginalmente il versante adriatico, mentre sull'Italia la pressione è in fase di graduale aumento. Sulle regioni dell'alto versante adriatico affluisce aria instabile (figura 4).

I venti spirano dal secondo quadrante dal suolo a 2.000 metri, con intensità massima di 10 Kt a 1.500 m QNH. A quote superiori ruotano gradatamente al primo quadrante, affievolendosi notevolmente fino a 2.500 metri; indi riprendono forza

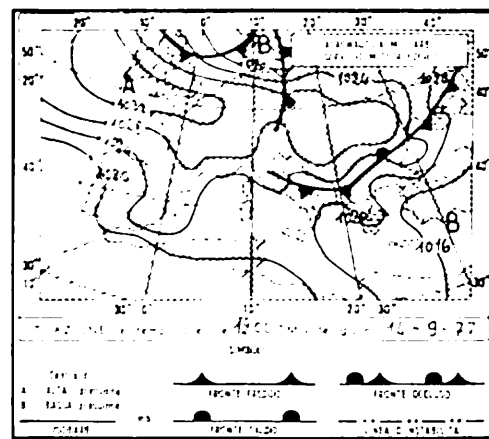


Fig. 4

spirando da Nord a 3.550 m con 12 nodi d'intensità.

Le condizioni generali presentano una certa variabilità e la direzione di gara assegna prudentemente come prova del giorno una corsa di andata e ritorno a Foligno aeroporto (Km 118).

Otto concorrenti effettuano regolarmente la gara; un solo pilota atterra a Foligno; Villani è costretto ad assentarsi per due giorni dalla competizione.

15 settembre 1977: terza prova.

L'area di alte pressioni con massimo sull'Irlanda interessa anche l'Italia, sulla quale le pressioni sono livellate (fig. 5).

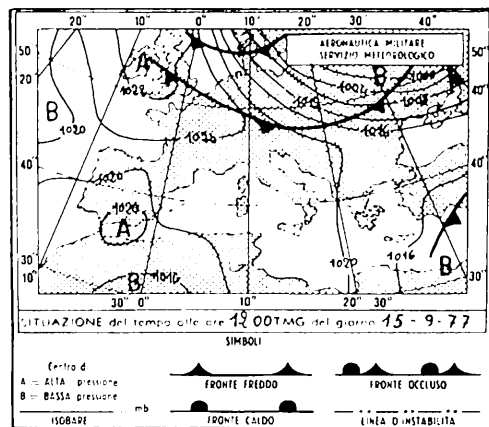


Fig. 5

Nella valle reatina i venti sono deboli variabili dal suolo a 1.700 m QNH, indi si dispongono dal quarto quadrante con 10 Kt da 290° a 1.900 m; il Kt da 300° a 2.300 m e 10 Kt a 3.000 m sempre da 300°. Cumuli orografici sparsi lungo il cri-

nale appenninico ad altitudini variabili secondo l'altezza delle montagne.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa sul noto triangolo F.A.I. Rieti-Meggiano-Poggio Azzuano-Rieti di Km 108,7.

Sette piloti compiono la prova, due atterrano fuori campo, uno prende terra sull'Aeroporto di Foligno.

16 settembre 1977: quarta prova.

Una perturbazione fredda si estende dall'Europa orientale al canale della Manica e si muove verso SE tendendo ad interessare l'Italia del Nord e successivamente quella centrale. La pressione atmosferica è in diminuzione mentre una linea di instabilità temporalesca ad ovest della Sardegna si muove lentamente verso levante (fig. 6).

Nella valle reatina i venti sono deboli variabili dal suolo a 1.400 m QNH, indi si dispongono dal quarto quadrante con 8 nodi da WNW a 1.600 m, 10 Kt da NW a 1.900 m e 15 Kt dalla stessa direzione a 2.300 metri.

Aria umida dal suolo a 2.500 m QNH; aria secca a quote superiori. Si prevedono formazioni cumuliformi orografiche sparse di modesto sviluppo verticale lungo i rilievi appenninici.

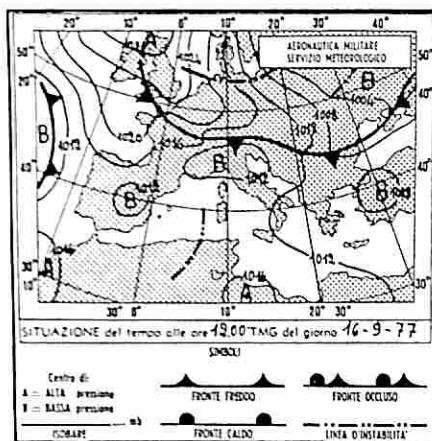


Fig. 6

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa sul noto percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 118. Sei concorrenti su dieci compiono regolarmente la prova; un pilota, pur avendo effettuato l'intero percorso, non rileva regolarmente il pilone; altri tre atterrano nell'aeroporto di Foligno.

Il 17 settembre il fronte freddo segnalato il giorno precedente, dopo aver superato l'arco alpino continua a muoversi verso sud est, seguito da aria fredda instabile, che provoca, anche dopo il suo passaggio, nuvolosità irregolare con sporadici temporali o rovesci di pioggia. Successivamente un'area di bassa pressione con minimo sul mar Ligure, si sposta verso sud est.

Si prevede che essa manterrà tempo perturbato sulle nostre regioni anche nei giorni seguenti, pertanto la direzione di gara dichiara conclusa la disputa del 2° «Trofeo San Pedrino».

La classifica generale dopo la quarta ed ultima prova, che riportiamo a conclusione della nostra sintetica rassegna, rimane quella conclusiva della combattutissima competizione.

Infine facciamo pervenire come sempre da queste colonne il nostro più vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, alla stazione meteo militare dell'aeroporto di Rieti ed al serg. magg. Sfaschia del C.M.R. di Fiumicino; il nostro più vivo ringraziamento per la collaborazione prestata all'Aero Club Centrale di Volo a Vela durante lo svolgimento delle gare.

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA QUARTA ED ULTIMA PROVA

1. BUDINI-GATTAI	punti 445
2. ORSI G.	» 483
3. MARZOTTO	» 504
4. MUZI	» 532
5. BRESCIANI	» 534
6. BARAZZETTI	» 547
7. BUCCERI	» 565
8. FERGNANI	» 603
9. VILLANI	» 665
10. CANDINI	» 730

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



S. PEDRINO..... CHE PASSIONE

di Antonello Budini Gattai

Visto che ho la penna in mano, scriverò due righe sul come ho vinto la Coppa S. Pedrino.

Anche questa volta la meteo non è stata strepitosa, anzi, ed i risultati la riflettono.

Prima giornata 10 settembre, tema Rieti-Perugia (S. Anna F.S.)-Rieti: tempo splendido meno che per il volo a vela, con vento da NNE; il solo Reba completa, per cui gara annullata.

11 e 12 nessun tema effettuato; il 13 persistendo condizioni debolissime, viene dato un tema nella valle: triangolo Cittaducale-Polino-Rieti da ripetersi 2 volte per oltre 100 km. Faccio un buco clamoroso dopo aver fotografato il 1° pilone ed arrabbiatissimo sto per riporre l'aliante ma poi, giusto per non essere il primo ad abbandonare il campo, decollo nuovamente sullo scadere del tempo limite. Chiarito che le uniche ascendenze stanno su Cantalice e/o su Poggio Bustone, faccio i primi due piloni con un gruppo di concorrenti che mi semineranno disponendosi alla planata finale. Io invece spendo con la massima parsimonia la mia quota, perchè poi lasciando P. Bustone con 1.300 m dovrò fotografare il 3° e 4° pilone in aria perfettamente immobile. Attaccato ai pendii, riesco a riguadagnare il solito P. Bustone con 700 m, troppo pochi per sorvolare Polino; il tempo passa inesorabile mentre su una dinamica debolissima mi arrampico lungo il costone.

A circa 10 minuti dalla chiusura del traguardo d'arrivo, mi avvio a far l'ultima foto cercando di non sciupare nulla di quella poca quota che ho. Taglio il traguardo a meno di un minuto dalla chiusura conquistando un 2° posto mai tanto sudato, e che mi risolleva il morale dall'abisso in cui era sprofondata due ore prima.

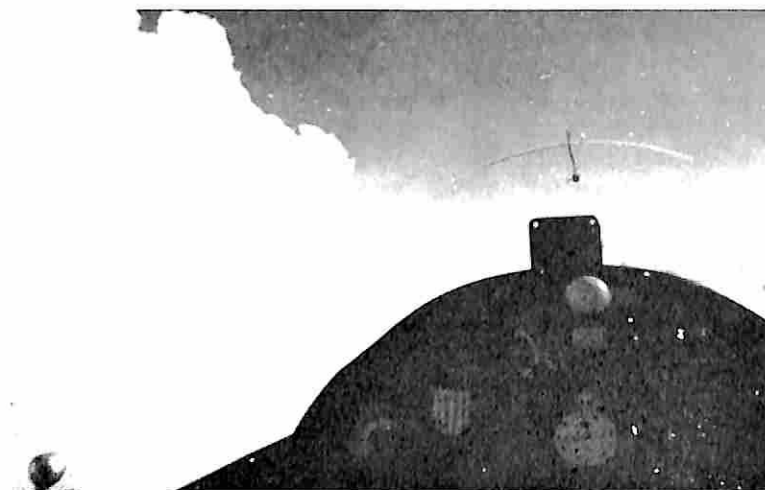
Il 14 un'A-R su Foligno con termiche discrete non particolarmente impegnativo.

Il 15 triangolo Meggiano-P. Azzuano-Rieti, buone termiche secche ma rare, impegnativo nell'ultimo tratto. Il 16 di nuovo A-R Foligno coperta da nuvoloni neri assai minacciosi con laborioso passaggio della Val Nerina.

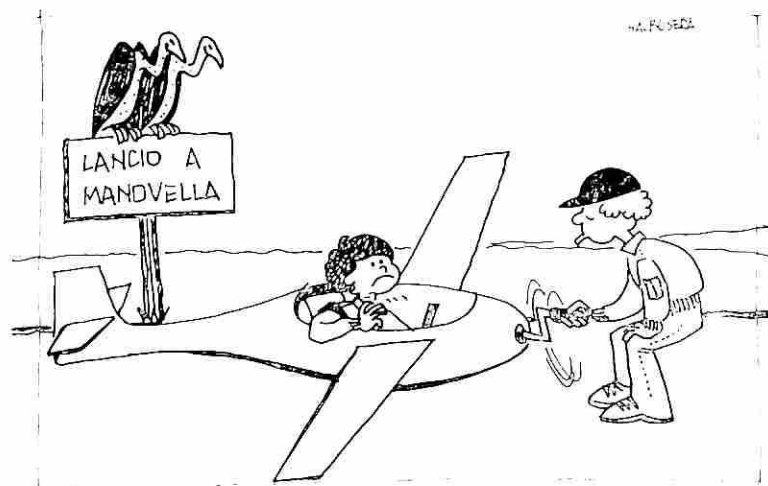
A sera la solita pioggia mette il tappo anche su questa competizione come già sul campionato di promozione.

Per concludere, devo dire che in condizioni così povere, pure un tema ristretto alla valle reatina si è dimostrato valido e impegnativo, e divertente. Devo dire che in temi così brevi, la penalizzazione imposta alle ali lunghe è stata forse eccessiva; poi per dare alla mia vittoria la sua giusta dimensione, devo dire che Giorgio Villani, vincitore del '76 ha perduto due gior-

nate richiamato da impegni di lavoro, ed a norma di regolamento è stato assai svantaggiato dalla passione morbosa che il Candini ha concepito per l'aeroporto di Foligno.



Adesso forse abuso della tua pazienza, ma con vero tempismo ti invio questa foto scattata il 27 marzo 1977 salendo in termocoda con vento da Ovest. Purtroppo la luce non è favorevole, ma si vede abbastanza bene la nube associata all'onda. Da ricordare che quel giorno Minio, partito per fare i 1.000 m del «C» d'argento, si è fatto l'oro abbondante salendo a circa 5.000 m (oltre alle 5 ore). Le condizioni migliori si svilupparono al tramonto per cui fummo costretti ad abbandonare la salita richiamati dal buio (e da Muzi).



di Hans Nietlispach

(traduzione a cura di Max Faber)

CAMERA CRONOMAT

Il traguardo partenza di una competizione volovelistica è sempre un punto nevralgico e richiede un certo numero di persone per poter funzionare bene.

Hans Nietlispach con il sistema di abbinamento camera fotografica-cronometro guarda verso il futuro. Già per i Campionati 1978 a Chateauroux i piloti della squadra tedesca useranno il sistema cronomat in via sperimentale.

1) La Camera-Cronomat è una camera fotografica a cassetta abbinata ad un cronometro al quarzo. Nel momento dello scatto viene impresso sul lato sinistro il tempo (numero di 5 cifre). Dal momento dell'avviamento il cronometro conta in ore minuti secondi oppure in secondi fino a 99.999. Il cronometro funziona con tre batterie a mercurio che hanno una durata di 30 giorni (se nuove) e uno scarto di più o meno 2 secondi in 10 giorni. Levando le batterie il cronometro va a zero.

2) Il sistema permette al pilota di prendere le foto con i relativi tempi in ordine cronologico, sollevando l'organizzazione di un lavoro impegnativo.

3) La partenza.

Se non tutti gli alianti (di almeno una classe) sono muniti della Camera Cronomat il pilota che ne è munito scatta la foto quando sorvola la linea di partenza, inclinando leggermente l'ala; la quota viene controllata sul barogramma.

Se invece tutti gli alianti sono muniti dell'apparecchiatura, anziché da un traguardo di partenza è possibile partire da «un punto di partenza» scelto anche distante dal campo di decollo, che viene fotografato come un pilone. Per ragioni meteorologiche o di zone controllate questo punto di partenza può essere molto interessante. La quota può essere fissata più alta di quella attualmente in uso oppure addirittura libera (premessi che tutti i concorrenti abbiano il tempo di arrivare alla quota massima prima dell'apertura delle partenze). Le quote vengono sempre controllate sul barogramma.

4) Arrivo.

Anche se la fotografia del taglio del traguardo ad alta velocità e quota bassa può essere problematica, è possibile con un po' di allenamento. Diversamente può

essere scelta una linea di arrivo (strada o ferrovia) anche distante dal campo di atterraggio.

5) E' consigliabile che l'orologio ufficiale appaia sulla foto iniziale e il barografo parta contemporaneamente alla foto iniziale. Il tempo impiegato è la differenza tra la foto del sorvolo linea partenza (o punto di partenza) e la foto dell'arrivo.

Il volo è documentato completamente e cronologicamente sulla pellicola che — per il controllo — dev'essere abbinato al barogramma.

Il grande vantaggio del sistema sta nel fatto che il pilota può scegliere liberamente il momento del taglio traguardo e anche se molti piloti tagliano il traguardo molto ravvicinati non si creano difficoltà per l'organizzazione. Le radio non vengono usate e nessun concorrente potrà lamentarsi per «non essere stato ascoltato».

Uno svantaggio potrebbe essere il fatto che i tempi possono essere rilevati solo dopo lo sviluppo delle pellicole. Per poter dare sollecitamente una classifica provvisoria i piloti potrebbero essere obbligati a consegnare una lista dei tempi.

6) La Camera Cronomat è montata coll'obiettivo verso la punta dell'ala sinistra e dovrà essere riparata dal sole.

La sequenza delle fotografie dovrebbe essere:

- a) lavagna - orologio ufficiale - avvio barografo
- b) taglio linea o punto di partenza
- c) d) piloni
- e) linea traguardo arrivo
- f) foto aliante numero gara
- g) foto orologio ufficiale.

Le foto f) e g) possono essere abbinate.

7) Oltre che per campionati il sistema è molto valido per tentativi di record e allenamenti in quanto non occorre la presenza di testimoni.

Il prezzo attualmente si aggira sulle DM 1.000; potrebbe scendere se il numero delle richieste aumentasse.

Il sistema è stato presentato alla CIVV ed è prevista l'introduzione nel codice sportivo della FAI.

L'arrivo

*E' sgombro il campo,
pare senza vita
e lunghi nell'attesa
i minuti snervanti.
Nei posti ombrosi del placido meriggio,
gli aiutanti, le donne e qualche bimbo
vanno scrutando ansiosi l'orizzonte
mentre ascoltano i messaggi radiofonici
di voci amiche;
negli sparsi silenzi
a volte un inquieto parlottio
s'interrompe o s'accresce.
In fila i trainatori,
le eliche in bandiera
e il muso verso l'alto,
sembrano mostri immoti
che attendano qualcosa.
All'improvviso un'esclamazione:
— Ecco, laggiù, vedete? —*

*Sul cielo offuscato di calura
si scorge lieve una linea scura,
l'eccitazione aumenta e il vocio
si fa più alto,
la sagoma nell'aria sta crescendo
alla vista dell'occhio,
è il primo aliante che giunge,
chi sarà?
Si puntano binocoli e obbiettivi,
l'oggetto è già vicino,
si intravedono il numero e la sigla
e come una ventata repentina
taglia il traguardo sibilando fulmineo.
Ad un tratto s'innalza
come un cavallo imbizzarrito
col suo lungo pennacchio,
mentre i presenti si infiammano nel grido:
emerge alto nel cielo
solenne e trionfale
il miracolo bianco!*

Edoardo il tabellista

CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO

**la tua
banca**

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

A 15.803 METRI CON UNO SKYLARK

di ROBERT R. RODWELL

I records mondiali di quota e di guadagno di quota stabiliti 16 anni fa da Paul Bikle in una situazione ondulatoria generata dalle montagne Tehachapi in California sono stati superati il 29 marzo 1977 da un ingegnere elettronico delle British Airways, Mike Field, di 31 anni, che, ai comandi di un vecchio Skylark 4, ha superato i 15.800 metri sulla verticale delle montagne Cairngorm in Scozia. Field ha richiesto l'omologazione del suo volo quale record assoluto di quota di 15.803 metri e quale record di guadagno di 15.179 metri. I record di Bikle erano di 14.102 e di 12.894 metri, rispettivamente.

La salita di Mike Field è stata compiuta sfruttando un'onda stazionaria generata dai venti di nord ovest che spiravano verso i Cairngorm, la più alta catena inglese di montagne con i loro 1200 metri s.l.m. Il volo ha richiesto tre anni di studio e di preparazione da parte del pilota, aiutato dall'Istituto di Medicina Aeronautica della RAF, ed un'attesa di due settimane per le condizioni adatte sulla pista di Feshierbridge, vicino ad Aviemore, la migliore — ed unica — stazione sciistica della Scozia.

Per il tentativo di record, Field aveva scelto e preparato lo Skylark 4 — quasi un aliante d'epoca — di proprietà del suo aeroclub, l'Airways Aero Club di High Wycombe vicino a Londra. In un precedente volo del maggio 1972, con lo stesso aliante, Field si era avvicinato al record di Bikle con una salita a 13.050 metri nella regione centrale dell'Inghilterra, in un tentativo per il diamante di quota. In quell'occasione era salito in un grosso cumulo nembro, trovando poi una spettacolare linea di cu-ni che si stendeva dalla costa meridionale inglese praticamente su tutta l'isola fino in Scozia. Tale linea di nubi formava quasi un costone ininterrotto e generava una propria onda stazionaria. Il volo del marzo 1977, invece, è stato compiuto in un'onda primaria generata da montagne. Il 29 la carta adiabatica sembrava promettente, con un'inversione tra i 900 ed i 1200 metri che si prevedeva dovesse alzarsi leggermente nel corso della giornata, e con aria stabile a tutte le quote superiori.

Field telefonò al servizio meteo e richiese le previsioni sulle possibilità di onda. Il meteorologo non era ottimista — riteneva che il vento non sarebbe stato abbastanza forte; Mike gli suggerì di guardare fuori dalla finestra. Sulla verticale della pista il cielo era pieno di lenticolari, il vento al suolo era di 15 nodi da 290°, mentre in quota spirava costante a 40 nodi.

Field andò a prelevare un vicino agricoltore, appassionato di volo a vela, che doveva operare il verricello, dato che a Feshiebridge non c'è possibilità di aerotraining, ed indossò la tuta, le calze ed il casco pressurizzati sviluppati dall'Istituto di Medicina Aeronautica; respirò ossigeno puro per 30 minuti prima del decollo, per espellere azoto dal suo sangue, e con la sua riserva di ossigeno e di batterie venne lanciato, alle dieci del mattino, alla quota di 260 metri sulla pista, che a sua volta si trova a 260 metri s.l.m. La salita iniziò in dinamica, ed a 1800 metri venne raggiunta l'onda primaria, con il PZL a fondo scala; un'ora dopo il lancio la quota raggiunta era di 8.500 metri.

L'effetto serra della capottina manteneva a temperatura ragionevole il tronco del pilota, mentre i piedi e le gambe stavano gelando; per risparmiare le batterie per un volo che supposeva di cinque ore, egli poteva riscaldare la tuta e le calze solo per periodi di dieci minuti, intervallati da altri trenta durante i quali faceva in tempo a gelare di nuovo.

Prevedendo giustamente una copertura quasi totale di nubi al di sotto, Field aveva installato un VOR/ADF, ed i rilevamenti sui radiofari di Aberdeen e di Inverness gli davano la sua posizione in relazione all'onda; disponeva inoltre di un computer, da lui stesso progettato, per ottenere l'indicazione della posizione ottimale in relazione all'ascendenza. Il PZL aveva smesso di funzionare, a causa del gelo, durante la salita.

Il computer, riscaldato e compensato in relazione alla quota, indica la salita istantanea e la confronta con quella di cinque minuti prima; grazie ad esso, è possibile volare parallelamente al fronte d'onda, virare ed avanzare di 200 metri, poi virare di nuovo su una rotta parallela e reciproca della precedente, confrontando la salita con quella trovata 200 metri sottovento. Le lenticolari superiori erano consistenti e situate molto sopravvento a quelle inferiori; durante tutta la salita, la tecnica di volo era stata di puntare decisamente sopravvento quando l'ascendenza era più forte, per poi rallentare alla velocità di minima caduta quando si indeboliva, per farsi scarrocciare nell'onda di nuovo. Dirigendosi sopravvento ad una velocità di 75 km/h di anemometro (circa 130 veri), Field entrò nel sistema ondulatorio superiore, salì velocemente a 10.700 metri, ma a 12.200 l'ascendenza divenne molto debole.

Volando in prossimità dello stallo, con una salita a volte di meno di mezzo metro, Field non aprì mai i freni, e più tardi li trovò congelati. Il suo obiettivo erano i 14.630 metri, per battere il record di Bikle del necessario 3% e di qualcosa in più per sicurezza. La sua tuta pressurizzata era stata provata nella camera barometrica di Farnborough fino a tale quota. A 14.630 metri, però, essa era molto più gonfia di quanto non fosse stata alla stessa quota simulata, indicando o un guasto, o, come poi si riscontrò, che l'altimetro era pessimista; in realtà lo era di quasi 1.200 metri.

Trovando i freni congelati, Field cominciò a volare veloce alla ricerca di aria discendente, per quella che sembrava dovesse essere una lunga planata, ma a 12.000 metri la riserva principale di ossigeno terminò, lasciandogli solo i sette minuti dell'emergenza per scen-

dere ai 4.500 metri di sicurezza; egli mise in stallo lo Skylark, diede una gran pedata e iniziò quella che probabilmente è stata la più lunga vite nella storia aeronautica.

A 4.500 metri ebbe delle difficoltà ad aprire la valvola anti soffocamento della tuta pressurizzata, per poter respirare l'aria ambiente, e lasciò continuare la vite finchè riuscì nell'intento, circa a quota 1.800; a questo punto, però, l'equilibratore era bloccato a cabrare, essendo gelato nel corso della discesa. Lo zero termico era a 900 metri circa, ed a 600 il pilota diede un gran colpo alla barra, riuscendo a rompere il ghiaccio e ad uscire dalla vite, a bassa quota ma solo a mezzo miglio sottovento al campo. Durante gli 11.500 metri di vite ininterrotta, si calcola che i giri siano stati circa 400.

Nel corso del volo non c'erano state grosse difficoltà a causa della condensazione sugli strumenti e sulla capottina, al contrario del volo del 1972, quando il pilota non era riuscito a vedere nulla a causa del ghiaccio sulla capottina. Ma per quasi tutto il volo c'erano stati 7/8 di copertura sotto di lui e, benchè potesse vedere buona parte della valle dello Spey, ciò non era sufficiente per la navigazione. In compenso, l'installazione provvisoria del VOR e dell'ADF aveva funzionato perfettamente.

Field non crede che il suo record resterà imbattuto a lungo quanto quello di Bikle, ora che negli Stati Uniti sta volando un aliante con cabina pressurizzata, ma afferma che il prossimo recordman si troverà nello strato di ozono atmosferico.

Dopo quattro ore di volo, Mike aveva ancora un freddo cane. «Il vero fattore limite è il freddo, che penetra fin nelle ossa; è continuo, intollerabile, ed annulla quasi tutto l'interesse e l'entusiasmo». Dopo aver stabilito i records inglesi di quota e di guadagno, ed ora anche quelli mondiali, egli pensa di non effettuare più tentativi di altezza: «Molto semplicemente, lassù fa un freddo boia».

(da «Soaring», a cura di Danilo Spelta)

A Valbrembo in Agosto

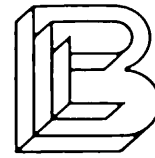
A differenza degli anni passati, quest'anno l'aeroporto di Valbrembo non chiuderà i battenti per ferie nel periodo di ferragosto. Infatti anche per aderire a numerose richieste di soci e non, l'Aeroclub Volovelistico ha deciso di organizzare uno stage dal 2 al 26 agosto.

Lo stage è aperto a tutti i piloti di volo a vela che possono anche partecipare con aliante proprio.

Saranno disponibili in tale periodo due traini superpotenti, servizi per «camping», posto per piazzare roulotte o tende, un bel bracere, campi da tennis e piscina.

Le tariffe di partecipazione saranno modeste sia per i traini che per gli alianti del Club.

Le prenotazioni sono aperte sino al 15 luglio, scrivendo o telefonando all'A.V.A. Valbrembo al seguente numero (035) 61.32.93.



**Banca
Popolare
di Lecco**

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Direz. Generale in Lecco

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex: 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

LECCO

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

COMO

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

MILANO

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

AGENZIE CITTA': (in Lecco)

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

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

ESATTORIE:

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

TESORERIE:

DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

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

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

Da Torino due comodi sistemi di caricamento ballast

a cura di Emilio Tessera Chiesa

Sistema Dall'Amico (foto A)

Questo sistema è adatto soprattutto sull'aeroporto di stanza abituale e viene abitualmente usato dai piloti torinesi con grande praticità. Il caricamento anziché essere effettuato con i soliti bidoni avviene direttamente dalla rete idrica ed ha alcuni notevoli vantaggi:

- 1) evita al pilota il sollevamento di qualunque peso;
- 2) carica contemporaneamente i due ballast;
- 3) conta i litri d'acqua caricati;
- 3) ha un sistema di sicurezza per evitare eccedenze di pressione nei ballast;
- 5) ha una grande velocità di caricamento.

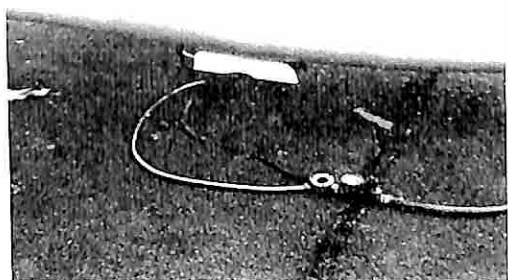


Foto A

Questo sistema è composto da alcuni elementi in linea qui elencati:

- 1) raccordo con il rubinetto della rete idrica;
- 2) tubo di gomma lungo circa m 15 per il servizio su aeroporto;
- 3) gruppo di sicurezza per eccedenza di pressione composto da una scatola metallica con una parete di gomma morbida ed elastica che si gonfia se la pressione in circuito supera il valore normale (foto B);
- 4) contatore dell'acqua (foto B);
- 5) raccordo a V per carico contemporaneo.

Il funzionamento è semplicissimo: nel caso di un ASW 15 B si inserisce il raccordo a V nei due tubi terminali dei ballast, dopo aver avuto cura di livellare le ali con un cavalletto (od un aiutante) indi dopo aver aperto il rubinetto dei ballast si procede al caricamento diretto dalla rete idrica; il caricamento sarà arrestato quando si rag-

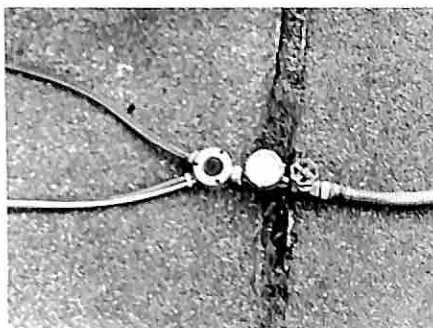


Foto B

giungerà il quantitativo desiderato, che viene segnalato dal contatore dell'acqua. Il caricamento di 70 l. avviene in circa 3 minuti.

Materiale necessario: raccordo per rete idrica, tubo di gomma, una scatola con una parete di gomma morbida e sottile di facile costruzione artigianale, un contatore dell'acqua con tacca di indicazione ai 10 litri, un raccordo a V.

Sistema Tessera (foto C e C-1)

Questo sistema è il risultato di uno studio per evitare il mal di schiena che spesso affligge chi carica ballast sollevando bidoni. E' adatto soprattutto fuori dall'aeroporto di stanza abituale (gare, campionati, ecc.).

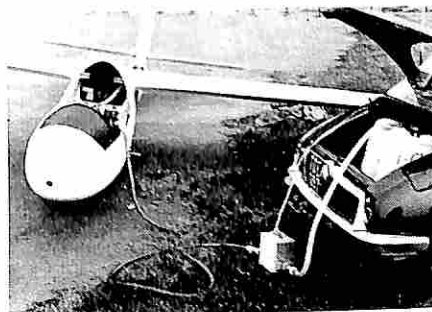


Foto C

Funzionamento: l'acqua contenuta nei bidoni viene immessa nei ballast tramite una pompa elettrica autoinnescante collegata alla batteria dell'auto.

Presenta questi vantaggi rispetto al sistema tradizionale:

- 1) evita al pilota il sollevamento di qualsiasi peso;
- 2) assoluta pulizia (non si versa una goccia d'acqua);
- 3) grande velocità di caricamento;

- 4) caricamento contemporaneo dei ballast;
- 5) assoluta sicurezza per i ballast;
- 6) la pompa collegata alla batteria dell'auto assorbe per caricare 70 l. meno di quanto necessario ad un avviamento motore.



Foto C1

Il sistema è composto da alcuni elementi in linea qui elencati:

- 1) tubo in plastica da inserire nei bidoni dell'acqua con raccordo all'entrata della pompa;
- 2) pompa elettrica dell'acqua: il tipo sato è «Jdrex S 15» prodotto dalla F.E.I.T., Via Monginevro 226, Torino; ha le seguenti caratteristiche:
 - funzionamento a 12 Volts;
 - assorbimento 8 Amp. h.;
 - prevalenza 17 l. a 0 m, 15 l. a 2 m;
 - prezzo L. 69.000.

La pompa è stata sistemata in una scatola di legno per un più facile trasporto; è stato aggiunto un fusibile da 15 Amp., un interruttore, un cavo di raccordo con l'impianto batteria auto della sezione di 4 mm;

- 3) tubo in plastica con raccordo alla uscita della pompa;
- 4) raccordo a T con palloncino di sicurezza per la pressione; è stato usato un semplice palloncino dei bambini (Standa: 20 pezzi 150 Lire) che conviene gonfiare una volta prima dell'uso per snervare la gomma;
- 5) rubinetto per livellamento dopo carica;
- 6) raccordo a T od a V per caricamento contemporaneo dei ballast.

Il caricamento con questo sistema è molto rapido ed avviene in circa 4 minuti per 70 l.; se per errore si carica più acqua di quanta contenuta nei ballast, nessun danno viene arrecato ai

ballast poichè una minima eccedenza di pressione fa gonfiare e successivamente esplodere il palloncino di sicurezza. Terminato di caricare il quantitativo di acqua necessario, si chiude il rubinetto di livellamento (foto D) e si attende qualche secondo affinché una eventuale differenza di riempimento dei due ballast si livelli. Indi si chiude il rubinetto dei due ballast (cruscotto aliante) e si riapre il rubinetto di livellamento per fare fuoriuscire l'acqua rimasta nei tubi di plastica di raccordo (foto E).

Questo sistema è stato usato con assoluta perfezione e praticità di funzionamento durante i Campionati di Rieti '77; il rubinetto di livellamento ha avuto un uso solo teorico poichè i ballast si sono sempre caricati con identica quantità di acqua come controllato con livellamento delle ali dopo ogni caricamento.

La costruzione del sistema è semplicissima e richiede 2 o 3 ore di lavoro; il costo totale è di circa 75 000 Lire quindi relativamente basso in relazione a qualunque «device» volovelistico.



Foto D



Foto E

il misuratore di simmetria alare

a cura di Emilio Tessera Chiesa

Questo articolo deve essere letto da chiunque si appresti ad acquistare un aliante nuovo.

Questo formidabile strumento realizzato da Piero Dall'Amico serve a misurare con precisione elevatissima la eventuale differenza di simmetria di incidenza tra le due ali.

Il problema è sorto sull'aliante di un pilota che nascondiamo sotto l'appellativo di «Gustatermiche»; non segnaliamo il tipo di aliante per correttezza nei confronti del costruttore.

Fin dall'acquisto del suo aliante Gustatermiche aveva trovato serie difficoltà ad andare dritto; era sempre necessario un certo sforzo di barra e di piede e lo stesso inconveniente si era manifestato su altri alianti dello stesso tipo e della stessa casa.

Prima dei Campionati di Rieti 1977 Gustatermiche decise di fare raddrizzare un alettone che era sempre stato leggermente svergolato fin dall'acquisto dell'aliante, ritenendo che ciò potesse anche essere la causa dell'aliante che andava storto.

Dopo che l'alettone fu raddrizzato Gustatermiche effettuò il volo di prova non appena giunto a Rieti; il risultato fu disastroso poichè l'aliante accentuò enormemente la tendenza ad inclinarsi sul piano del rollio. Lo sforzo di barra per tenere dritto l'aliante fu

così forte da costringere Gustatermiche a pilotare con due mani e ad atterrare quanto prima. Poichè i campionati stavano per iniziare e non c'era tempo per scoprire la ragione di questo grave difetto, Gustatermiche decise di riportare l'alettone alle condizioni di prima; riuscì pertanto a svergolarlo nuovamente il che riportò l'aliante nelle condizioni simili a quelle precedenti.



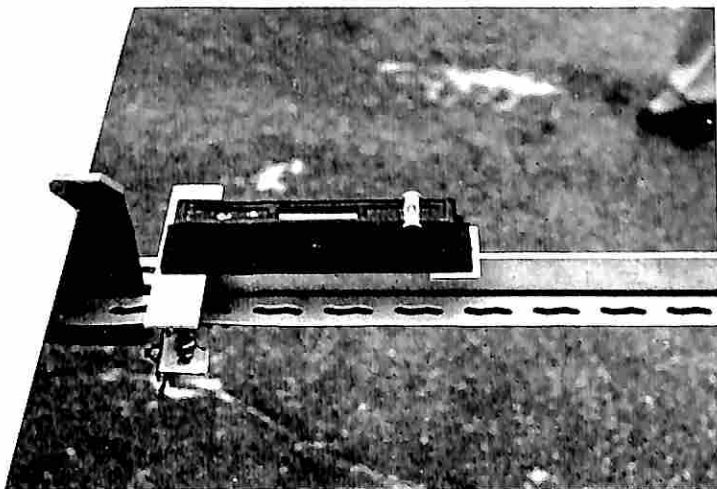
Apparecchio misuratore di simmetria di incidenza alare

Gustatermiche mi parlò allora di questo difetto che è identico a quello che riscontro sul mio aliante fin dall'acquisto con la differenza che il mio va solo storto

avendo però gli alettoni dritti e non svergolati.

Era possibile una asimmetria di portanza tra le ali e per controllare questa teoria feci una semplice e sicura prova che ciascun pilota può effettuare sul suo aliante: fissai (a terra) con nastro adesivo gli alettoni ed il direzionale in posizione «zero». In questo modo i comandi pedaliera e cloche si trovavano nella esatta posizione di volo rettilineo. Legai quindi un cordino non elastico al bordo superiore della pedaliera e presi un riferimento fisso sul cruscotto facendo un nodo sul cordino; legai un altro cordino alla cloche e trimmandola per volo a velocità di crociera presi un riferimento laterale contro la parete interna della fusoliera facendo un altro nodino. Indi andai in volo e con l'ausilio dei riferimenti sui cordini portai i comandi alettoni e direzionale al centro perfetto; con mio sommo stupore l'aliante anziché andare dritto iniziò una rapida virata a sinistra che in circa 20-25 sec. mi portò in spirale picchiata; riprovai più volte con identico risultato. Misi volutamente l'aliante in volo rettilineo e ripresi i riferimenti sui cordini.

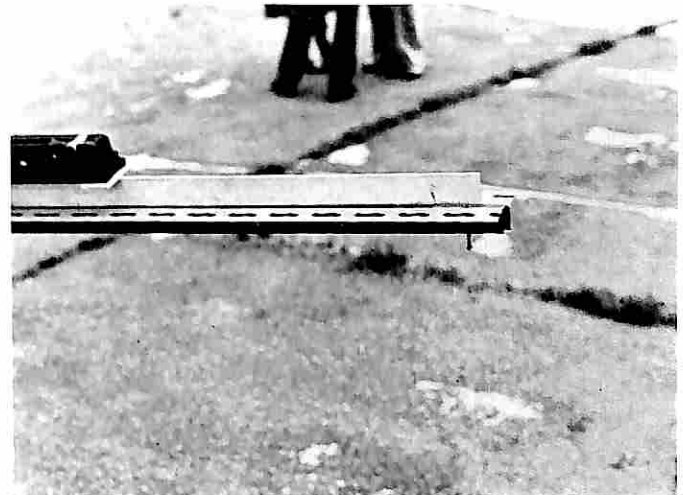
Atterrai e qui ebbi una nuova sorpresa; con l'ausilio dei riferimenti sui cordini misi i comandi nella posizione che in volo mi permetteva di volare dritto: l'alettone sinistro era alzato di 12 mm e il destro ovviamente abbassato di 12 mm.



Particolare di appoggio sul bordo di entrata e livella a bolla

Ciò confermava una svergolatura alare; ne parlai col simpaticissimo Nietlishpack il quale mi disse che il fenomeno era purtroppo frequente e dovuto a piccoli assestamenti che col tempo modificano la perfetta simmetria degli stampi dei costruttori; lo stampo di un'ala ha un notevole peso che poggia su un pavimento; un assestamento anche minimo di 1 o 2 mm del pavimento può arrecare una svergolatura all'ala con gli effetti notati da Gustatermiche e da me sull'aliante. Secondo Nietlishpack la penalizzazione può essere gravissima e sottrarre fino al 10-15 per cento all'efficienza teorica. La prova da me effettuata coi cordini fu ripetuta da Gustatermiche a Torino con bacchette rigide e il risultato fu simile; ne parlò con Piero Dall'Amico e si decise di tentare di misurare la svergolatura alare. La misurazione con un apparecchio ideato da Piero fece riscontrare differenze sensibili che andavano da 2 mm vicino all'attacco fusoliera fino a 7 mm, sulla estremità.

Purtroppo l'inconveniente della svergolatura alare si è ripetuta su aliante acquistati da pochi mesi in fabbrica; poiché l'aliante ha un costo notevole ritengo assai importante che il pilota che si appresti a ritirarlo pretenda un volo di collaudo e controlli con estrema attenzione l'eventualità di questo grave difetto che è difficile da riscontrare ma che può penalizzare severamente l'efficienza.



Sulla estremità si nota la vite micrometrica di regolazione

Funzionamento dell'apparecchio di Piero Dall'Amico.

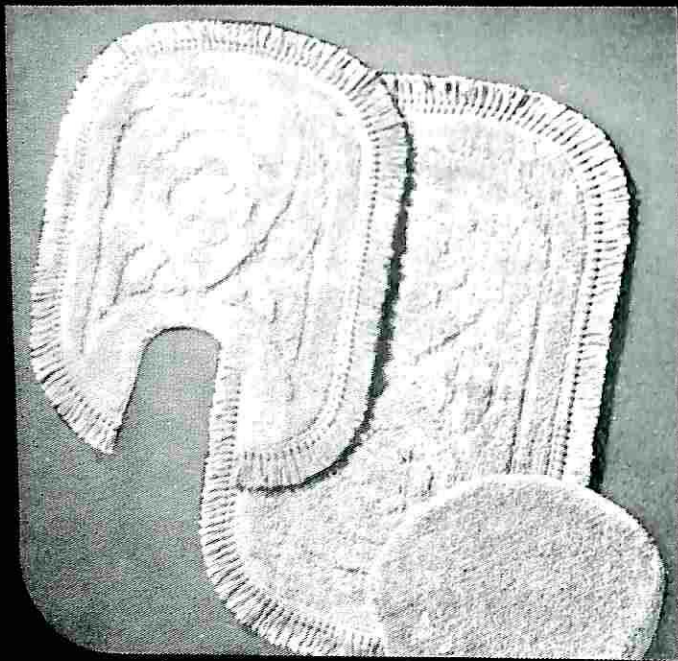
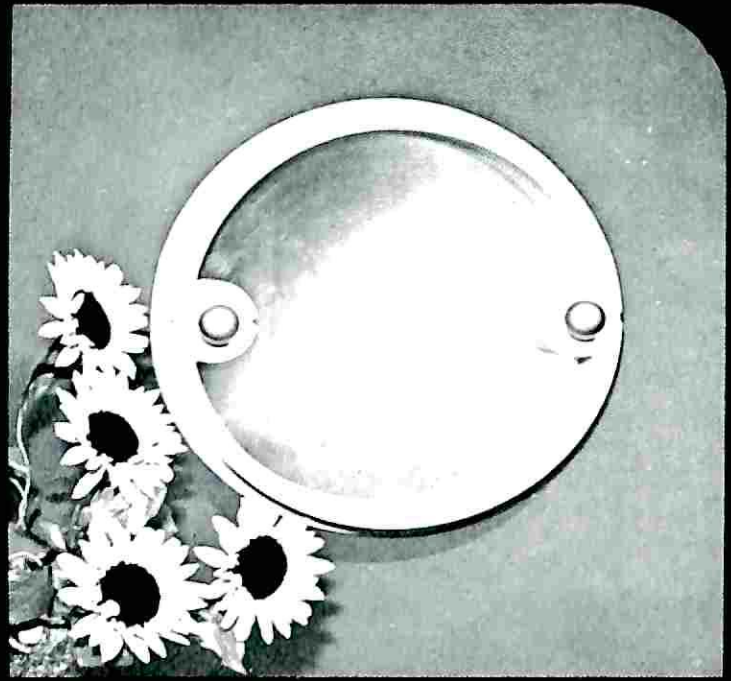
L'apparecchio è formato da un'asta rigida che viene sospesa sotto l'ala con due attacchi a pressione sul bordo di attacco e sul bordo di uscita.

Sopra l'asta e oltre il bordo d'entrata è sistemato un piano sul quale è appoggiata una bolla di livella; il piano è imperniato su una estremità mentre l'altra è appoggiata su una vite micrometrica, svitando ed avvitando la quale è possibile variare l'inclinazione del piano.

Il funzionamento è il seguente:

- 1) mettere l'aliante in bolla perfetta appoggiandolo ad un cavalletto;
- 2) segnare sulle ali dei riferimenti simmetrici equidistanti dal centro fusoliera (ad es. 2, 4, 6 m ecc.);
- 3) piazzare l'apparecchio sulla distanza ad es. 2 m dell'ala destra e agendo sulla vite micrometrica portare a livello la bolla; spostare l'apparecchio sull'ala sinistra alla identica distanza di 2 m. Se l'incidenza delle due ali è uguale la livella sarà esattamente in bolla. Se non lo è bisogna agire sulla vite micrometrica per riportare in bolla la livella. La differenza tra le due regolazioni della vite micrometrica darà l'indicazione della differenza di incidenza tra le due ali nel punto preso in esame. Se l'esame viene condotto su molti punti si può avere una idea molto precisa della simmetria o meno tra le incidenze delle ali.

Questo esame è stato esteso a parecchi aliante; su alcuni sono stati trovati insignificanti differenze di simmetria confermato dal fatto che gli stessi hanno sempre volato «dritto»; su altri anche nuovi sono state trovate differenze anche molto rilevanti, confermato dal fatto che questi ultimi hanno sempre volato «storti».



coordinati per bagno

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

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Visitate il Museo Storico A.M.

Se non erro, il 2 giugno scorso, giornata molto nuvolosa, verso le 13 quando ero in procinto di ritornare all'Osservatorio, notai diverse auto targate VA, CO e MI ferme momentaneamente all'ingresso dell'Aerobase di Vigna di Valle. Tutt'intorno vi erano personaggi a me noti, fra questi Lorenzo Scavino ed altri volovelisti con i loro familiari (erano in attesa del tenente Elio Capurso per essere accompagnati a visitare il Museo Storico dell'Aeronautica). Approfitando della giornata di sospensione delle gare a Rieti «2ª gara di Pentecoste», avevano lodevolmente pensato di affrontare un breve viaggio per visitare la sede definitiva dei velivoli storici inaugurata dal Presidente della Repubblica il 24 maggio 1977.

L'iniziativa presa dagli amici volovelisti mi colpì, sicché decisi di riproporla durante i campionati edizione '77, se fossi stato ancora convocato al fianco di Plinio Rovesti; ma ciò non è avvenuto ed ora questo mio articolo è inteso a rilanciare la proposta che potrebbe, peraltro, essere sempre valida per i futuri campionati o gare.

L'itinerario Rieti-Vigna di Valle è illustrato dalla figura 1. Con la mia auto, un «Alfa-Sud», ho sempre percorso i 100 km che separano le due località all'incirca in un'ora e mezza. Nella eventualità, pertanto, di un «briefing negativo delle 11», partite subito senza indugio! Attenzione però, non il lunedì: il Museo è chiuso.

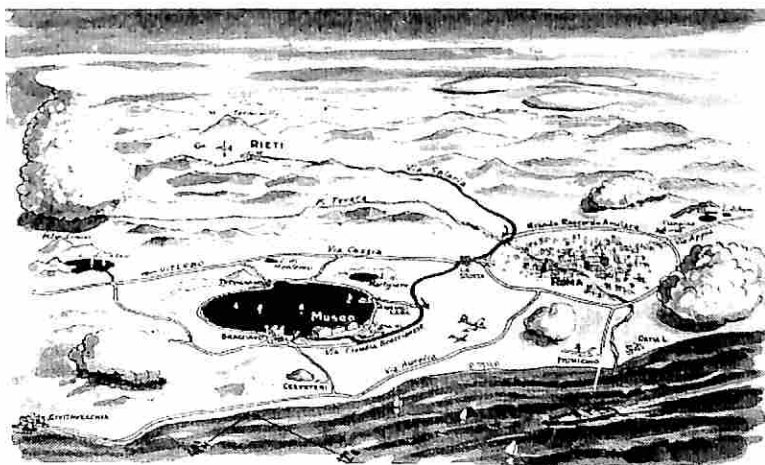


Fig. 1

Tra i più grandi d'Europa, il Museo è sorto dopo molte vicissitudini. Proposto o agognato a Torino ed a Milano, finalmente è stato realizzato a Vigna di Valle, sede logisticamente e storicamente adatta ed opportuna. L'affermazione è avallata da numerosi ed importanti avvenimenti storici che hanno visto l'Aerobase di Vigna di Valle protagonista.

Nel 1804 la mongolfiera di André Garnerin che si librò in aria a Parigi in onore di Napoleone Bonaparte, pre-

cipitò cadendo sulle rive del Lago di Bracciano nei pressi dell'attuale sede della base di Vigna di Valle. La mongolfiera, donata recentemente dallo Stato del Vaticano all'Aeronautica Militare, è oggi esposta nel Museo Storico. Cento anni dopo il capitano Maurizio Morris scelse Vigna di Valle, senz'altro per motivi meteorologici, quale base per l'attività aeronautica sperimentale dei dirigibili. Saltiamo agli anni '60 allorché l'allora t. colonnello Adriano Mantelli stabilì ben tre record mondiali d'altezza con l'aliante Ambrosini CVV6 - Canguro, dotato di un turbogetto leggero «Palas», sorvolando il Lago di Bracciano.

- 1962, record di quota, metri 6.700;
- 1964, record di quota, metri 8.736;
- 1964, record di quota, metri 9.366.

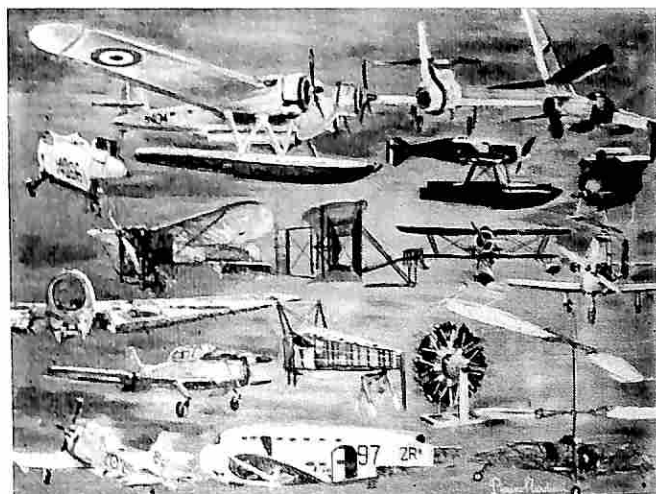


Fig. 2

Potrei quasi affermare di aver visto sorgere il Museo Storico dell'A.M., allorché involontariamente nel '71 dipinsi una tela (figura 2) che oggi potrebbe essere ribattezzata «Velivoli storici: albori del Museo». Si riporta, qui di seguito, un estratto del dépliant del Museo Storico, stampato dall'Aeronautica, e la piantina del Museo (figura 3) con l'ubicazione dei velivoli.

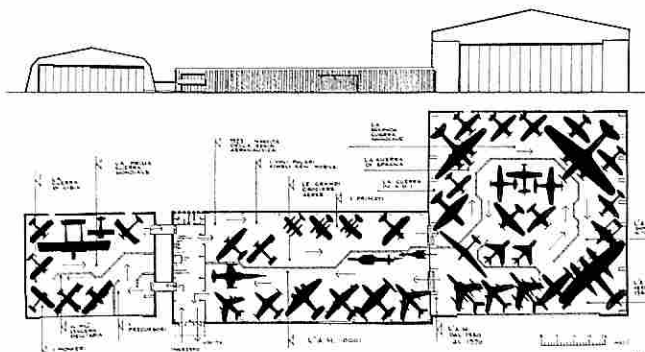


Fig. 3

Il Museo Storico dell'Aeronautica Militare

L'esposizione interna comprende oltre 60 velivoli, 80 motori, materiali di armamento di bordo e munizionamento di lancio e di caduta, missili, strumentazione ed apparati di terra e di bordo per l'esercizio del volo, combinazioni di volo e cimeli storici vari. Altri velivoli sono esposti all'esterno in mostra statica.

L'allestimento del Museo si sviluppa attraverso dei percorsi obbligatori lungo i quali con l'ausilio di teche, di foto e di sintesi scritte su pannelli, viene «raccontata» la storia del volo e dell'A.M. dalle origini ai giorni nostri.

Orario delle visite

— *Estivo (giugno-settembre):
dalle ore 9 alle ore 18.*

— *Invernale (ottobre-maggio):
dalle ore 9 alle ore 16.*

Il Museo resta chiuso il lunedì di ogni settimana ed i giorni di Natale, Capodanno e Pasqua.

Facilitazioni per i visitatori

Le riprese fotografiche e cinematografiche sono autorizzate entro l'area dedicata al Museo.

Proiezioni di documentari a carattere storico possono essere richieste da parte di scolaresche, Clubs ed Associazioni varie, previ contatti con la Direzione del Museo.

Il complesso è dotato di servizio bar, di ampi parcheggi e di una vasta area verde in riva al lago, attrezzata con panchine e tavoli per pic-nic.

Documentazione e ricerche

E' in fase di allestimento, presso il Museo, un archivio storico dove gli interessati potranno consultare fotografie, disegni, documenti e manuali d'impiego e manutenzione relativi al materiale esposto.

Collaborazione dei visitatori

L'Aeronautica Militare sarà grata ai visitatori che vorranno cortesemente suggerire dei miglioramenti o donare al Museo del materiale di interesse storico aeronautico per l'esposizione, quali fotografie inedite, uniformi, combinazioni di volo, medaglie, distintivi, documenti e cimeli vari.

Per tutte le donazioni ci si potrà rivolgere a:

Direzione Museo Storico A. M.

Aeroporto di

00062 VIGNA DI VALLE (Roma)

Tel. 06/90.24.034 (int. 95); oppure 45.71 (militare).

L'unico aliante esposto nel Museo è il «Canguro Jet» di Adriano Mantelli; ci saranno altri cimeli del genere accantonati in giro per l'Italia? Ad esempio, il «Zöegling»: il famoso aliante dell'anteguerra!

Scavino e gli altri amici, quel giorno in cui li incontrai, mi chiesero cogliendomi alla sprovvista dove si potesse mangiare bene nei dintorni. Allora non seppi rispondere, oggi sì! Andate — sinceramente non per una mia vanità — alla trattoria «Persichella» (tel. 06 90.24.980) del mio amico e consocio fotocineamatore Adriano Quinti a pochi metri dalla Piazza «1 Maggio 1945» in Bracciano; lì troverete di tutto: pizze, anguille e tante altre leccornie. Se vi resta ancora un po' di tempo, sempre a Bracciano, potreste visitare il Castello dalle sei torri — di cui una mozza — dei principi Odescalchi; vi sono custodite pregevoli opere del Pisanello, di Antoniazio Romano, di Francesco di Giorgio Martini. ...inoltre tante armi antiche. A Trevignano potreste ammirare il Museo Etrusco allestito nel palazzo comunale; in questa ridente cittadina potreste imbattervi anche con il generale Mantelli che l'ha eletta sua seconda residenza. Ad Anguillara, la terza cittadina del lago e luogo ideale per le regate veliche, c'è un esempio di architettura quattrocentesca nella chiesa di S. Francesco che custodisce meravigliosi affreschi rinascimentali.

Ringrazio dell'attenzione del tenente Roberto Di Giorgio, dell'Ufficio Documentazione e Propaganda dell'Aeronautica, per aver aggiunto la completezza in questo articolo.

Pierino Narducci



DIFFONDETELO!!

Trofeo "Gioacchino Von Kalckreuth,,

REGOLAMENTO

Art. 1 - Il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» di Como (Italia) per rendere omaggio alla memoria di Gioacchino von Kalckreuth — per anni valido portacolori del Gruppo stesso — pone in palio il Trofeo che porta il Suo nome.

Art. 2 - In armonia con gli ideali di Gioacchino von Kalckreuth ed allo scopo di promuovere mete sempre più impegnative, il Trofeo — individuale e definitivo — verrà assegnato al pilota, di qualsiasi nazionalità, che per primo effettuerà un volo di Andata e Ritorno di oltre MILLE chilometri, l'80% dei quali sull'arco alpino.

Art. 3 - Per arco alpino s'intende il territorio compreso nel quadrilatero avente i seguenti vertici:

A - BESANCON, Francia (ca. 100 Km a Nord di Ginevra)

B - BADEN, Austria (ca. 25 Km a Sud di Vienna)

C - MARIBORD, Jugoslavia (ca. 65 Km a Sud di Graz)

D - CHAMBERY, Francia (ca. 70 Km a Sud di Ginevra).

Pertanto la linea retta congiungente il pilone di partenza e quello di virata dovrà essere contenuta nel suddetto quadrilatero per almeno l'ottanta per cento.

Art. 4 - Il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania», nel porre in palio il Trofeo ha chiesto ed ottenuto la collaborazione della rivista VOLO A VELA che si assume gli incarichi organizzativi curandone le procedure e nominando la C.S.O. che elegge domicilio presso la rivista VOLO A VELA, Aeroporto «Paolo Contri» Calcinate del Pesce - Varese (Italia).

Art. 5 - La documentazione di rito attestante l'avvenuto volo dovrà essere inviata alla C.S.C. dell'Aero Club Nazionale di appartenenza e nel contempo il pilota interessato dovrà darne comunicazione scritta, entro e non oltre 20 giorni, alla C.S.O. presso la rivista VOLO A VELA.

Art. 6 - L'assegnazione del Trofeo avrà luogo solo dopo che sarà pervenuta alla C.S.O. conferma dell'omologazione del volo da parte della C.S.C. dell'Aero Club di appartenenza, semprechè il volo sia conforme a quanto indicato dagli articoli 2 e 3.

Art. 7 - La C.S.O. è composta dai Signori: Lorenzo Scavino, Alessandro Lanzi ed Emilio Tessera Chiesa.

E' prevista la composizione del Comitato d'Onore che presiederà alla premiazione la quale avrà luogo il giorno 8 dicembre, successivo all'omologazione del volo, sull'aeroporto di Calcinate del Pesce, Varese (Italia).

Trofeo "Nello Valzania,,

REGOLAMENTO

Art. 1 - Per onorare la memoria di Nello Valzania, per promuovere l'attività volovelistica e per premiare l'innegabile fascino dei voli di distanza, il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» di Como mette in palio il TROFEO NELLO VALZANIA, destinato a premiare il miglior volo di distanza, libera o prefissata. L'assegnazione avviene in conformità al C.S. FAI ed al R.S.N. dell'Aero Club d'Italia.

Art. 2 - Possono partecipare tutti i piloti — anche stranieri — in possesso della licenza sportiva FAI, con qualsiasi classe di aliante.

Art. 3 - Il Trofeo — individuale e definitivo — verrà assegnato al pilota che nel corso dell'anno solare avrà effettuato la maggior distanza in linea retta.

Art. 4 - Sono esclusi i voli di distanza effettuati nel corso delle gare.

Art. 5 - Il decollo e lo sgancio dovranno avvenire sul territorio italiano, non necessariamente l'atterraggio. La distanza verrà calcolata in linea retta dal punto di sgancio al punto di atterraggio (o di virata), in conformità alle norme FAI.

Art. 6 - Verranno presi in considerazione solo i voli che supereranno, in base all'art. 5, la distanza di 500 Km.

Art. 7 - I piloti dovranno inviare alla C.S.O. del G.V.V. «N. Valzania» la documentazione attestante l'avvenuto volo, comprendente la dichiarazione del pilota trainatore circa il punto di sgancio e la quota, la dichiarazione di atterraggio o l'equivalente previsto del C.S. FAI. Il dossier del volo dovrà essere convalidato da un Commissario Sportivo dell'Ente al quale appartiene il pilota.

Art. 8 - Il Trofeo è aperto per l'intero anno solare. Il dossier del volo dovrà essere inviato al G.V.V. «N. Valzania» entro il 31 marzo dell'anno successivo, corredato da una breve relazione tecnica.

Art. 9 - I risultati — parziali e definitivi — verranno pubblicati sulla rivista VOLO A VELA. Eventuali reclami dovranno pervenire alla C.S. locale entro 30 giorni dalla pubblicazione dei risultati definitivi.

Art. 10 - Il Trofeo verrà assegnato entro il successivo anno solare.

Art. 11 - L'assegnazione del Trofeo è subordinata alla definitiva omologazione da parte della C.S.C. dell'Aero Club d'Italia.

Trofeo "Gipron,,

1ª Edizione

REGOLAMENTO

Art. 1 - Per stimolare l'attività volovelistica alpina, caratteristica del volo a vela italiano, la S.a.s. G. Pronzati istituisce il TROFEO GIPRON, articolato in tre prove di volo a vela alpino.

Art. 2 - Le prove che costituiscono il TROFEO GIPRON sono le seguenti:

- A - volo di almeno 500 Km in AeR verso Est (1° e 2° quadrante)
- B - volo di almeno 500 Km in AeR verso Ovest (3° e 4° quadrante)
- C - volo di almeno 500 Km in circuito triangolare conforme alle norme FAI (28% o 25%), nel cui interno sia contenuta la vetta del Monte Bianco o la vetta del Monte Bernina.

Art. 3 - I voli devono iniziarsi e concludersi su territorio italiano, e dovranno essere effettuati nel periodo di tempo compreso dal 1° marzo al 30 luglio 1978.

Per ciascuna prova sarà premiato solo il volo più lungo.

Art. 4 - Il TROFEO GIPRON è aperto a tutti i piloti italiani in possesso della licenza FAI validata per il 1978.

Ogni prova sarà dotata di un premio di lire cinquecentomila, indivisibile ma cumulabile con altra prova vincente.

Art. 5 - Per concorrere all'assegnazione del TROFEO GIPRON è obbligatorio osservare due formalità:

- 1) manifestare per iscritto l'intenzione di partecipare al Trofeo,
- 2) dare immediata comunicazione scritta dell'effettuazione di ogni volo idoneo alla partecipazione.

Art. 6 - Le comunicazioni di cui all'art. 5 devono essere indirizzate alla Segreteria del TROFEO GIPRON, presso la rivista VOLO A VELA, Aeroporto «Paolo Contri» Calcinate del Pesce, Varese.

L'adesione, gratuita, deve contenere, oltre a nome e cognome del pilota, anche l'indirizzo, il numero telefonico ed il numero della sua licenza FAI.

La comunicazione del volo deve precisare l'aeroporto di partenza, i piloni ed i Km percorsi.

La Segreteria provvederà a diffondere le comunicazioni a tutti i piloti partecipanti.

La C.S.O. può escludere dalla partecipazione quel pilota che avrà taciuto l'effettuazione di un volo valido o ne avrà data errata comunicazione.

Art. 7 - Il dossier del volo, con la documentazione

di rito prevista dal C.S. FAI e dal R.S.N. dell'Ae.C. d'Italia, dovrà essere convalidato da un C.S. dell'ente di appartenenza del pilota, ed accompagnata da una relazione tecnico illustrativa del volo.

Il dossier del volo dovrà pervenire alla C.S.O. entro e non oltre il 30 settembre 1978.

Art. 8 - Alla C.S.O. — anch'essa domiciliata presso la rivista VOLO A VELA — è demandata l'interpretazione del presente Regolamento, il controllo dei dossier di volo pervenuti e la proclamazione dei vincitori.

La C.S.O. comunicherà i risultati del TROFEO GIPRON alla C.S.C. La premiazione dei vincitori avrà luogo l'8 dicembre 1978 sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce, Varese.

La C.S.O. è composta dai Signori: Lorenzo Scavino, Pino Brugali ed Ercole Addario.

Art. 9 - Nessuna responsabilità viene assunta dagli organizzatori e dalla S.a.s. G. Pronzati promotrice del TROFEO GIPRON, anche in quanto l'adesione dei piloti è volontaria.

Per cause di forza maggiore il TROFEO GIPRON potrà essere annullato o rinviato, con semplice comunicazione scritta ai piloti che avranno inviato la loro adesione.

NOTA INFORMATIVA: La Segreteria del TROFEO GIPRON (composta dalla Signora Costanza Macchi Giusti e dalla Signorina Emanuela Pronzati) potrà ricevere — nei soli giorni festivi — comunicazioni telefoniche circa i voli effettuati, comunicazioni che dovranno essere subito confermate per iscritto, come previsto dagli art. 5 e 6.

All'ultimo momento apprendiamo della
morte del

Gen. UMBERTO NANNINI

Vivo il cordoglio della famiglia volovelistica

Della sua figura parleremo ai nostri lettori
nel prossimo numero

NOTIZIARIO



gruppo volovelistico appenninico

Il GVA, Gruppo Volovelistico Appenninico, è una associazione di piloti di volo a vela con sede in Roma (Via Eupoli 90, tel. 60 91 256) sorta nel 1974 per l'iniziativa di sei volovelisti. Attualmente conta quattordici soci ed il suo presidente è Paolo Urbani. L'associazione nacque con lo scopo di creare un legame concreto tra la maggior parte dei volovelisti sportivi dell'Italia Centrale, in particolare tra quelli che svolgevano attività sportiva sull'aeroporto di

Rieti, in modo che potesse essere affrontata unitamente e quindi con maggiore efficacia ogni sorta di problemi connessa con lo svolgimento e lo sviluppo del volo sportivo. Il GVA ha ottenuto successivamente un riconoscimento ufficiale divenendo ente aggregato dell'Aero Club d'Italia. Il gruppo dispone di un hangar per ricovero aliante sull'aeroporto di Rieti e l'attività volovelistica dei suoi soci viene svolta mediante otto aliante. Tale attività, a

carattere unicamente sportivo, si aggira intorno alle mille ore annuali. La partecipazione dei piloti del GVA alle competizioni nazionali ha visto questo anno come migliori risultati: un primo, secondo e terzo posto alla I Coppa Primavera, un quinto posto alla II Gara di Pentecoste, un primo posto alla I Coppa del Velino, un primo posto al II Trofeo S. Pedrino ed inoltre un secondo posto in classe libera ai Campionati Italiani categoria nazionale ed un secondo e un quinto nella categoria promozione. Oltre a questi risultati agonistici, tre piloti del GVA hanno collaborato all'ottimo programma di corsi di performance realizzato quest'anno dall'Aero Club Centrale, e ciò nello spirito con cui è nata l'associazione.

PIK 20 E



PIK-20 E è stato sviluppato partendo dal famoso PIK-20, ed ha fatto il suo volo inaugurale il 2 ottobre 19976 a Räyskälä.

In due giorni, il costruttore capo del PIK-20 E, Jukka Tervamaki (ingegnere aeronautico) ha volato per un totale di 4 ore di cui 2 di volo a vela con motore represso.

Tutti i meccanismi hanno funzionato bene e le caratteristiche di volo hanno corrisposto a quelle del PIK-20.

Il lavoro di ricerca e sviluppo continuano in modo da avere l'aereo pronto per la produzione in serie.

La prima serie del PIK-20 verrà molto probabilmente iniziata il prossimo anno. Già ora sembra esserci molto interesse nell'aliante a motore. Sono state ricevute centinaia di richieste fino a questo momento.

modifica ai ballast dell'ASW 15 B

Onde rendere sempre più semplice e rapido il caricamento ballast sul suo aliante ASW15B Piero Dall'Amico ha studiato una modifica poi adottata con soddisfazione anche da altri piloti torinesi.

Il vantaggio è il caricamento direttamente dai fori di scarico dell'acqua senza dover staccare i due tubi di plastica che raccordano i ballast ai tubi di scarico. Il sistema permette naturalmente il caricamento contemporaneo dei ballast.

Per ottenere questo scopo basta una semplice modifica al sistema di sfiato dei ballast che di serie si immette nei tubi di scarico dell'acqua.

Ecco in cosa consiste la modifica:

- staccare i due tubetti di plastica dal raccordo di sfiato in ottone;
- collegare tra loro i due raccordi di sfiato in ottone con un tubetto di plastica (in questo modo restano chiusi);
- collegare i due tubi di plastica di sfiato ad un raccordo a Y che sarà fatto uscire dal coperchio di ispezione della fusoliera (foto A B).

Con questo «device» abbinato al sistema di caricamento contemporaneo dalla rete idrica o dall'autobotte (Rieti), si facilita l'operazione di riempimento con assenza di qualsiasi fatica.

Il sistema è molto utile poichè succede spesso che per la fretta o per la scomodità si tralasci di fare questa

operazione che torna invece molto utile in volo.

(a cura di Emilio Tessera-Chiesa)

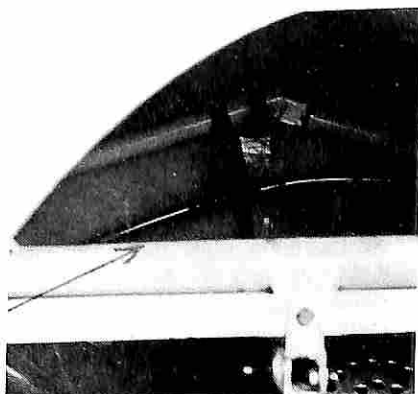


Foto A

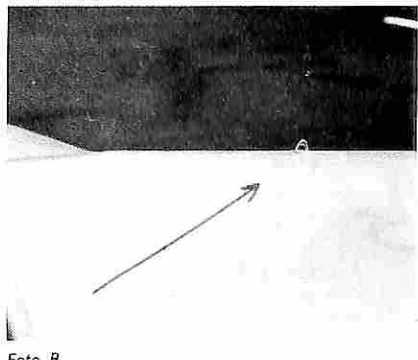
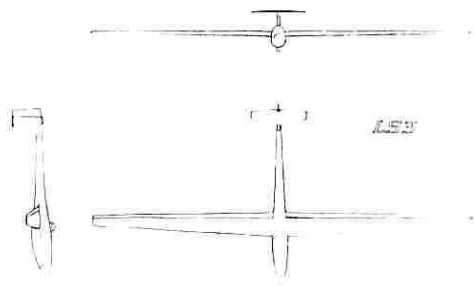


Foto B

LS3

alianti ad alte prestazioni



ALA

- 1) GFK sandwich, profilo Wortmann modificato.
- 2) Flaps-alettoni con vantaggi aerodinamici anche a piccole incidenze, nessuna fessura trasversale, nessuna uscita d'aria dai collegamenti, diruttori dorsali sigillati contro fuoriuscita d'aria.
- 3) Longheroni stampati, sistema LS1-F (sviluppo proprio).
- 4) Ballast sostituibili.
- 5) Attacchi automatici per flaps-alettoni, diruttori e collegamento acqua.
- 6) Accoppiamento dei flaps con i diruttori dorsali per ridurre la velocità d'atterraggio.

TIMONE

- 1) Elemento rigido.
- 2) Attacco automatico.
- 3) Blocco di sicurezza.

FUSOLIERA

- 1) Guscio interamente in GFK, naso rinforzato.
- 2) Capottina in un pezzo con finestra scorrevole. Apribile mediante cinematica speciale (sistema LS1-F).
- 3) Gancio baricentrale retrattile col carrello. A richiesta anche con gancio Bug. Facile intercambiabilità. Pedaliera regolabile.
- 4) Sedile anatomico con schienale regolabile e poggiatesta.

CARRELLO

- 1) Ammortizzato, retrattile all'interno della fusoliera in vano ermetico.
- 2) Leva di comando situata a sinistra.
- 3) Freno a pedale.

Il volo di collaudo è avvenuto con successo a fine febbraio 1976. Piacevoli le qualità generali di pilotaggio. La velocità di atterraggio è chiaramente inferiore a quella dell'LS1-F. I diruttori — simili a quelli dell'LS1-F — si sono di-

mostrati leggermente insufficienti e verranno modificati idoneamente nella produzione di serie.

Per appurare qualcosa sulle prestazioni di volo sono stati eseguiti dei confronti con l'LS2, in volo veloce, e con l'LS1-F in volo lento.

I calcoli teorici sembrano confermare una superiorità dell'LS-3 sia nel volo veloce che nel volo lento. I tre alianti comparati avevano lo stesso carico alare. Crediamo perciò che questo modello incontri il desiderio di molti volovelisti riguardo maneggevolezza, maggior resa e sicurezza ottimale.

Collaudo del CANARD - 2 FL

A conclusione di una serie di prove riguardanti la controllabilità ed i metodi di decollo il 7 settembre 1977 ha avuto luogo il volo collaudo del prototipo dell'alianti ultraleggero a decollo autonomo prodotto dalla ditta Aviafiber.

Il collaudatore E. Ruppert ha decollato con «rullaggio a piedi» da un leggero pendio erboso (rapporto di pendenza 1:5) senza aiuti tecnici e l'alianti si è sollevato in volo dopo 35 metri. La manovrabilità e la stabilità del poco convenzionale alianti che adotta la soluzione «canard» si sono dimostrate soddisfacenti. Per ulteriori voli-prova di maggior durata è prevista l'esperienza nella zona prealpina.

AVIAFIBER AG, Flugzeugbau - Sagenrainstrasse 4/CH - 8636 Wald/Schweiz Tel. 055/952055.

Il Canard 2 FL viene costruito su stampi negativi utilizzando laminato plastico della vetro-fibre Du Pont Kevlar e irrigidito con espanso ad altissima densità.

Per i profili è stato adoperato il Wortmann FX 63-137.

Per la certificazione svizzera l'alianti corrisponde alle norme relative ai velleggiatori: ne consegue che per volarci

è necessario possedere un brevetto di volo a vela. Per la metà del 1978 è prevista l'estensione riguardante i metodi di decollo. I costruttori ritengono di consegnare i *primi pezzi* nel gennaio 1978 e hanno fissato — per la prima serie — il prezzo in Fr. Sv. 13.000 (senza strumenti e franco fabbrica).

Il decollo avviene con corsa a piedi (come per un deltaplano) dopo di che il pilota ritira le gambe, si distende all'interno e richiude gli sportelli inferiori; oppure dopo rullaggio e in questo caso ha già assunto la posizione di volo. Le velocità di esercizio sono comprese tra i 36 e i 100 km/h. Per controllare queste variazioni è sufficiente lo spostamento longitudinale del pilota che alloggia su un piano mobile appositamente studiato per questa necessità.

Atterra in pochissimo spazio, come un deltaplano per mezzo di un efficacissimo diruttore, su un pattino che è retrattile.

L'ala viene smontata in quattro pezzi e per il trasporto su strada la lunghezza massima è di metri 4,80. Per il montaggio si utilizzano spinotti incorporati e giunti automatici.





Schedina tecnica

apertura alare	m. 13.5
superficie alare totale	mq. 13
allungamento ala principale	20
allungamento ala canard	7
peso a vuoto	kg. 43
carico utile	kg. 50 : 120
carico alare	kg. mq. 7.2 : 12.5
E max. (calcolata)	31 a 55 km./h.
caduta min. (calcolata)	0.48 m. s. a 48 km./h.
caduta min. (calcolata)	0.60 m. s. a 64 km./h.
caduta min. (calcolata)	0.80 m. s. a 73 km./h.
caduta min. (calcolata)	1.00 m. s. a 80 km./h.
caduta min. (calcolata)	2.00 m. s. a 100 km./h.
velocità minima	km. h. 36

15^{MO} RADUNO

Convenuti a Ferrara gli ex aliantisti d'assalto dell'Aeronautica Militare Italiana

Quando 15 anni fa sul campo di Calcinate si svolse il 1° Raduno Aliantisti per idea di Brunero Scalabroni e sotto la regia di Plinio Rovesti, nessuno pensava che sarebbe andato così lontano nel tempo.

Ogni anno, puntualmente, gli ex aliantisti circondano con entusiasmo il loro Comandante (Gen. Adolfo Contoli) e cercano in lui il segreto di quella giovinezza che lo pervade (a febbraio compirà gli 80). E' probabile che chi ha fatto del volo a vela o lo stia facendo ha nella mente qualcosa che altri non pos-

sono avere. La media di questi ex aliantisti è sui 56 anni, ma il giovanile entusiasmo che si rinnova ad ogni Raduno ha dell'incredibile. E' fuor di dubbio quindi che chi ha a che fare con il «volo silenzioso» si sente eternamente giovane.

A Ferrara i partecipanti sono stati circa un centinaio provenienti da ogni parte d'Italia (isole comprese).

Alle 11, in un hangar dell'aeroporto è stata celebrata una S. Messa in memoria dei Caduti del Reparto ed è stata letta la preghiera dell'aliante.

Un particolare ringraziamento va al Presidente dell'Aero Club di Ferrara Sig. Franco Bignardi per la sua cordiale ospitalità.

Il Comitato Organizzatore costituito dai piloti aliantisti ferraresi capeggiati da Giorgio Vaccari e Nino Goldoni è stato impeccabile. Il Raduno conviviale ha avuto luogo presso l'Hotel Carlton di Ferrara. Il nostro Donato di Cremona, come sempre, ha saputo con le sue parole, portarci in un'altra dimensione. Il Generale Contoli, visibilmente commosso, ha poi pronunciato parole di ringraziamento e di riconoscenza, tra gli scroscianti applausi dei convenuti che hanno così tributato al loro Comandante un'interminabile dimostrazione di affetto e di simpatia.



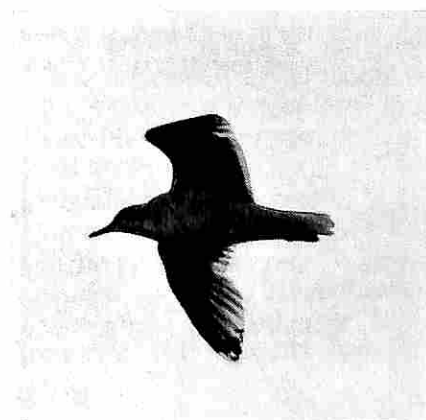
Primavera del 1943. Aeroporto di Orio al Serio. La partenza di un DFS 230 a rimorchio di un CR 42.

(Ricordi di Emilio Pastorelli)

Un applauso vigoroso è andato anche al Vice Comandante del Reparto il Magg. Pil. Francesco Brera di Milano, come sempre presente insieme ai suoi più stretti collaboratori: i Cap. Pil. Corradi di Parma, Gallieni e Marson di Milano, nonché gli istruttori Gallone, Besia e Spirito.

Ci rivedremo ancora nel 1978 e questa volta andremo nella culla del volo a vela italiano, Asiago, dove, nell'ormai lontano 1924, ebbe inizio quel 1° Campionato che diede avvio al nostro sport in Italia.

Emilio Pastorelli

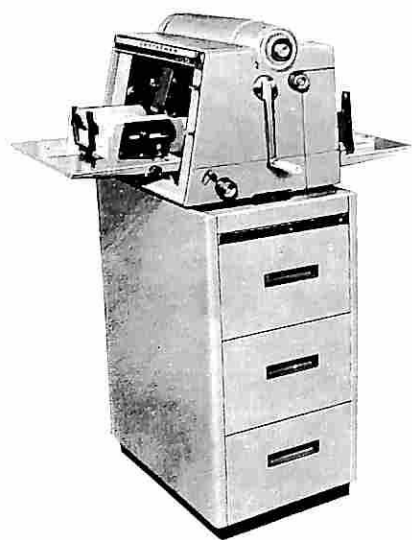


Gestetner

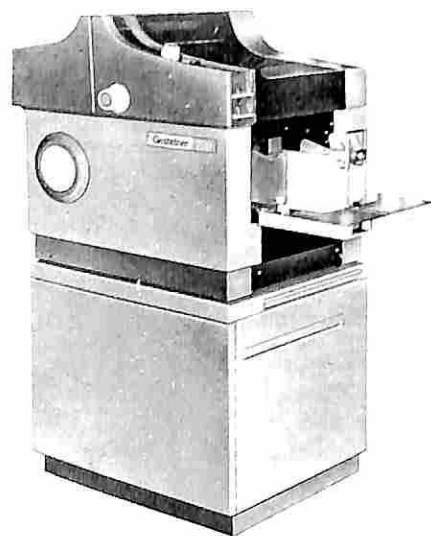
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

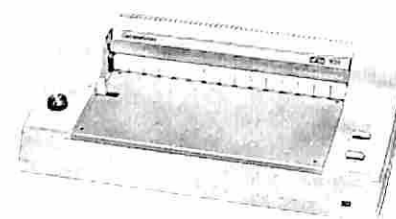
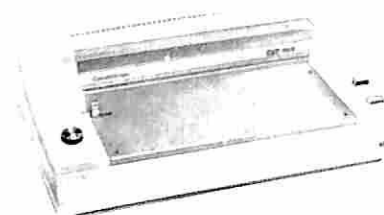
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPLICAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

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

PER ULTERIORI INFOR-
MAZIONI, SENZA IMPE-
GNO, INVIATECI L'AC-
CLUSO TAGLIANDO.



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

Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

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

L'attività dell'Aero Club Centrale Volo a Vela - Rieti

L'ATTIVITA' DEL 1977

- Attività di volo Ae.C.C.V.V. ore 4.270.33'
- Campionati Italiani 1977 ore 2.681.53'

per un totale di ore 6.952.26'

- Stages effettuati n. 15 - Piloti partecipanti n. 110 rappresentanti di tutti i Club Volovelistici Italiani.

- Insegne F.A.I. conseguite n. 91 così suddivise:
Insegne parziali d'argento:

DURATA 28
QUOTA 25
DISTANZA 17

di cui n. 16 Insegne d'Argento complete. I piloti che le hanno effettuate sono: Minio, Gabrielli, Goggi, Ampleati, Pecorella, Girardi, Gervasio, Roscitto, Maneggia, Bolzoni, Lora, Erba Lidia, Acquaderni Margherita, Marchetti, Giurlani, Della Salda.

- Insegne parziali oro:

DISTANZA 9
QUOTA 2

di cui n. 2 insegne oro complete. I piloti che le hanno effettuate sono: Muzi, Baroni.

- Insegne parziali di diamante:

DISTANZA 9
QUOTA 1

- I piloti nazionali e non che hanno contribuito al successo dell'attività di volo sono: Muzi, Trentini, Lanzi, Marchisio, Perotti, Patuzzi, Paolillo, Bertolini, Ferrari M., Menaldo, Colombo A., Mela, Monti, Gavazzi, Bertoli, Piludu, Vergani, De Orleans, Urbani L.

- E' stato effettuato un corso per Istruttori di Volo a Vela con la partecipazione di n. 11 piloti, tutti promossi.

- Inoltre sotto la direzione dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela si sono svolti i Campionati Italiani 1977, Coppa di Primavera, Gara di Pentecoste, Coppa del Velino, Trofeo San Pedrino.

RAFFRONTO ATTIVITA' DI VOLO 1976-1977

	alianti ACCVV	moto alianti ACCVV	traini ACCVV	alianti di altri clubs
1976	782.17'	201.23'	280.12'	1.197.19'
1977	2.085.10'	118.36'	467.03'	1.599.44'
(+/-)	+1.302.53'	-82.47'	+186.51'	+402.25'
(%)	(+166%)	(-41%)	(+66%)	(+33%)

PROSPETTO DI ATTIVITA DI VOLO 1977

mese	alianti ACCVV	moto alianti ACCVV	traini ACCVV	alianti di altri clubs
gennaio	11.45'	5.35'	5.54'	1.18'
febbraio	40.57'	9.11'	8.38'	8.39'
marzo	59.04'	11.20'	12.41'	37.17'
aprile	158.22'	13.35'	44.29'	183.55'
maggio	419.01'	15.10'	79.16'	292.09'
giugno	423.55'	14.05'	53.52'	169.19'
luglio	430.41'	5.00'	95.02'	684.40'
agosto	89.07'	1.00'	63.20'	10.07'
settembre	329.47'	25.50'	61.19'	187.24'
ottobre	98.47'	10.10'	37.00'	6.46'
dicembre	23.44'	7.40'	5.32'	18.10'
totali	2.085.10'	118.36'	467.03'	1.599.44'

ore svolte con mezzi dell'ACCVV 2.670.49'
(efficienza 6 alianti)

ore svolte con alianti di altri clubs 1.599.44'

ore svolte per i campionati di volo a vela 2.681.53'

totale 6.952.26'

LE IDEE E I PROGRAMMI DEL '78

- Continuare nei programmi di performance, di gare e di attività impostati nel '77.
- Mantenere inalterate le tariffe, con un lieve ritocco per i traini.
- Potenziare la flotta con un Robin DR 400 R per i traini, un A 3 proveniente — in prestito — da Varese, la disponibilità di un Kestrel 17 per voli di particolare impegno.
- Organizzare meglio i corsi di performance con la presenza, se possibile, di due istruttori (uno per l'iniziazione e uno per l'alta performance) almeno per i periodi di più favorevoli condizioni meteo.
- Migliorare la metodologia didattica (Leonardo Brigliadori sta preparando una standardizzazione dell'istruzione alla performance).
- Destinare uno dei corsi di performance ai piloti istruttori.
- Migliorare le infrastrutture: rendere più «abitabile» la casetta per dormire, gli ambienti di lavoro (uffici e aule), affrontare il problema della manutenzione degli hangar (riparazione e verniciatura). Per questi problemi l'Aero Club d'Italia ha stanziato Lire 10.000.000.
- Migliorare e standardizzare le metodologie dei corsi istruttori.

Per tutto chiediamo ancora una volta partecipazione e collaborazione effettiva. Scriveteci per farci sapere se siete d'accordo o no, i vostri suggerimenti e le vostre proposte.

Vi auguriamo un 1978 pieno di meravigliosi voli.

Riunione del Bureau della FAI-CIVV

Parigi, 8 ottobre 1977

Presenti:

Ivans (USA), Presidente;
Johannessen (Norvegia), Nietlispach (Svizzera), Ragot (Francia), Weinholz (Germania Federale), Morelli, membri del Bureau;
Schwing (Olanda), Segretario;
Larcher (Direttore Generale FAI).
Invitati i seguenti membri del Comitato organizzatore dei Campionati Mondiali di Volo a Vela 1978: de La Martinière, Leurat, du Manoir, Juillot

1) CAMPIONATI MONDIALI 1978

Gli organizzatori hanno ragguagliato il bureau su molti aspetti del lavoro preparatorio in corso. Molte delle informazioni sono contenute nel Bollettino n. 2 (datato 5 ottobre 1977) di cui è qui allegata copia. Altre notizie sono:

- ci saranno due distinti traguardi di partenza (uno per classi Libera e 15m, uno per classe Std.);
- sono previsti circa 65 piloni illustrati da relative cartoline. Il sistema di sorvolo adottato è, dichiaratamente, quello di Rieti (con PV e PF);
- ci saranno frequenze radio riservate alle operazioni di partenza (traguardo): due per la Std., una per la Libera, una per la 15m;
- il sistema Chronomat sarà consentito solo ai fini del tempo x;
- peso max dell'aliante: deve essere dichiarato sul modulo di iscrizione. Comunque, quello che conta, è quello che risulta dal CN (o dal «Permit to Fly»);
- alla data dell'8 ottobre erano pervenute 65 iscrizioni. Se il numero totale supererà sensibilmente il limite di 100 (o di 50 per classe) alcune iscrizioni dovranno essere rifiutate. Uno dei criteri adottabili sarà quello di cancellare un concorrente per ogni squadra seguendo l'ordine cronologico inverso di arrivo delle iscrizioni. E' comunque garantita l'iscrizione di 3 piloti per squadra in ragione di uno per Classe;
- nello spirito dello Statuto FAI gli organizzatori accetteranno l'iscrizione di qualunque Paese membro della FAI (quindi anche Sud Africa, Rhodesia ecc.), confortati in ciò dalla posizione già chiaramente assunta dal Ministero degli Esteri francese. Nel caso di atteggiamenti protestatari di altri Paesi, potranno essere contro di essi applicate sanzioni, come per esempio: sospensione da questo e da futuri Campionati, non restituzione delle quote di iscrizione.

E' raccomandato a tutti gli Ae.C. nazionali di far pervenire al più presto (comunque non oltre il 31 ottobre), il questionario allegato al Bollettino n. 2.

2) REVISIONE DEL CODICE SPORTIVO

Johannessen (presidente del sottocomitato competente) ha riferito su ulteriori minori modifiche apportate.

3) QUESITO posto dal sottoscritto su richiesta di nostro pilota volovelista in merito a voli su triangolo non completato ai fini del conseguimento del diamante di distanza:

Risposta del bureau (interpretazione del C.S.):

- a) la regola del 28° non si applica ai triangoli per voli di insegna;
- b) atterrando nella banda di 10 Km non vanno apportate detrazioni per scostamento;
- c) se si atterra fuori banda il volo non è valido.

4) PROSSIMA RIUNIONE C.I.V.V. e Bureau:

Parigi, 15-16-17 marzo 1978.

Piero Morelli

Dal 1° Gennaio 1978 nuove norme per i rimorchi di attrezzature sportive

In attesa del futuro nuovo Codice della Strada il Ministero dei Trasporti ha diramato una circolare che regola in modo organico e completo il settore dei rimorchi per autovettura e delle autocaravan.

La circolare definisce i veicoli in questione e ne precisa le caratteristiche e stabilisce le diverse regole.

La circolare ministeriale cita finalmente i rimorchi per il trasporto specifico di attrezzature turistiche e sportive, quali imbarcazioni, alianti, animali domestici ecc.

Un interessante e dettagliato articolo in proposito lo potete leggere su «Quattroruote» del mese di gennaio 1978.

Il 16° Congresso dell'O.S.T.I.V.

Sarà tenuto a Chateauroux dal 20 al 29 luglio, in concomitanza con i Campionati Mondiali.

L'apertura ufficiale del Congresso è prevista per giovedì 20 luglio alle ore 15, nei successivi 7 giorni si succederanno le presentazioni delle relazioni divise nelle due abituali categorie: tecnica, riguardante la concezione, la costruzione, la strumentazione e l'utilizzazione degli alianti e scientifica, riguardante essenzialmente la meteorologia.

Sabato 28 avrà luogo l'assemblea generale dei membri attivi dell'OSTIV, seguita dal pranzo di chiusura.



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

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

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

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

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

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

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

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

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

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE Tel. 0746/638956 Poggio Bustone - RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Oswaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE TEATRO FLAVIO (da Adelmo) Via Garibaldi 247 Tel. 0746/44392 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>TRATTORIA RISCHIONE La cucina casereccia</p>	<p>« IDILLIO » - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzeno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	

STORIA DI DUE AMICI

Ansiolitico per volovelisti afflitti per stress da fattore correttivo. Da leggersi anche senza prescrizione medica. Saggio gratuito pervenuto in redazione da anonimo siciliano

La colomba bianca si innamorò del cavallo bianco, e questo amò la colomba. Il cavallo era stanco, perchè aveva corso tanto e girato tutte le verdi praterie del mondo; perciò si sentiva vecchio e allora non chiedeva altro alla sua amica Vita se non di poter vivere più intensamente tutto il verde dei prati, l'azzurro dei cieli e l'immensità delle notti stellate, tutte cose che forse durante le sue veloci galoppate gli erano a volte sfuggite. La colomba era molto giovane e bianca come la neve e come la schiuma dei torrenti di montagna.

L'amica Vita doveva continuamente rispondere alle domande della colomba, perchè questa gliene faceva tante, ma tante, ed ogni istante voleva sapere, conoscere, scoprire. Ed era piena di gioia la colomba, voleva dirlo a tutti com'era bello farsi abbracciare dal cielo, o giocare con le foglie degli alberi.

Ma si accorse che gli altri colombi seppure parlassero la sua stessa lingua, e fossero bianchi e giovani come lei, erano molto tristi e a lei sembravano così vecchi, così stanchi di volare, di mangiare, di cantare, di far tutte quelle cose che a lei regalavano felicità, e si chiese perchè di questo.

Lo capì un giorno che parlò ai colombi (lei di solito, era sempre sola perchè le sembrava di capire che nonostante gli altri uccelli parlassero, volassero e mangiassero sempre insieme, in realtà erano chiusi ognuno nelle proprie penne, perchè tutto ciò che questi facevano, sembrava che dovessero subirlo, o sopportarlo). Parlò ai colombi dicendo che l'amica Vita, quel giorno le aveva regalato un pezzetto di una nuvola, perchè diceva che assomigliava al suo piccolo corpo. A sentir queste parole, tutti i suoi fratelli si guardarono, e si sarebbe detto quasi che sembravano meravigliati, se non si sapeva che quelli non potevano meravigliarsi, perchè non conoscevano i sentimenti. Quindi risposero che loro della Vita, ne avevano solo sentito parlare, e sapevano che questa Vita abitava in un posto lontano, e comunque era impossibile che potesse parlare con un essere vivente, e addirittura fare regali.

La colomba ebbe chiaro tutto, e partì da loro, dicendo che qualunque cosa esse pensassero, l'amica Vita le faceva ogni istante un regalo, e così dicendo, volò da Lei.

Volò molto, sebbene fosse tanto giovane; e incontrò tanti animali, e tanti colombi; fra questi molti volevano trattenerla perchè lei aveva amore e passione per chi incontrava; ma dopo un po', quasi all'improvviso, decideva di andarsene, e di volare via, lasciando magari un po' di nostalgia; per questo,

da tempo si guardava le piume per vedere se si fossero sporcate. Ma l'amica Vita le disse una volta: «Non c'è niente che ti potrà sporcare se tu non vorrai farti sporcare». La colomba sorrise, ma da quella volta decise di abitare sempre in cielo. Così passò un po' di tempo, la colomba non era felice, ed era anche sola, ma aveva imparato a parlare col cielo, col silenzio e con la sua solitudine, e si lasciava cullare da queste cose. Finchè in un tardo pomeriggio, quando tutto il mondo si incendiava del tramonto, e la terra sembra bruciare, in mezzo a quel rogo, la colomba vide una macchia bianca che spiccava, e non si confondeva con la prepotenza di quei colori; allora incuriosita da quel bianco si decise a volare un po' più basso per vedere cosa fosse quel chiarore. Era un cavallo. La colomba si guardò il colore delle piume e pensò che lei e il cavallo si somigliavano. Da quel giorno volò sempre più basso, perchè il cavallo la incuriosiva e la divertiva e poi non c'era nulla che macchiasse mai il suo mantello. Il cavallo era simpatico, scherzava con tutti gli animali, e quando alzava la testa al cielo (perchè l'alzava spesso), le sorrideva.

Un giorno il cavallo chiese alla colomba che cosa volesse dire galoppare e cosa volesse dire volare. La colomba si sentì molto piccola, perchè era una domanda che nessuno le aveva mai fatto e non sapeva bene che cosa volesse dire, ma era certa che galoppare voleva dire fare quello che fanno i cavalli, e volare, quello che fanno le colombe. Il cavallo sorrise, poi per un certo tempo non si videro più. Un giorno ci fu un grosso temporale, che così non se ne erano mai visti; allora la colomba dovette posarsi su un ramo; ad un tratto si sentì toccare una piuma,

ma, si voltò e vide il cavallo bianco che si era rifugiato anche lui sotto l'albero. Risero insieme e si sentirono più caldi, perchè erano diventati amici. Facevano lunghe passeggiate insieme e la colomba ascoltava felice il cavallo che era dolce e tenero, e sapeva tante cose che le erano sconosciute. Lei non gli chiedeva niente di lui e del suo passato, gli bastava vederlo accanto a lei e poi dalle sue parole lei capiva la sua vita. Un giorno il cavallo le accennò con una certa tristezza che lui avrebbe potuto ritornare a galoppare, e lei a volare nel cielo, ma fu solo un momento, perchè poi disse con serenità che il futuro è fatto di tanti piccoli pezzi di presente. Così come il cavallo aveva insegnato alla colomba a galoppare, portandola sul dorso, lei volle un giorno insegnare a volare al cavallo. Andò in cielo e ne staccò un pezzetto, perchè il suo amico potesse tuffarcisi dentro, e fece sempre così fino a quando si accorse che il cielo e la terra erano amici come loro, si toccavano come loro, erano uniti, e perciò galoppare era volare, e volare era cantare, ridere, vivere.

Una sera la colomba chiese al cavallo di raccontarle una storia, e questi le raccontò di una colomba e di un cavallo. Poi lui le chiese di dirla lei ora una storia, e questa rispose che non ne sapeva; ma il cavallo replicò che ogni creatura ha una storia da raccontare. D'improvviso si accorsero che fin dal primo momento che si erano incontrati e parlati, nonostante fossero due animali diversi e parlassero lingue differenti, si erano sempre capiti. Si sorrisero e in quella notte scura, all'orizzonte, dove il cielo si unisce alla terra, brillarono due astri bianchi.

Una colomba

OCCASIONE: SHK COME NUOVO! SVENDESI

Marche I.CIAU Eff. mex. 1:38

200 ore dopo la revisione delle mille.

Strumentazione base più vario acustico più radio Dittel più ossigeno. Teli e rimorchio chiuso.

C.N. e assicurazioni RCvT e CORPO validi fino al mese di marzo 1978.

Prezzo complessivo: L. 6.500.000

Scrivere a:

COLOMBINO - Aeroporto «P. Contri»

Calcinato del Pesce - VARESE

SETTIMANA LOMBARDA DEL VOLO

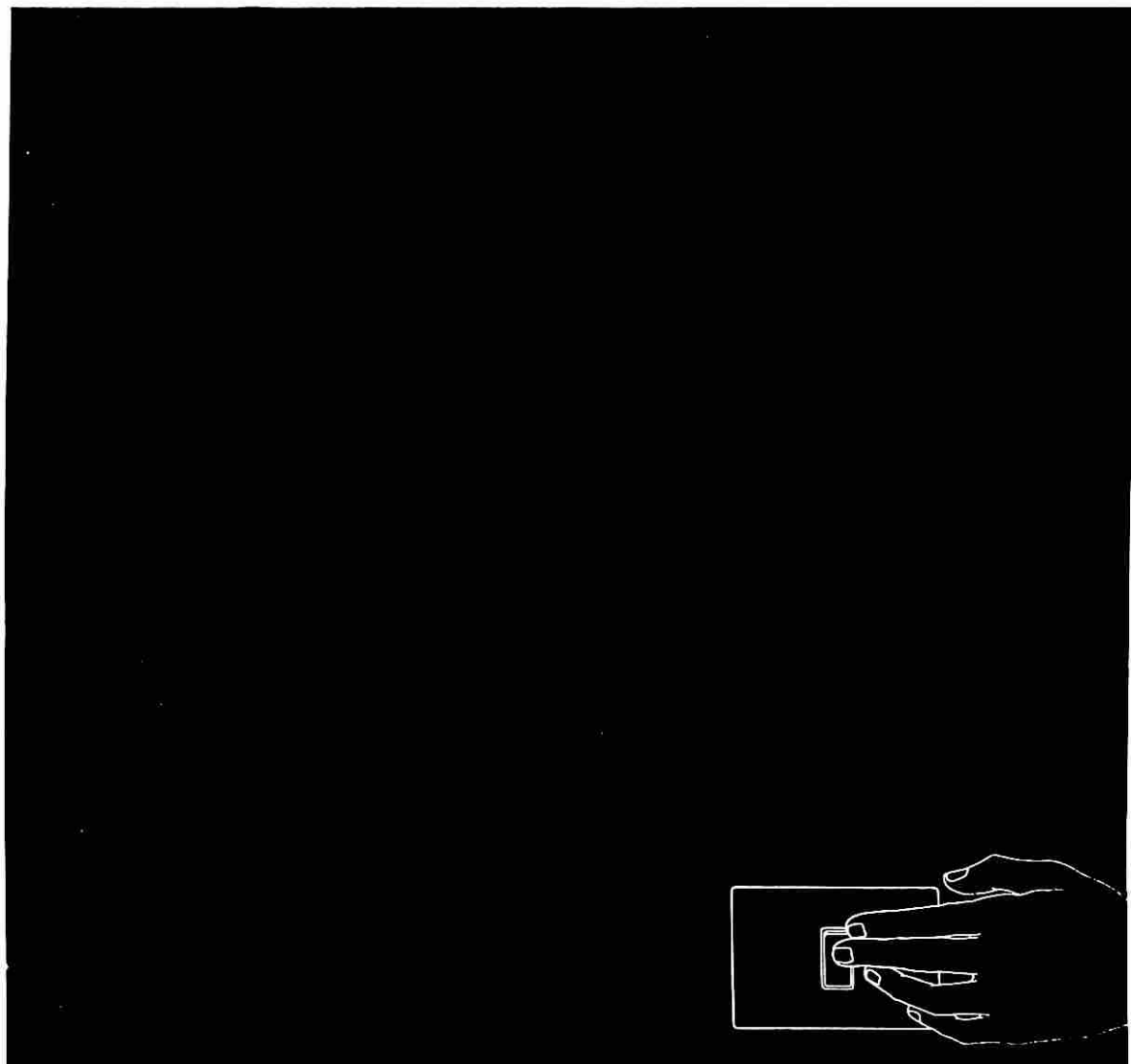
Organizzata da CARIPLO e coordinata da Aero Club Volovelistico Milanese

Si è concluso nei giorni scorsi l'accordo tra l'AVM e la CARIPLO per una serie di manifestazioni che coronano 4 anni di lavoro degli amici Lucchini e Trentini e che serviranno a degnamente supportare la gara di volo a vela «4° Trofeo Colli Briantei». In sostanza si è passati dall'idea iniziale di reperire fondi a mezzo di un fascicolo pubblicitario (1975-1976) alla formula conclusiva — sperimentata già nel 1976 — di offrire ad un unico «Sponsor» una Manifestazione Aerea con una serie di conferenze. La CARIPLO ha accettato interamente il nostro programma che coinciderà con la Fiera di Milano e che avrà vasta risonanza in quanto pubblicizzato per mezzo dei «media» classici: stampa, manifesti, radio televisione ecc. La parte Milanese avrà luogo nel Salone dell'Economia Lombarda — Palazzo Confalonieri — Via Romagnosi 6, Milano; mentre la parte Volo avverrà sull'Aeroporto di Alzate Brianza secondo il seguente calendario:

- giovedì 13 aprile nel Palazzo Confalonieri alle ore 11,30 Conferenza Stampa.
All'esterno verranno esposti 3 alianti ed un deltaplano mentre all'interno sarà già operante una mostra di plastimodelli di aerei in scala 1:72 e una mostra storica di aerei in scala 1:20 (dal Farman al G-91) prodotti dalla Fiat e per gentile concessione del Museo Storico della Fiat. Quanto inerente a detta Mostra sarà coordinato da Valerio Soffientini della «Rivista Aerei». Ai giornalisti intervenuti saranno proiettate una serie di diapositive sonorizzate a cura di Vittorio Valesio.
- Venerdì 14 aprile nel Palazzo Confalonieri alle ore 18,30.
Serata inaugurale della «Settimana Lombarda del Volo» alla presenza delle massime Autorità Cittadine e dei Piloti della prestigiosa Pattuglia Italiana «Frecce Tricolori». Seguirà una proiezione di film documentari.
- Sabato 15 aprile - pomeriggio, Aeroporto di Alzate Brianza.
Prove Manifestazione Aerea.
- Domenica 16 aprile alle ore 14 sull'Aeroporto di Alzate Brianza (in caso di pioggia, riserva domenica 23 aprile).
Manifestazione Aerea con la partecipazione ufficiale delle Ditte: Agusta, Caproni, Macchi e Siai-Marchetti e con l'intervento dei paracadutisti «Falchi Blu», della pattuglia «Frecce Tricolori» dell'Aeronautica Militare nonché di altri 20 eccezionali acrobati del volo. L'ingresso è gratuito.
- Giovedì 20 aprile alle ore 21 nel Palazzo Confalonieri. Conferenza.
Il tema è: Volo a Vela o Volo Delta? Dibattito sull'argomento con proiezione di film.
- Dal 28-29-30 aprile e 1° maggio - Trofeo Colli Briantei per Classe Standard e Club con «partenza simultanea».

Questo è in dettaglio il ricco programma per il quale tutta l'AVM è impegnata. Approfittiamo dell'occasione per ringraziare l'Avv. Bassetti ed i suoi collaboratori sigg. Mauro, Frigerio e Corbia, il formidabile «team» della Cariplo, senza l'aiuto dei quali questo felice incontro in favore del Volo non sarebbe stato possibile!

Contiamo inoltre sulla partecipazione di tutto il Volo a Vela Italiano per la perfetta riuscita della Manifestazione stessa.



M-73

b ticino: tutto quello che non pensi quando accendi la luce

Forse non ci avevi mai pensato. Eppure, chissà quante volte ti sarà capitato di accendere o spegnere una luce. O di inserire una spina in una presa di corrente. O di premere il tasto di un citofono.

Non ci avevi mai pensato e forse neanche immaginavi quanti uomini, quante idee, quante macchine potessero esserci dietro quel piccolo interruttore o quella semplice presa.

Eppure, l'idea di cosa significhi "b ticino" prende corpo proprio da lì, per risalire rapidamente a tutte le varie e

complesse apparecchiature che controllano e proteggono l'erogazione di energia elettrica. In casa tua come in un grande albergo, in un complesso residenziale come in milioni di case, uffici, stabilimenti.

"b ticino" è oggi presente in quasi tutto il mondo. Con una gamma di ben 3200 prodotti, che non sono solo interruttori o prese di corrente, ma si chiamano anche Ticivox (portiere elettronico) Personal.2000 (suoneria elettronica multitonale) Salvavita (interruttore automatico di sicurezza) Magic (prese elettriche di

sicurezza) Light Dimmer (regolatore continuo di luminosità).

"b ticino" utilizza oggi circa 5000 unità lavorative, svolge attività commerciale in oltre 100 Paesi, ha ottenuto finora 11 Marchi di Qualità, è presente con i suoi prodotti sul 70% del mercato italiano e, ha dato alle apparecchiature elettriche da installazione anche il design.

Forse non ci avevi mai pensato...

b ticino



tra il buio e la luce la differenza è "b ticino"

LE NOSTRE QUATTRO "ANIME"

Full Plast-poliuretano e fiberglass



GARA F99

Full Plast-vetrocore e fiberglass



RACING SL-X

Full Plast-ABS e fiberglass



GARA F88

Metal Plast-ABS e ergal



RACING GS-X

maxel
SKI