



BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV70

I Quarant'anni di

VOLO
A
VELA

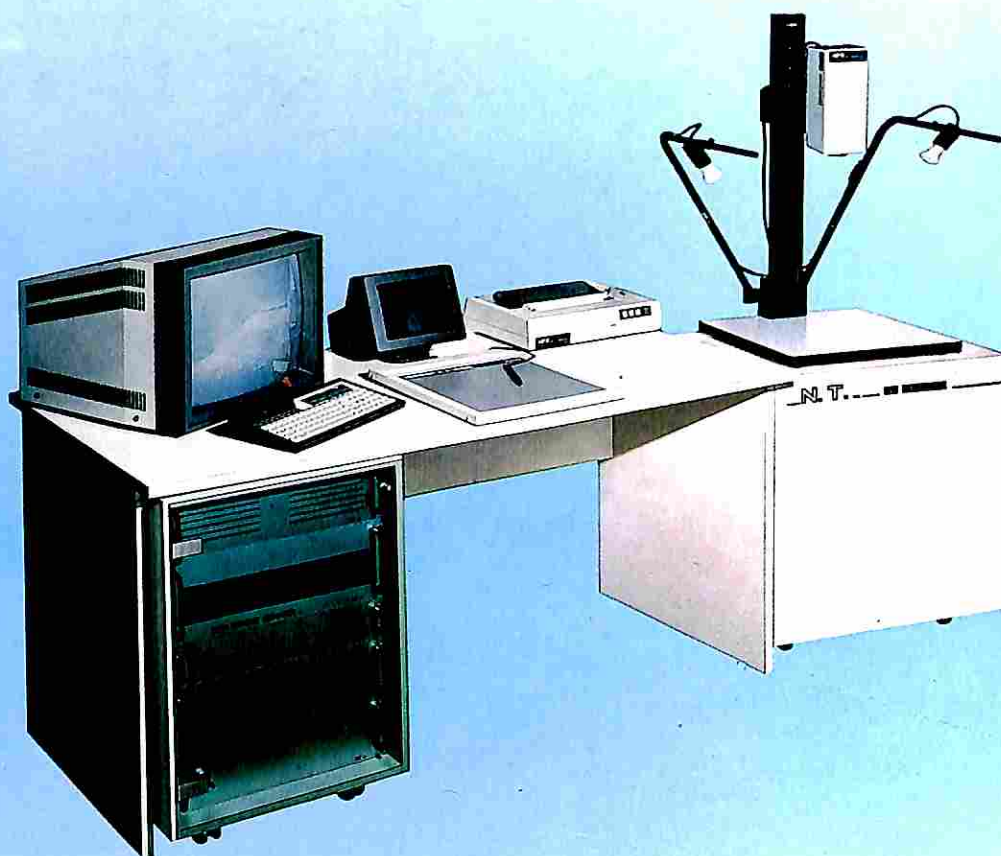


AGOSTO - SETTEMBRE 1986 - N. 177

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BETA 3

COMPUTER GRAPHICS PER L'INDUSTRIA DELLA MAGLIERIA



CREAZIONI DI SUPPORTI DISEGNO PER MACCHINE DA MAGLIERIA CIRCOLARI E RETTILINEE

BETA 3

COLOUR GRAPHICS COMPUTER

Wildman
TJI/LHDS
output
pellicola
perforata

Morat
MK II-III-IV
output
nastro
perforato

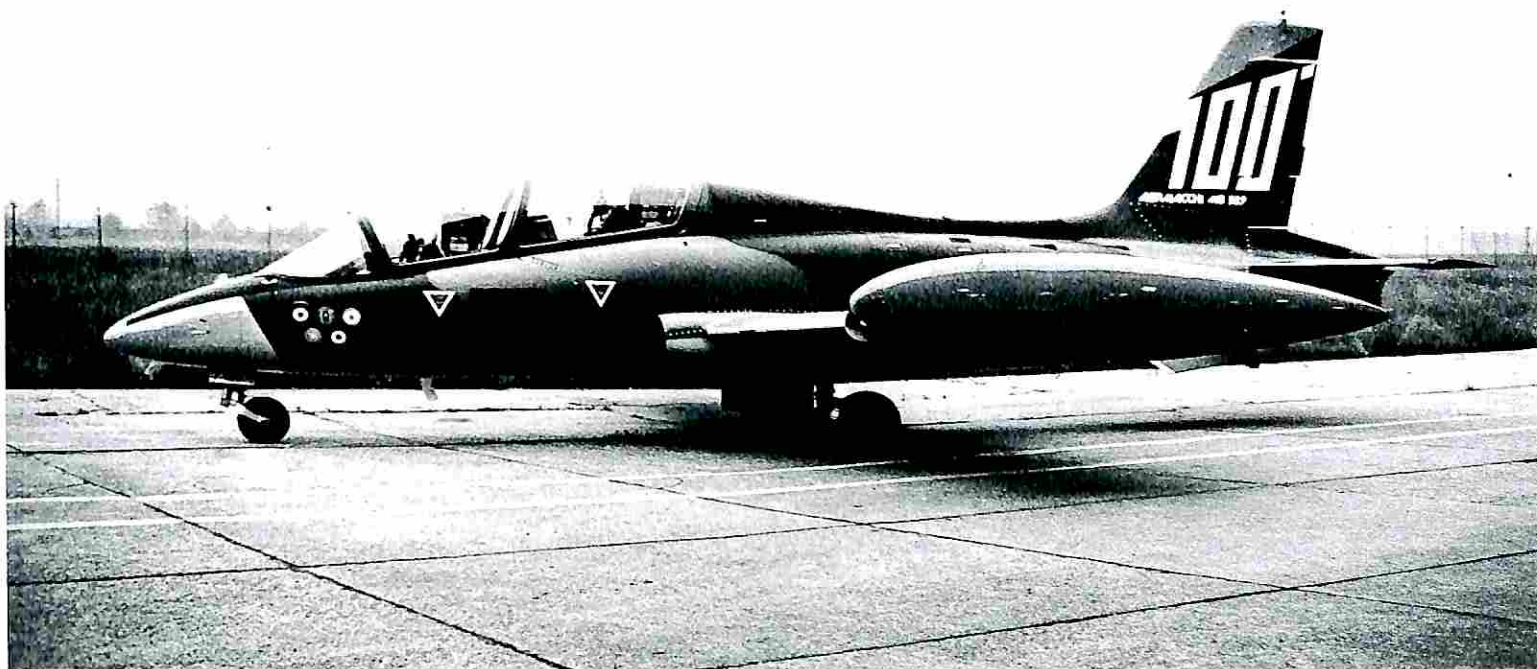
Stoll
CNC3 ANVH
output
nastro
perforato

Mellor
Bromley
output
tranciatura
dischi
metallici

Universal
output
cassetta
magnetica

Jumberca
elettronica
output
disco 5"25

VALIDITA' DI UNA FORMULA



DA 70 ANNI L'AERMACCHI PRODUCE VELIVOLI DI INTERESSE MONDIALE; NEGLI ULTIMI DECENNI I SUOI ADDESTRATORI SONO STATI ESPORTATI IN 13 PAESI DEI 5 CONTINENTI.

L'MB-339, ADDESTRATORE A GETTO AVANZATO PER GLI ANNI '80, GIÀ PRODOTTO IN PIÙ DI 100 ESEMPLARI, È STATO ADOTTATO DA 5 OPERATORI IN 4 CONTINENTI. UN'AFFERMAZIONE MONDIALE DELLA TECNOLOGIA E DEL LAVORO ITALIANI, UN NOTEVOLE CONTRIBUTO ALLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE.

AERMACCHI

VARESE - ITALY

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

aggiungete
una nuova
dimensione
al volo



combinare con
questo magnifico
motoaliante

il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo
e la scuola

semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio

- due posti affiancati
- motore Grob G 2500, 90 HP
- serbatoio da 100 litri
- elica bipala a tre posizioni di nuovo disegno
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- pedaliera regolabile
- riscaldamento in cabina
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili
- strumentato standard e strumenti motore

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
- efficienza 1:28 a 115 Km/h
- corsa di decollo 220 m
- 12 litri-ora a 170 Km/h
- 9 litri-ora a 140 Km/h
- velocità massima 210 Km/h
- autonomia 1800 Km
- struttura completamente in vetroresina

versione «RANGER» con doppia accensione

chiamateci per voli dimostrativi

GLASFASER ITALIANA s. r. l.

Via Ghiaie, 3 - Tel. 035/631011 - 24030 VALBREMBO (BG)

**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vice direttore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Segreteria: Paola Bellora

PREVENZIONE & SICUREZZA:

Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

**VIP INTERNATIONAL
GLIDING CLUB:**

Roberta Fischer

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITA':

Francesco Scavino

ABBONAMENTI:

(solo per anno solare)

ITALIA

- sostenitore L. 200.000
- ordinario L. 50.000
- cumulativo L. 45.000

ESTERO

- ordinario \$ 45
- via aerea \$ 70

STAMPA:

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

AGOSTO - SETTEMBRE 1986

N. 177

SOMMARIO:

Dalla nuova Commissione di specialità: il comunicato n. 1	170
Obiettivi e strategie per il quadriennio 1987-1990	170
Valbrembo '86: 12° edizione	179
Torino - Campionato italiano classe Standard e Trofeo Città di Torino	182
Rieti - Campionato europeo classe Club e Campionato italiano classe 15 m.	185
1° Coppa internazionale del Mediterraneo	187
Ultimissime	196
La graduatoria nazionale al 31-8-86	200
Campionato italiano Categoria Promozione, tentativo di Campionato classe Libera. E la classe Biposto?	201
Rieti è nel futuro del volo a vela mondiale	205
Polonia - Leszno 1986	207
I posters di Volo a Vela	210
Libri ricevuti	211
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	213
Quasi una federazione	223
O.S.T.I.V.: Nubi temporalesche generate da onde?	224

Inseri:

VIP-CLUB - Volare in montagna & etica del volo a vela
La torre di... Babele!

Insero speciale:

Riproduzione dall'originale del N. 4, anno 1, di Volo a Vela

IN COPERTINA:

Località Tre Denti di Cumiana - Direzione della fotografia: Sud-Ovest - Macchina fotografica
Asaki Pentax MX - Obiettivo 50 mm. - Pellicola Kodak color dia.

Questo morbido movimento ondulatorio permette una chiara visualizzazione delle parti ascendenti e discendenti della massa d'aria. Cumuli rotori e rotori di sottovento completano il quadro di questa bella situazione da Nord-Ovest, che è stata sfruttata con bellissimi voli in onda. (Foto di Emilio Tessera Chiesa)

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20.3.1957 n. 4269 di Registro

Bimestrale, spediz. in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Dalla nuova Commissione di Specialità: Il Comunicato N. 1

Il 5 ottobre hanno avuto luogo a Roma le elezioni del Consigliere Federale per il Volo a Vela e dei membri della Commissione per il Volo a Vela.

A Consigliere Federale è stato rieletto Carlo Marchetti.

Per la Commissione sono stati eletti Leonardo Briigliadori, Smilian Cibic, Renato Carmassi, Roberto Manzoni e Patrizio Nuccio.

La Commissione si è successivamente riunita il 17 ottobre a Milano.

Gli argomenti principali della riunione sono stati:

1. Elezione del presidente: è stato eletto Cibic.
2. Per la designazione del membro per il Volo a Vela della Commissione Sportiva Centrale sono stati proposti all'AeCI Mario Veneri, Stefano Meriziola, Mario Girardi.
3. La Commissione ha recepito per il quadriennio in corso il programma allegato, approvato nella riunione dei delegati di specialità tenutasi a Valbrembo il 27 settembre u.s. Con riferimento al p. 2c — Aliante monotipo economico — di detto programma la Commissione ha incaricato Leonardo Briigliadori e Patrizio Nuccio di acquisire i dati necessari per impostare concretamente il problema.
4. E' stato proposto il seguente calendario gare per il 1987:
 - in località e data da destinarsi (tra l'1 aprile e il 30 giugno)
 - Campionato Italiano decentrato classe 15 metri

- Rieti, 5-11 luglio
Gare internazionali motoalianti
- Rieti, 13-19 luglio
Coppa del Velino, Camp. Italiano classe club
- Rieti 2-12 agosto
Coppa Internazionale del Mediterraneo (classi FAI e biposti)
- Rieti, 15-23 agosto
Campionato Italiano Promozione

Per il Campionato Italiano decentrato della 15 metri si cercherà un club diverso dall'AeCCVV di Rieti disposto ad organizzarlo.

Le gare della Coppa Internazionale del Mediterraneo saranno valide per stralcio anche come Campionato Italiano delle varie classi (esclusa la 15 metri se si trova il club che lo organizza) se avranno un numero di concorrenti sufficiente per l'assegnazione dei titoli.

5. In relazione all'opportunità emersa nella riunione dei delegati di specialità di Valbrembo del 27 settembre di incontrarsi con il consigliere federale e con la Commissione in occasione del Briefing di Bologna (16 novembre p.v.) è stato proposto che detto incontro, avente per tema «Verifica necessità e programmi del volo a vela italiano nel quadriennio 1987-1990», abbia luogo presso l'AeC Bologna alle 18 di sabato 15 novembre p.v.

Smilian Cibic

Obiettivi e strategie per il quadriennio 1987 - 1990

- 1 - Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela (raddoppio).
- 2 - Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.
- 3 - Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.
- 4 - Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.

Obiettivo n. 1 - Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela (raddoppio):

- 1 a - Semplificazione dell'accesso alle attività di brevetto:
 - visite mediche
 - iscrizione ai club
 - normativa, ecc.
- 1 b - Contenimento dei costi di brevetto diretti ed indiretti:
 - normativa più semplice
 - potenziamento flotte scuola
 - scuole con verricello e su aviosuperfici
 - premi brevetto per i più giovani
 - CONI: scuole regionali, istruttori, contributi imp. sportivi, ecc.
- 1 c - Istruttori solo col brevetto di Volo a Vela.
- 1 d - Standardizzazione didattica

Obiettivo n. 2 - Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo:

- 2 a - Premi per il secondo periodo (C argento)

- 2 b - Standardizzazione didattica secondo periodo
- 2 c - Aliante monotipo economico
- 2 d - Sincronismo con attività AeCCVV
- 2 e - Riduzione dei costi, soprattutto per i più giovani (organizzazione gare, ecc.)
- 2 f - Utilizzo dei piloti nazionali per travaso esperienze e per promozione.

Obiettivo n. 3 - Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela:

- 3 a - Sensibilizzare l'AeCI (per azioni nell'ambito dei 57 AeC dove non si pratica il Volo a Vela e per la creazione di nuovi centri specialistici)
- 3 b - Creazione di Centri CONI (come per gli altri sport)
- 3 c - Interclub regionali dove necessario
- 3 d - Utilizzo delle strutture dell'AeCCVV per favorire l'inizio di nuove attività
- 3 e - Semplificare le normative (Civilavia)

Obiettivo n. 4 - Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela

- 4 a - Sponsorizzazione dell'attività della Squadra Italiana di Volo a Vela
- 4 b - Sensibilizzazione dell'AeCI
- 4 c - Sensibilizzazione del CONI
- 4 d - Rapporti con gli Enti Locali (travaso delle esperienze fatte a Rieti).

Glasfaser Italiana s.r.l.

24030 VALBREMBO - BG - Via delle Ghiaie, 3 - telefono 035/631011

VENDITA ALIANTI E MOTOALIANTI:

GROB - SCHEMPP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

STRUMENTI A CAPSULA	:	Winter e Bohli
BUSSOLE	:	Schanz, Bohli, Airpath
VARIOMETRI ELETTRICI	:	Westerboer, Cambridge, Zander, Peschges, Ilec, Blumenauer, TTI Thermalling Turn Indicator
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	Becker AR 3201 B, Dittel G.m.b.H., Avionic Dittel, Genave
BAROGRAFI	:	meccanici Winter, elettrici Aerograf
FOTOTIME	:	macchine fotografiche con dispositivo orario ed impulso per barografo Aerograf
DRÄGER	:	esclusiva impianti ossigeno per alianti ed aviazione generale (nuovi impianti Oxiport)
STAZIONE DI SERVIZIO	:	per grandi riparazioni e revisioni di tutti i modelli di alianti ed inoltre velivoli Stinson, Robin, Socata, Piper, Zlin ed altri
SERVIZIO STRUMENTI	:	controlli periodici e messe a punto. Calibratura barografi per insegne FAI
SERVIZIO RADIO	:	installazioni e controlli al banco, riparazioni Becker, Dittel, Genave
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	rimorchi a due assi omologati a norme europee. Nostra cassonatura in vetroresina integrale anche in kit di montaggio
FORNITO MAGAZZINO RICAMBI:	:	strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE

Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista 020-200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

NEW

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

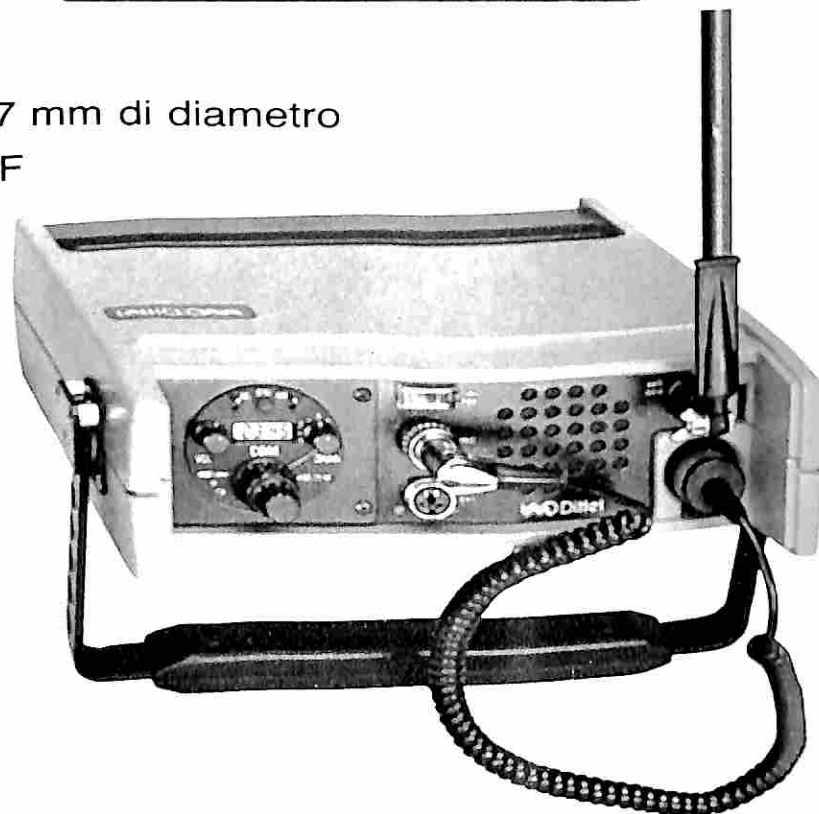
FSG 70



FSG 71 M

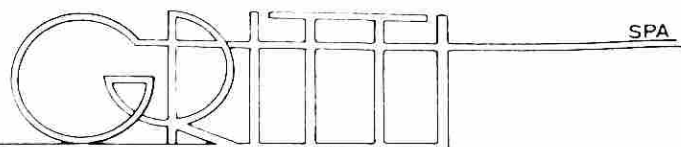


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla con facilità in un supporto portatile e trasformarla con ciò in una stazione di terra



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

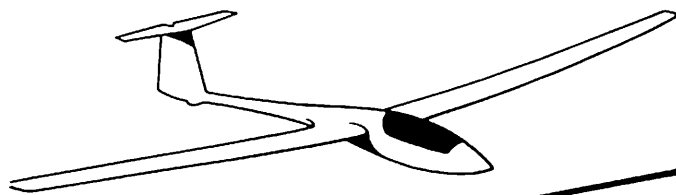
Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

I-39100 BOLZANO BOZEN
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse
P.O. Box 89 - 90
Tel. 0471/940001 (5 linee)
Telex 400312 GRITTI I



AS K21

Biposto scuola
Apertura alare 17 mt
Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)

**AS K23
B**

Monoposto da addestramento,
scuola e performance
Apertura alare 15 mt
Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)

AS W24

Monoposto di classe Standard
Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
Eff. max. 43

**AS W20
B**

Monoposto di classe : FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 525 Kg
Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)

C

Monoposto di classe FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 454 Kg
- velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
Eff. max. 43 a 90 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

**AS W20
BL**

Monoposto di classe FAI - Open
Apertura alare 16,60 mt
- velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
Eff. max. 46 a 91 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

CL

**AS W22
B**

Monoposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

BE

Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

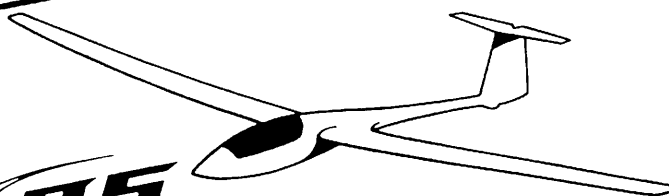
AS H 25

Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58

ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & CO

Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225
D-6416 Poppenhausen-
Wasserkuppe



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)

Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO

Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/3302608 (uff.)

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il più piccolo professionale
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il più piccolo e
potente oggi esistente.

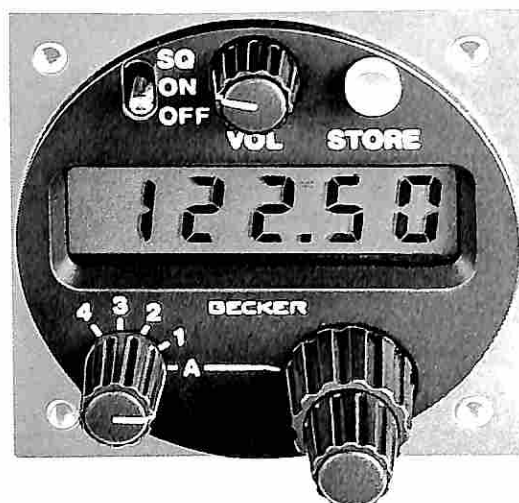
Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 7 Watt

Autocontrollo automatico di
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili
oltre alla 121,5 di emergenza
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

Opzionali: interfono,
illuminazione del pannello,
indicazione temperatura esterna
e tensione batteria.

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)

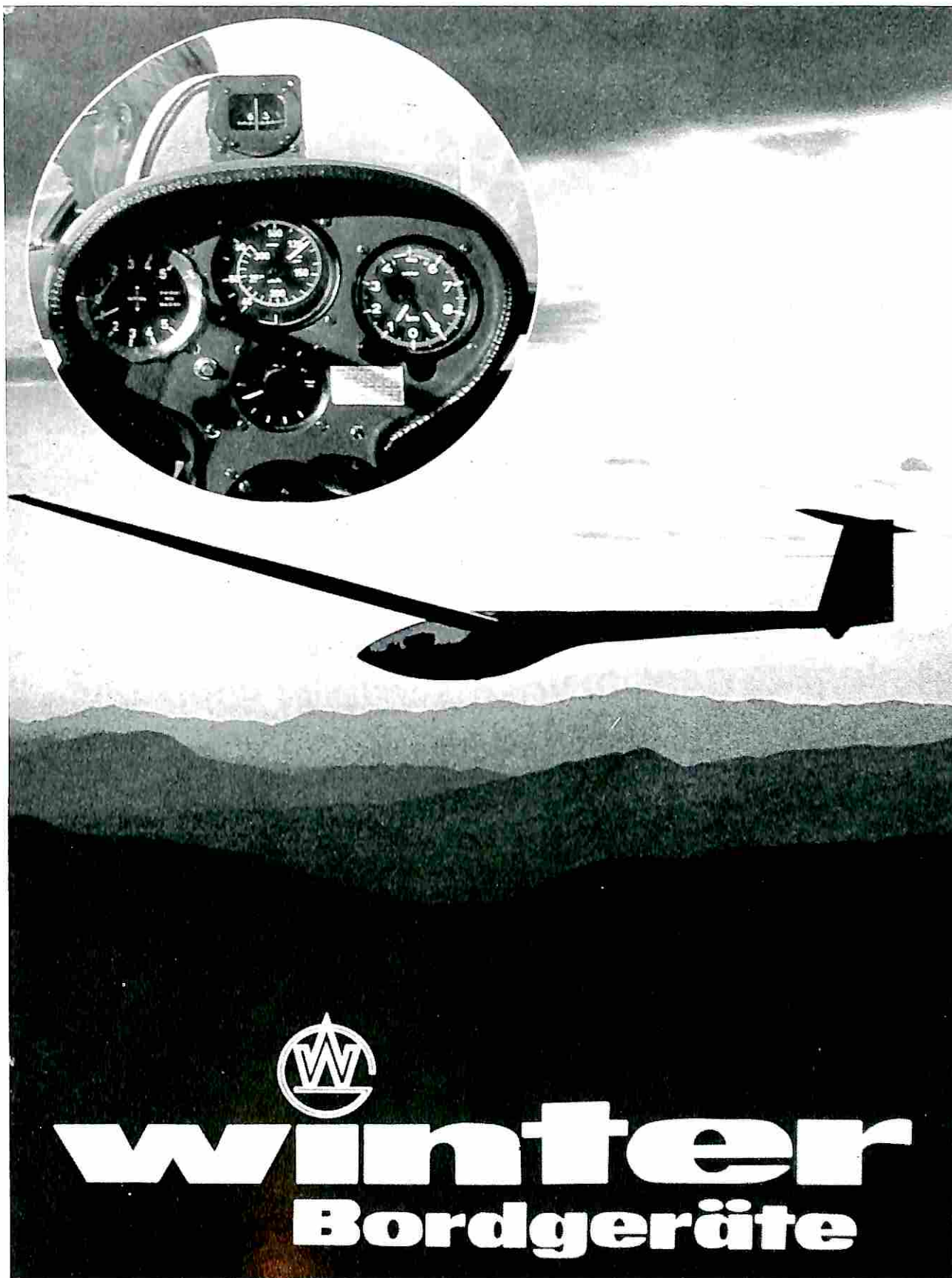
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

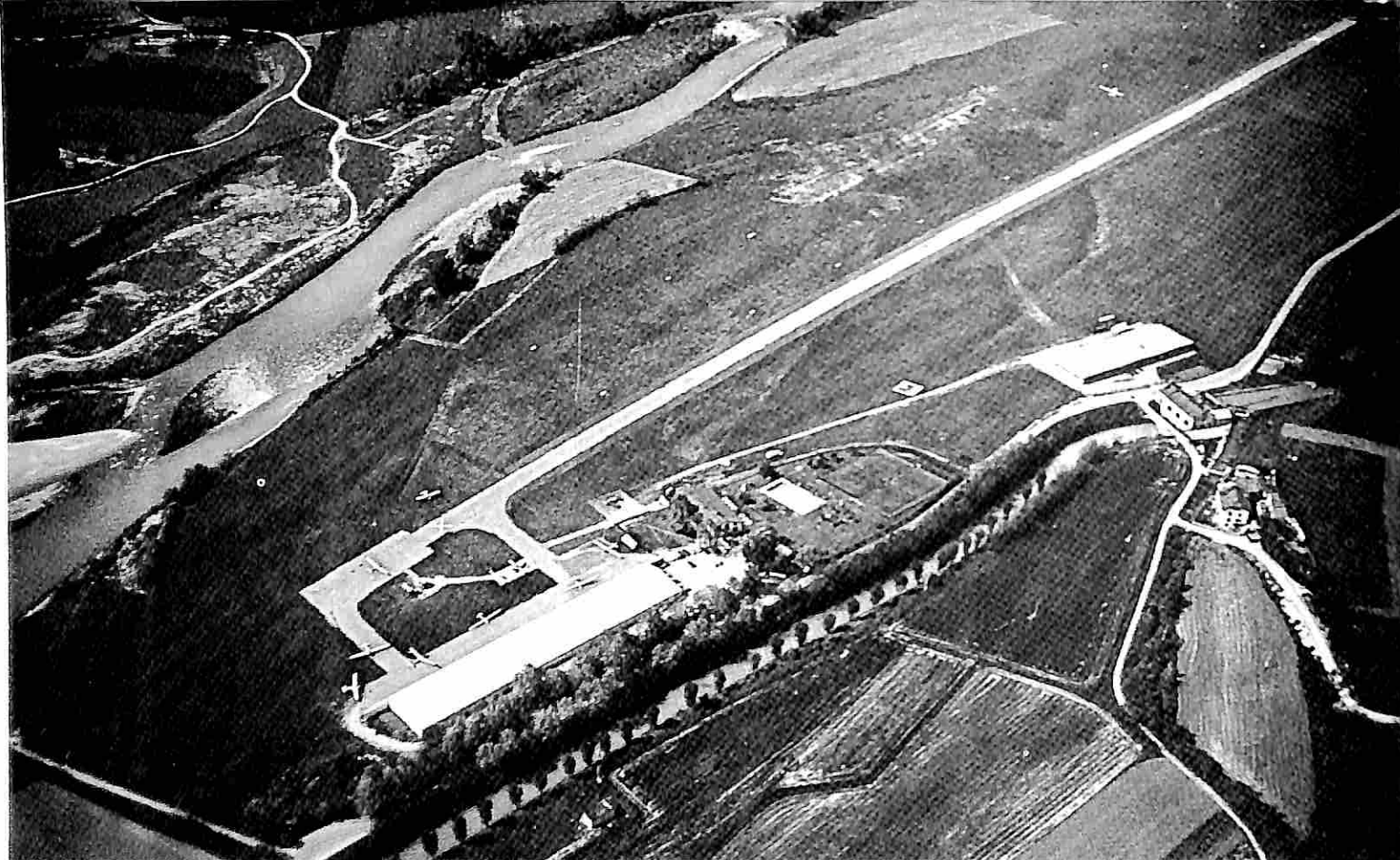
GENAVE ITALIANA
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328

Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



..... ora in produzione ed omologati: anemometro ed altimetro
diametro 57 mm.

GLASFASER ITALIANA SRL - VALBREMBO - BG - TELEFONO 035/631011



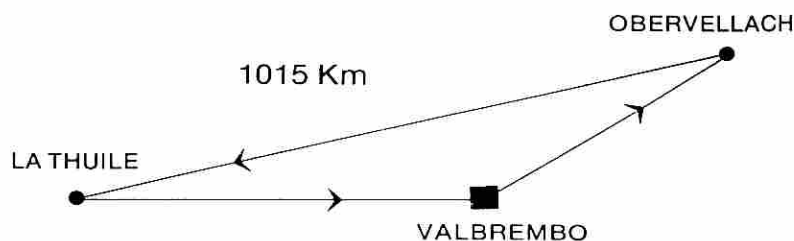
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

Aeroporto di Valbrembo - BG
Telefono 035/631093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.

5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.
2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Alianti a disposizione di tutti i soci piloti.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliente Falke.

Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.



La Mostra di Valbrembo e le sue prospettive Il Mercato dell'aliante e del motoaliante

di SMILIAN CIBIC

Anche quest'anno si può dire che la mostra di Valbrembo ha avuto il consueto successo: c'è stato un buon numero di espositori, ci sono stati tanti volovelisti e, favorito dal tempo che pur con qualche breve bizza ha dato anche lui una mano alla manifestazione, tanto pubblico, quanto non se ne era mai visto.

Eppure mentiremmo se dicessimo che, come volovelisti, siamo tornati a casa contenti e soddisfatti. Niente di grave, intendiamoci, ma la sensazione che si debba chiarirsi le idee ed agire, perchè una certa involuzione della componente volo a vela ed una violenta crescita dell'ultraleggero non finiscano col portarci via questo per noi importantissimo avvenimento annuale.

Funzione primaria della mostra dovrebbe essere quella di dare un quadro attuale della produzione di aliante e di quanto ci va insieme, e non solo della presentazione delle novità. Perchè il volovelista medio, e in particolare quello dei club periferici, conosce i pochi tipi che è abituato a vedere sul campo, ma non ha una visione più completa. Questa gli andrebbe data, a nostro modo di vedere, esponendo anche in assenza del costruttore i tipi disponibili di proprietà di privati, ed eventualmente completando la mostra con tabelle illustrative per quelli più importanti che non è possibile mostrare in natura. Questo perchè accettiamo malvolentieri l'idea che il visitatore meno aggiornato non possa vedere, come quest'anno, aliante come l'LS 4 e l'LS 6 perchè Schneider non si è degnato di venire alla mostra. E se non si fa qualcosa in questo senso, le cose tenderanno a peggiorare l'anno venturo, quando i costruttori saranno impegnati anche con Friedrichshafen.

Al di sopra di ogni aspettativa la partecipazione degli ultraleggeri, le cui esibizioni in volo hanno entusiasmato il pubblico e ci hanno fatto vedere le possibilità di queste macchine, che, come è ovvio che succeda in un settore nuovo, presentano una notevole varietà di soluzioni.

Ed entusiasti si sono anche dichiarati alcuni esperti della specialità nei confronti dell'ambiente, secondo loro ideale per le loro necessità e capace di richiamare folle di appassionati da tutta Italia se appena se ne facesse un po' di pubblicità.

Agli organizzatori, se vorranno continuare nel loro meritorio sforzo, il compito di risolvere il problema del dare tutto lo spazio che si merita alla specialità emergente senza che ne scapiti la parte volovelistica.

Vorremmo anche aggiungere che a Friedrichshafen sono normalmente presenti con bellissimi stand e dovizioso materiale di propaganda l'Aero Club di Germania e l'LBA. Pensiamo che vista la crescente importanza della mostra e la qualità dei suoi visitatori, sarebbe una buona occasione anche per l'Aero Club d'Italia, per il RAI, per Civiltavia, per l'AAAV di parteciparvi per fare opera di propaganda e proselitismo il primo, per farsi conoscere ed ancora per fare propaganda gli altri, per esempio, come fanno i tedeschi, sul tema della normativa e in particolare su quello della sicurezza. Tra l'altro c'è l'ottimo precedente dello stand dell'AAAV a Rieti durante i mondiali.

Detto questo vorremmo approfittare, come ogni anno, di quanto visto a Valbrembo per dare quel quadro più vasto della produzione nel settore che ci interessa.

Stelle della mostra erano i due nuovi super-biposti, il Nimbus 3D di Schempp-Hirth e l'ASH 25 di Schleicher, derivati rispettivamente dal Nimbus 3 e dall'ASW 22.

Si tratta di macchine di prestazioni eccezionali (efficienza intorno a 60) a prezzi altrettanto eccezionali, destinate ad una fetta di mercato che si è andata delineando recentemente nell'ambito di una più generale scoperta della bellezza e dell'utilità di volare in biposto.

Se peraltro in sede FAI si prospetta la possibilità di creare una classe biposti, questi aliante ne saranno certamente

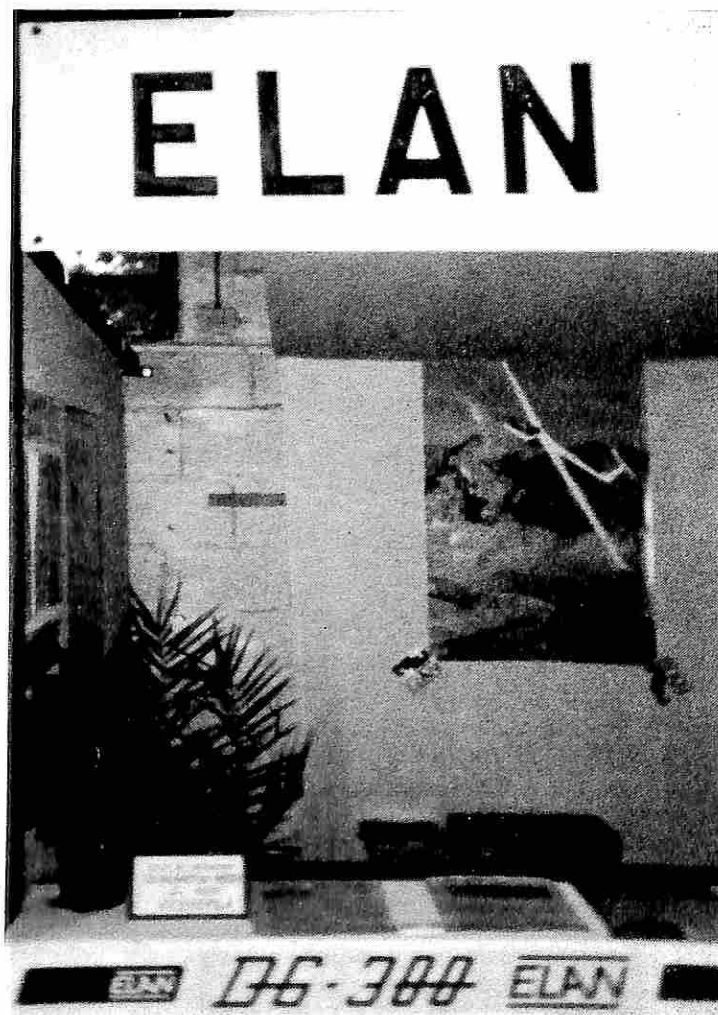
esclusi, perchè la nuova classe sarebbe limitata a 18-20 m di apertura.

Dal punto di vista delle gare internazionali le due macchine vanno pertanto viste nella classe libera, nella quale possono volare con equipaggio fisso o con una sola persona a bordo; ed infatti il Nimbus 3D si è classificato secondo nella libera ai recenti europei ed avrebbe vinto la Coppa del Mediterraneo se non avesse cambiato piloti. L'ASH 25 è stato acquistato dal famoso Hans Werner Grosse che probabilmente andrà a caccia di altri primati in Australia.

Ma il mercato dei biposti offre naturalmente anche macchine più accessibili, pur dando luogo a qualche dubbio. Grob infatti, certamente il costruttore più forte in questo settore, presenta il suo nuovo Twin III con le ali a pianta simile a quella del Discus e contemporaneamente cessa la produzione sia degli alianti che dei motoalianti in attesa di una riorganizzazione, per concentrarsi, sembra, sulla costruzione del nuovo aeroplano in vetroresina G 115.

La ELAN è in ritardo con l'uscita del suo DG-500 annunciato da tempo. In Francia il Marianne della Centrair, vincitore del concorso indetto per sostituire le centinaia di biposti in legno è stato consegnato in quattro esemplari ad altrettanti club e ritirato dopo poco. Restano sul mercato l'ottimo Janus C, anche nella versione turbo, e per le scuole l'ASK 21, il Puchaz polacco, interessante per il prezzo, come l'ASK 13, ora costruito in Germania dalla Jubi e l'SF 34B costruito in Ungheria per conto di Brauchle su licenza Scheibe.

A parte i due super-biposti di cui abbiamo già parlato, niente di nuovo nella libera, congelata dal predominio del



ELAN - a quando il biposto DG 500?



PEZETEL - siamo sempre in attesa di vedere in Italia il biposto scuola Puchaz e di conoscere il suo prezzo... ovviamente.

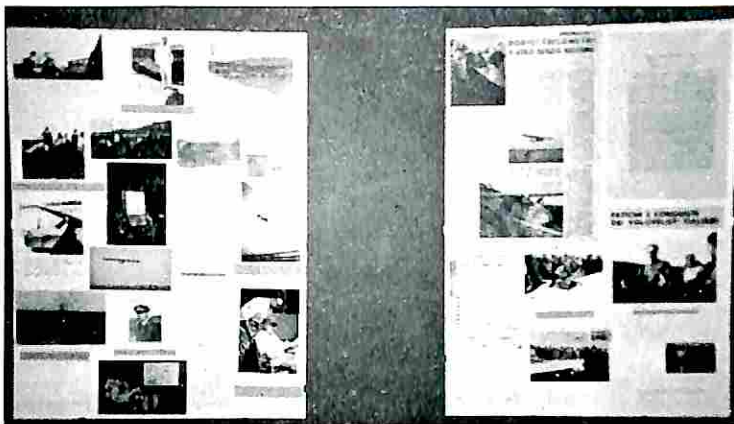
Nimbus 3, molto richiesto anche nella versione Turbo. A contrastarlo c'è solo l'ASW 22B, peraltro molto meno diffuso.

Questo stato di cose se da un lato rende le gare di libera molto interessanti perchè praticamente di monotipo, porta anche a disertarle tutti i piloti di alianti delle generazioni precedenti come il Nimbus 2. Si è arrivati al punto che perfino nei campionati degli Stati Uniti, solitamente molto frequentati, si sono dovuti far correre degli standard (con l'iscrizione a carico dei liberisti) per raggiungere il numero necessario per l'assegnazione del titolo.

Poche novità, almeno per quanto riguarda le macchine che volano, anche nella 15 metri. Il mercato è diviso tra l'LS 6, l'ASW 20b ed il Ventus (molto diffuso nella versione Turbo). Abbiamo visto a Rieti la variante più recente di quest'ultimo, che non ha destato particolare impressione tra i piloti che ci hanno volato insieme. A Valbrembo Dirks ci ha presentato sulla carta il DG-600, che secondo lui dovrebbe iniziare la nuova generazione, la terza, di questa classe. Di interessante c'è che anche questa macchina, prevista già dall'inizio anche nella versione 17 metri senza limitazioni operative, avrà una pianta alare che si richiama a quella del Discus e che in essa si passerà dai turbolatori soffianti del DG-300 a quelli più semplici ed economici a nastro a zig-zag. Con tutto ciò si parla di un prezzo di 70 mila DM (15 mila circa di più di LS 6 e Ventus e 20 mila più dell'ASW 20b), a conferma del fatto che, come l'entropia, i prezzi crescono sempre, e questa volta con un incremento decisamente troppo grande.

Naturalmente, a prescindere dal fatto che la CIVV non vuol saperne di classe 17 metri, continua per la 15 metri la diffusione delle alette di allungamento, che costituiscono il modo più economico di aumentare l'efficienza. Questa, secondo Dirks, raggiungerebbe quella di un Nimbus 2 per il suo DG 600 in versione 17 m.

Essenzialmente tre tipi sono bene affermati nella standard al livello della competizione, l'onesto LS 4 che ha avuto il merito di dare nuova vita a questa classe, il DG-300 ed il Discus. Pareva che quest'ultimo dovesse cancellare gli altri, ma per quanto riguarda le competizioni si è visto in quelle più recenti un ritorno del DG-300, che insieme con l'LS 4 si presterebbe, anche per il prezzo, all'uso nei club. Non ha avuto molta diffusione il polacco Jantar St., adesso nella versione 3.



PANNELLI - una simpatica idea di Pastorelli a nome degli alianti da sbarco: foto e testimonianze dei tempi andati.

Sembra un po' arenato il Pegase, che non riesce a trovare una sua versione definitiva (dopo la prima c'è stata quella monstre di Hobbs di 600 kg, poi quella BC ed infine a Mengen abbiamo visto la D, di cui gli stessi francesi non sembravano molto soddisfatti).

Intanto Waibel sta andando avanti con il suo ASW 24, che pure riprende la pianta alare del Discus e forse accentua rispetto a questo lo spostamento dell'attenzione per la polare sulle velocità basse e medie a scapito delle alte. Ci vorrà comunque del tempo prima che questo tipo entri in produzione. Nel frattempo potrebbe venire avanti anche l'atteso LS 7 di Schneider.

Tra gli alianti destinati più all'uso nei club ed ai turisti che alla competizione, ma convenienti dal punto di vista economico, sembra non venga più prodotto il DG 101 (a circa 36 mila DM certamente il più conveniente), che non ha avuto da noi la diffusione che meritava. In questo gruppo vengono oggi offerti sul mercato, a un prezzo che si aggira sui 40 mila marchi (circa 10% meno dell'LS 4 e del DG-300 e 20% meno del Discus), il glorioso ASW 19B, l'H 101 Salto, prevalentemente destinato agli amanti della acrobazia, e le macchine che dovevano costituire la nuova classe club, poi ampliata nella definizione: il Grob G102 Club IIIb (se verrà ancora prodotto), l'ASK 23 e la ver-

sione 101 Club del Pegase. A questi si è aggiunto recentemente l'interessantissimo polacco Junior.

Nel settore dei motoalianti progettati come tali la situazione è piuttosto confusa: Grob, come abbiamo accennato all'inizio, ha sospeso la produzione del G 109B e non si sa se e quando la riprenderà; Valentin, che era in difficoltà, ha cambiato proprietario e continua ad offrire il suo Taifun.

Viene invece prodotto a pieno ritmo il Dimona nella nuova sede vicino a Vienna e nell'ambito di un grosso gruppo industriale austriaco. E ancora in Austria viene costruito il Brditschka HB-23 ad ala alta che abbiamo visto per la prima volta a Valbrembo. Tutto ciò in una situazione di mercato apparentemente molto favorevole a questo tipo di macchine. Scheibe produce ancora il suo anziano ma sempre valido ed apprezzato SF 25C, mentre ha ceduto ai francesi della Loravia la licenza della costruzione della versione in tandem SF 28A.

Per quanto riguarda i motoalianti derivati da alianti (esclusi i Turbo di Holighaus che non possono decollare da soli) domina il mercato dei monoposti il DG 400, sul quale si è ormai concentrata la produzione della Glaser-Dirks in Germania. Nella stessa gamma in Francia viene prodotto il PIK 30, derivato dal PIK 20, nelle versioni 15 e 17 metri.

A un livello più elevato di prestazioni, ma non di prezzo, Schleicher offre il suo ASW 22BE con efficienza 60.

Tra i biposti, al notissimo ed affermato Janus sta per aggiungersi l'interessantissimo Stemme S10 prodotto a Berlino, di cui sono iniziate le prove di volo. Si tratta di un velivolo a posti affiancati, col motore in posizione fissa dietro l'abitacolo e con l'elica a scomparsa nel musetto.

Esso si dovrebbe comportare sia come vero aliante che, a motore in moto, come vero aereo a motore.

Riteniamo con ciò di aver esaurito questa rassegna lasciando ad altri più competenti di parlarci eventualmente degli ultraleggeri.

Rimandiamo invece ad un altro numero qualche parola su radio, strumenti ed accessori, come pure sul 2° convegno tecnico scientifico che ha visto quest'anno una serie di interessanti relazioni su problemi di viva attualità, come il costo dell'ora volo dei motoalianti, le prospettive del volo a vela e l'aliante leggero, il traino aereo ed i relativi cavi.

Il Centro Volovelistico Australiano che vi offre davvero tutto!



Il centro volovelistico SPORTAVIA di Tocumwal non soltanto gode delle condizioni di veleggiamento per i voli di distanza che gli Europei sognano ed anelano, ma offre, grazie alla svalutazione del dollaro Australiano, vacanze volovelistiche economiche come non mai.

Alianti in fibra di elevate prestazioni sono disponibili per il noleggio a settimana.

I nostri istruttori professionisti di grandissima esperienza, tra i quali il campione mondiale Ingo Renner, forniscono tutti i consigli e le istruzioni necessari per affrontare i voli di distanza.

Per una vacanza davvero memorabile, perchè non cercare di conquistare i vostri diamanti alla SSC e contemporaneamente visitare la sede dei prossimi mondiali, Benalla, che dista da Tocumwal soltanto 80 km?

Richiedete la nostra ampia documentazione illustrativa al seguente indirizzo:

SSC P.O. Box 78, TOCUMWAL, N.S.W., AUSTRALIA

oppure telefonate (058) 742063, o telex AA55477.

TORINO

Campionato Italiano Classe "Standard"

Si sono svolte sul campo di Torino-Aeritalia i 24° Campionati Italiani di Classe standard:

Il calendario prevedeva inizialmente un periodo dal 25.4 al 4.5 successivamente allungato al 10.5 e 11.5 per petizione dei concorrenti, onde permettere di raggiungere il numero di prove per rendere valido il Campionato. La competizione è stata purtroppo caratterizzata da una situazione meteo molto negativa che ha permesso la effettuazione di 5 prove su 12 giorni di gara.

Il regolamento prevedeva la partecipazione anche di piloti con alianti 15 mt. corsa con flap bloccati, dato l'esiguo numero di piloti con alianti standard (7 su 23) che non avrebbero permesso la disputa di un Campionato solo riservato agli standard. La Direzione di gara e la Commissione sportiva si sono comportate in maniera competente e equilibrata e hanno avuto il difficile compito di gestire e di portare a termine un Campionato quasi impossibile a causa delle avversità meteo.

La forzata messa a terra dei piloti ha generato un certo nervosismo che si è tradotto in interventi contro la Commissione sportiva e gli organizzatori Torinesi, con toni particolarmente duri e inopportuni.

Il Campionato ha visto vincitore Marco Gavazzi la cui serietà e bravura sono fuori discussione. La sua vittoria ottenuta con uno dei pochi alianti standard presenti ha inoltre dato una auspicabile e logica conclusione ad un Campionato Italiano di Classe standard dove più dei due terzi dei partecipanti avevano alianti 15 mt. corsa.

ETC

NOTE METEO *a cura di Paolo Mion*

25.4.1986 - Bassa pressione sul Golfo di Biscaglia.

Nucleo di alta pressione in Austria con centri di azione in Sicilia e in Jugoslavia. Il Piemonte è interessato da una leggera corrente da Sud-Sud Est con condizioni di tempo nuvoloso e assenza di venti.

26.4.1986 - La bassa pressione si sposta Sud Est e pone il minimo nel centro della Francia.

Il Piemonte è interessato da deboli correnti da Sud-Sud Ovest, mentre una perturbazione si insedia con un minimo relativo sul golfo del Leone. Piove.

27.4.1986 - La perturbazione con fronte a carattere caldo passa sul Piemonte con pioggia insistente.

Si profila un miglioramento grazie ad un nucleo di alta pressione in formazione sulla Lombardia.

28.4.1986 - Lo sperato miglioramento non si manifesta, anzi fa irruzione dall'Atlantico un fronte freddo con una profonda depressione sull'Islanda ed un corridoio di bassa pressione che interessa tutta l'Europa continentale.

29.4.1986 - Primo giorno di sereno (relativo).

Il fronte freddo ha spazzato l'Italia settentrionale ristabilendo condizioni di tempo (temporaneamente) bello.

1° gara.

Una velatura residua non consente temi di largo respiro. Il diagramma termodinamico prevede la presenza di cumuli orografici con base 1300 metri QFE.



I vincitori del Campionato Italiano Classe "Standard"

30.4.1986 - Situazione meteo uguale al giorno precedente con la stessa velatura e lo stesso tipo di attività termococonvettiva, non entusiasmante per essere quasi... il primo maggio.

1.5.1986 - La giornata si presenta fumante.

La situazione meteo generale è favorevole con correnti deboli da Nord Est. In quota agisce sull'Italia centrale a tutti i livelli una situazione di bassa pressione che rende la giornata favorevole anche se dal futuro incerto. Base dei cumuli orografici 1800 metri QFE e possibilità, almeno teoriche, di degenerazione temporalesca.

Bei temi centrati.

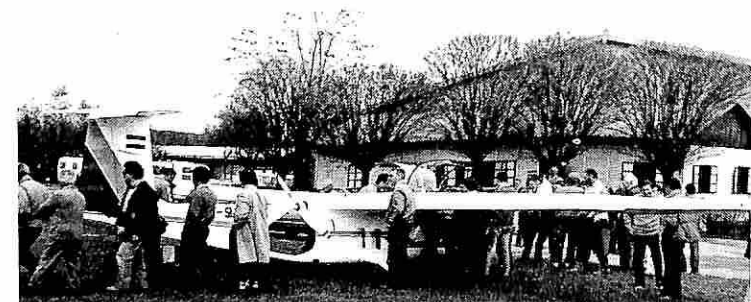
2.5.1986 - La giornata inizia con una intensa attività temporalesca, CB alle h. 7 del mattino. Frutto della previsione del giorno prima traslata, o dell'attività della nube radioattiva di Chernobyl? mah...! Di certo si sa che piove tutto il giorno... 3.5.1986 e il giorno seguente, 4.5.1986 è il giorno successivo.

10.5.1986 - Si riprende la gara dopo quasi una settimana. Le condizioni meteo generali sembrano buone. Sull'Italia Settentrionale insiste un campo di alta pressione (1024 mb) livellata, con centro sui Pirenei.

Le correnti sono da Est-Sud Est e portano una velatura in quota, residuo della perturbazione appena passata, che consente solo un tema medio-modesto.

Il diagramma termodinamico permette di prevedere cumuli con base orografica 1400 metri QFE con una buona insolazione (almeno 23°C).

Tale situazione si manifesta per periodi alterni a causa della velatura che si ammassa sul «cul de sac» del Piemonte. Tutti, o quasi, fuori campo.



Interessati e curiosi intorno al nuovo motoalante austriaco

PUNTEGGI DELLE SINGOLE PROVE E CLASSIFICA GENERALE FINALE

Cl.	N.	Concorrente	AeC	F.C.	Aliante	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	Punti
1.	IX	GAVAZZI M.	AVAL	1.00	Discus	652	955	954	1000	921	4.482
2.	BS	BERTONCINI L.	AVM	1.02	Ventus A	439	799	840	798	919	3.795
3.	E22	PRONZATI A.	AVAL	1.02	Ventus B	550	855	668	913	788	3.774
4.	CC	COSTA C.	AVAL	1.00	ASW 20A	534	865	933	779	491	3.602
5.	GM	MARCHISIO G.	AeC Torino	1.02	ASW 20C	588	820	804	836	495	3.543
6.	11	PEROTTI N.	AeC Aosta	1.00	Discus	426	830	786	940	510	3.492
7.	EC	CORBELLINI E.	AVM	1.02	LS 6	589	774	752	830	498	3.443
8.	AS	VILLA A.	AVM	1.00	ASW 20	635	855	946	470	490	3.396
9.	3A	AVANZINI L.	AVAL	1.00	ASW 20A	444	1000	959	470	512	3.385
10.	B6	MONTI R.	AVAL	1.00	ASW 20	468	470	1000	930	448	3.316
11.	82	COLOMBO V.	AVAL	1.00	ASW 20	498	726	966	470	491	3.151
12.	65	PRONZATI M.	AVAL	1.00	Discus	571	876	794	318	331	2.890
13.	300	ALBERTAZZI A.	AVM	1.00	DG 300	463	755	733	470	448	2.869
14.	N	GRITTI A.	Valbrembo	1.00	DG 200	497	311	613	904	508	2.833
15.	BC	URBANI L.	G.V.A.	1.00	ASW 20	518	318	804	470	508	2.618
16.	6E	SECOMANDI M.	AVAL	1.02	ASW 20C	722	449	755	331	319	2.576
17.	4	DALL'AMICO P.	AeC Torino	1.00	ASW 20A	317	907	800	452	0	2.476
18.	C5	BEOZZI T.	AeC Torino	1.00	LS 4	505	130	838	774	29	2.276
19.	R	PECCOLO L.	AeC Torino	0.98	PIK 20	337	317	561	325	332	1.872
20.	NO	PASSARELLI G.	Voghera	0.96	ASW 19B	270	0	719	241	339	1.569
21.	ET	TESSERA E.	AeC Torino	1.00	DG 200	0	466	770	0	0	1.236
22.	LB	BRIGIADORI L.	AVM	1.00	Discus	352	0	0	0	0	352
23.	WJ	VERGANI W.	AVAL	1.02	Ventus B	0	0	0	0	0	0

Trofeo Città di Torino 1986

a cura di G. Lucco

Contemporaneamente al Campionato Italiano Classe «Standard», si è svolta a Torino la gara «Trofeo città di Torino», la quale ha usufruito della stessa Organizzazione. 11 gli aliante, 3 piloti nazionali, 2 istruttori di volo a vela.

Di condizioni meteo si parla come per il Campionato «Standard» ma con prove a distanze inferiori. La gara era valida per la promozione in Nazionale.

Con la 1ª prova del 29-4 avente tema: Torino-Envie-Torino km 95,400 si aveva la seguente classifica: 1. Danesy - SW 15, media km 54,828, punti 692; 2. Grinza C. - Janus B, punti 605; 3. Lucco G. - Cirrus st., punti 544. Tre fuori campo: Danieli L. - LS 3; Actis F. - SW 22; Mion P. - SW 19. Buona la rotta montana verso sud; la pianura era molto povera.

Il 30-4 tema: Torino-Borgone-Pinerolo-Torino km 86,300. Ancora discrete condizioni stando in montagna, sempre deboli o nulle le condizioni in pianura. I primi tre arrivati: Danieli L. - LS 3, media km 73,395; 2. Actis F. - SW 22, media km 80,031; 3. Giacobbe D. - SW 20, media km 65,600.

La classifica dopo la 2ª prova: 1. Giacobbe; 2. Lucco G.; 3. Danesy E. 4 fuori campo: Rasero D. - LS 3/17; Cosimi - Pik 20; Danesy - SW 15; Nuccio - Astir Club; Grinza con un solo pilone e Mion riatterrato.

1-5-86. Prova: Torino-Courgnè-Pinerolo-Torino km 126,500. Ottima giornata con buone medie, tutti hanno fatto il percorso.

Ordine d'arrivo: 1. Grinza C. - Janus; 2. Danesy E.; 3. Lucco G.; media del 1° km 88,703. La classifica dopo il 3° giorno di gare vede salire Lucco G. al 1° posto con 1.636 punti; 2° Danesy E. con 1.579 punti; 3° Giacobbe D. con 1.568 punti.

Dopo alcuni giorni di intervallo riprende la gara il 10 maggio con il tema: Torino-Alice-Borgone-Torino. 7 concorrenti fuori campo, solo 2 hanno fatto il percorso: 1° Danesy E. media km 54,251; 2° Grinza C. La classifica vede ora ai primi tre posti: 1. Danesy E., punti 2.579; 2. Grinza C., punti 2.344; 3. Lucco G., punti 2.301. Fatto curioso: Lucco paga da bere perchè fa il suo primo vero fuori campo dopo 500 ore di volo.

11 maggio, ultima prova: Torino-Courgnè-Villafranca-Torino km 136,300. Uno solo al traguardo: 1. Danieli L., media km 37,235. I rimanenti 8 piloti in gara tutti fuori campo attorno al secondo pilone a sud.



I vincitori del Trofeo "Città di Torino"

CLASSIFICA FINALE dopo 5 prove:

N.	Concorrente	Aero Club	Aliante	Punti
511	DANESY E.	Torino	SW 15	3.357
C	GRINZA C.	Torino	Janus b	2.988
79	LUCCO G.	Torino	Cirrus st.	2.916
O	GIACOBBE D.	Voghera	SW 20	2.911
L	DANIELI L.	Torino	LS 3	2.858
9	CAIMOTTO G.	Torino	Libelle st.	2.604
D1	RASERO D.	Torino	LS 3/17	2.485
CM	MION P.	Torino	SW 19	1.813
F	NUCCIO P.	Torino	Astir club	1.440
FA	ACTIS F.	Torino	SW 22	1.322
AN	COSIMI G.	Torino	Pik 20	900

Il 1° classificato Danesy Emilio passa in categoria Nazionale. Purtroppo nel periodo della gara non si sono avute buone condizioni tranne un giorno in cui anche questi concorrenti hanno dimostrato di saper tenere buone medie. E' ovvio che per fare distanze occorrono condizioni di almeno discreto veleggiamento, quando non ci sono, anche un piccolo tema può diventare un'impresa paragonabile alla ricerca di un diamante in una giornata di forti ascendenze. Questi piloti hanno mostrato vero spirito sportivo e serietà sia in sede di briefing che in volo.

Allori & non: una lettera da Torino:

Caro Renzo, interrompendo una tradizione di scritti ed articoli sempre improntati alla estrema moderazione e alla volontà di non originare o cercare polemiche, consentimi per questa volta di uscire da questa linea e di dare una risposta adeguata ad un episodio che giudico di notevole gravità, avvenuto durante il briefing del giorno 10 maggio 1986 dei Campionati Italiani di Classe standard a Torino.

Un pilota, interrompendo senza alcuna autorizzazione la relazione del C.S.O. sul tema del giorno, contestava vivamente la scelta del tema (a suo dire troppo corto) ed indirizzava successivamente e pubblicamente espressioni di estrema arroganza e villania alla Commissione sportiva operante e agli organizzatori Torinesi.

Questo pilota il cui valore sportivo è indubbio, ha tuttavia dimenticato alcune cose che mi preme ricordargli: il tema

del 10 maggio 1986 era stato scelto dai piloti Perotti e Dall'Amico la cui esperienza, serietà e conoscenza dell'area di volo Torinese non ha bisogno di commenti, così come non ha avuto bisogno di commenti il risultato pratico di quel tema giudicato «troppo corto»: 50% di fuori campo e media dei primi cinque di poco superiore ai 60 km/h.

I due piloti che avevano scelto quel tema erano stati liberamente eletti dai partecipanti ai Campionati a rappresentarli presso la C.S.O.

Offendere volutamente e pubblicamente quei due piloti e la C.S.O. ha voluto dire offendere tutti i partecipanti. Le espressioni rivolte successivamente agli organizzatori torinesi nella ufficialità di un Campionato Italiano, alla presenza del Vicepresidente dell'Aeroclub Torino se dettate da un momentaneo moto di ira avrebbero potute essere seguite da una nota di scuse: ciò non è avvenuto.

Proprio perchè non ho lavorato alla organizzazione di questi Campionati posso dire che lo spirito e la partecipazione delle persone che hanno fatto questo lavoro è stato serio e encomiabile e la ferrea torinese volontà di non piegarsi neanche davanti ad un disastro come quello del crollo dell'hangar è stato sintomatico.

Lo spirito con cui è stato fatto questo lavoro è quello che ha mosso da decenni l'Aeroclub Torino nella organizzazione di gare volovelistiche mettendolo al primo posto in Italia, dopo Rieti, per numero di competizioni organizzate.

Questo spirito e questa volontà sono quelli non solo dei torinesi ma di tanti appassionati Italiani che lavorano spesso in silenzio e senza tanti esibizionismi o compensi per la causa del volo a vela nazionale e del suo sviluppo.

Questa volontà, questo spirito, questo lavoro non possono e non debbono essere offesi neppure da chi è nelle migliori posizioni sportive.

In nessuna disciplina, bravura e arroganza possono andare d'accordo e tantomeno nel volo a vela; in Italia ce lo dimostrano un grande numero di giovani emergenti la cui preparazione e correttezza sportiva e di comportamento sono esemplari e ce lo dimostrano soprattutto piloti di grande valore che da sempre evidenziano come signorilità, educazione e rispetto nulla tolgono ai risultati sportivi sino al raggiungimento dei massimi allori mondiali.

Emilio Tessera Chiesa

Caro Emilio, consentimi di non interrompere la tradizione: spazio per tutti ma acqua sul fuoco. Ciao

Renzo Scavino

RAS

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073

21100 VARESE, Calcinate del Pesce

CATTANEO ASSICURAZIONI

Campionato Europeo Classe Club e Campionato Italiano Classe 15 metri

di SMILIAN CIBIC

L'essere passato da Rieti gli ultimi giorni delle gare non mi dà certo titolo e materiale sufficiente per fare un commento esauriente, ma in mancanza di un «inviato speciale» cercherò di supplire, perchè come mi ha insegnato Ann Welch, se no della gara non resta niente per la storia, con la esse minuscola finchè si vuole, ma, almeno per gli appassionati, pur sempre storia.

Ho avuto occasione di vivere le due precedenti edizioni del Campionato Europeo Classe Club a Hammelburg (D) e Lesce (YU) e sorbirmi con gli altri le numerose e lunghe giornate di pioggia, di assistere alle poche e brevi prove di gara e di sentire ripetere fino alla noia «ah... Rieti». Ero pertanto convinto che per questa edizione, che si è deciso di disputare insieme con il campionato italiano della 15 metri, il problema maggiore sarebbe stato quello di limitare le iscrizioni al massimo previsto di una cinquantina (contro la trentina di concorrenti dei precedenti campionati).

Solo 19 piloti hanno invece risposto all'appello per la classe club, ed addirittura uno in meno erano i partecipanti alla 15 metri. Non che 19 piloti non siano sufficienti per un campionato: la classe libera non ne ha visti tanti da anni nei campionati mondiali ed europei delle classi FAI. Ma per gli europei club stentiamo a comprendere questo assenteismo nella classe che dovrebbe avere, sotto la sua buona nuova definizione, la base di gran lunga più ampia, aperta com'è ai piloti che amano le competizioni senza essere costretti ad investire ogni qualche anno cifre rilevanti per gli alianti più nuovi e più competitivi.

Una ragione può essere la distanza di Rieti dai paesi dell'Europa Centrale e Settentrionale; un'altra una certa fama del nostro centro, dopo i Campionati Mondiali dell'anno scorso, come terreno di gara pericoloso. Un'altra ancora un'inflazione di gare (Rieti seguiva di pochi giorni i campionati europei delle classi FAI) e la necessità per i piloti di partecipare a quelle più convenienti ai fini delle varie graduatorie nazionali.

Ma probabilmente una ragione più seria e generale sta nel fatto che la classe club è effettivamente accettata solo in Germania ed in pochi altri paesi (p. es. Svezia, Finlandia), e praticamente ignorata in paesi volovelisticamente importanti come Gran Bretagna, Francia, Svizzera, Austria.

E come spesso succede, gli assenti hanno avuto torto e si sono perso un bel campionato, nel quale si è volato di più e meglio che nei due precedenti messi insieme: dieci giornate di gara, una lunghezza media dei temi di 310 km e velocità fino a 102 km/h.

Tra i presenti, 6 italiani, 5 tedeschi, 4 jugoslavi, 2 svedesi, uno svizzero ed un cecoslovacco. Tra essi alcuni (tedeschi e svedesi) erano piloti strettamente di classe club, altri invece gareggiano normalmente nelle più importanti competizioni internazionali, come lo jugoslavo Simenc, vincitore della precedente edizione, il cecoslovacco Stepanek, gli italiani Vergani e Colombo. E le incursioni di campioni tuttofare in queste gare possono pure contribuire a tenere lontani i puri della classe club.

Da parte nostra, mentre in precedenza si era approfittato di questa competizione per far fare esperienza internazionale ai giovani, si sono voluti includere questa volta anche piloti più anziani con il chiaro intento di spopolare (purtroppo con i risultati che vedremo più avanti).

Per quanto riguarda gli alianti, i 7 Elan DG 100 e 101 (volati dagli jugoslavi, da due tedeschi e dallo svizzero) erano certamente più competitivi, insieme con il Pegase di Ohlmann e l'ASW 19B di Stepanek. Solo due alianti avevano coefficiente di handicap (100) inferiore al massimo consentito (102). E in effetti è questa una scelta che non appare conveniente, perchè anche se il coefficiente dovrebbe compensare le prestazioni più basse degli alianti meno competitivi, la lunghezza dei temi tende a essere commisurata agli alianti migliori.

Vincendo la prima prova e dominando con autorità la difficile seconda, e così accumulando un vantaggio di più di 250 punti, Simenc manifestava fin dall'inizio la sua intenzione di riconfer-

mare il suo titolo. Aumentava poi a oltre 600 punti l'abisso rispetto all'immediato inseguitore nelle tre giornate successive, con un'altra vittoria ed un secondo posto. E con lui altri due jugoslavi, Kolaric e Stariha, volando con continuità, erano tra i primi dopo le prime cinque prove.

Dei tedeschi, Harenza vinceva la terza prova, ma Ohlmann era più regolare e si insediava al secondo posto nella classifica generale (con Brendler settimo e Harenza nono).

Gli italiani avevano una prima giornata disastrosa (Colombo, il migliore, arrivava 42 minuti dopo Simenc). Poi miglioravano qualcosa, insediando quattro piloti tra i primi dieci, ma non riuscivano ad ottenere più di due terzi posti nelle tre giornate successive.

Nella quinta giornata Gritti, reduce dagli europei di Mengen e in precarie condizioni fisiche, dopo aver fatto di tutto per perdere punti nei giorni precedenti (compresi 200 punti di penalità per avere indebitamente caricato acqua), vinceva la prova distaccando di più di un quarto d'ora Simmenc e di più di mezz'ora tutti gli altri.

Dopo una giornata di riposo, con Simenc, irraggiungibile che amministrava saggiamente il suo vantaggio, l'interesse si concentra sulle posizioni seguenti. Stariha precipitava dal quarto al dodicesimo posto nella sesta prova, vinta dal tedesco Vad, con i suoi compatrioti Weiblen e Ohlmann secondo e quarto.

Gritti, caricatissimo dopo il giorno di riposo, continuava il suo show, vincendo la difficile settima prova (13 fuori campo), e l'ottava, e rimanendo indietro solo a Stepanek nella nona e a Ohlmann nell'ultima. Risaliva così dal penultimo posto della seconda giornata al quinto, per completare, con Vergani (quarto) e Meriziola (sesto), il trio italiano dietro ai primi tre (Simenc, Ohlmann e Kolaric) saldi nelle loro posizioni fin dalla quarta giornata.

Così gli jugoslavi, che avevano dominato l'edizione precedente giacendo in casa ed avevano nel frattempo, dopo un lungo periodo di isolamento, acquisito maggiore esperienza internazionale (in particolare anche a Rieti) erano ancora i migliori.

Ottimo il comportamento di Ohlmann, considerando che non conosceva il terreno di gara; e dallo stesso punto di vista devono essere considerate soddisfacenti le prove di Vad (settimo) e di Harenza (nono).

Dai nostri ci saremmo aspettati certamente di più, solo i più pessimisti si sarebbero accontentati di una medaglia. E' pur vero che non avevano gli alianti più competitivi (ma avrebbero dovuto cercarsi in tempo) e che volavano con carichi alari inferiori agli altri (ma se avessero letto meglio il regolamento potevano portarlo al pari degli altri), ma questo non giustifica che Vergani, il migliore, si sia classificato mediamente non su un terreno di gara che conosceva certamente meglio di chiunque altro e con avversari, tranne Simenc e Stepanek, relativamente modesti.

Chiacchierando una sera con gli jugoslavi a Colombo, ammirato del loro modo di volare, e scappato detto che rispetto al volo piuttosto brutale dei nostri, loro lo fanno in maniera molto più raffinata. Siamo al solito discorso, che sentiamo ormai ripetere in ogni occasione: solo qualche settimana prima a Mengen il confronto non era molto diverso, ed era riferito in particolare agli olandesi (ma calzava bene anche per tanti altri).

L'organizzazione, di cui parleremo più avanti, era tutta presa dagli aspetti tecnici e non si curava abbastanza delle pubbliche relazioni e di creare quell'ambiente amichevole e disteso che aveva caratterizzato le precedenti edizioni (da questo punto di vista non dimenticheremo mai Hammelburg).

Ed infine Rieti ha dimostrato ancora che, anche con condizioni normali o leggermente sotto il normale, può sempre garantire un elevato numero di giornate di volo. E che con minore tensione e con una saggia scelta dei temi (il discorso non vale, purtroppo, come vedremo più avanti, per la 15 metri) non ci sono

più pericoli che nella maggior parte delle altre zone voloveli-
stiche (un solo aliante ha subito danni atterrando in erba alta).

E veniamo al campionato della 15 metri, ritornato a Rieti dopo
due anni di esilio.

Qui è successa una cosa strana: il testo finale del regolamento,
certamente non in corrispondenza con le intenzioni di nessuno
(o no?), ne ha fatto una gara a handicap. Parleremo più avanti
di questo aspetto e occupiamoci brevemente della gara.

18 i concorrenti: 8 su ASW20, uno su LS3a, uno su PIK 20
(tutti con coefficiente 108), 2 su ASW 20C e 2 su LS 6 (con coef-
ficiente 110) e, con aliante standard, 2 su Discus e uno su DG 300
(coefficiente 104), uno su ASW 15 (coefficiente 100).

Perotti, in evidente forma, con un inizio folgorante vince le
prime due prove (pur essendo rispettivamente secondo e terzo
in tempo reale). Partono bene anche Galetto e Gavazzi, ma que-
sti buca in maniera clamorosa nella seconda prova, che vede
13 piloti fuori campo, atterrando 43 km dopo la partenza. Si
riscatta peraltro prontamente vincendo la prova successiva e
inizia un duro inseguimento. Due vittorie nella quarta e quinta
prova portano Galetto al secondo posto a metà gara, preceduto
da un Costa molto regolare e seguito da Ghiorzo che ha pure
stentato ad avviarsi.

Un lutto familiare costringe il bravo Perotti ad allontanarsi a
questo punto, quando ha quasi trecento punti di vantaggio.

Alla ripresa delle ostilità, dopo la giornata di riposo, è il turno
di Balestra di vincere una prova in cui i distacchi sono minimi
e che porta Galetto al comando della classifica.

A questo punto Gavazzi infila una splendida serie di tre vit-
torie consecutive. E l'unico a rientrare a Rieti nella settimana
prova, ma mal consigliato non taglia il traguardo, buttando al
vento una cinquantina di punti che gli sarebbero utilissimi. Un
cedimento di Galetto consente a Costa di insediarsi temporanea-
mente in testa alla classifica.

E' nell'ottava giornata, con un tema che consente una bella pro-
va di velocità, che Gavazzi, dopo il lungo inseguimento, si porta
alla testa della classifica per non lasciarla più; e Ghiorzo, se-
condo nella prova, conquista analogamente la seconda posizione,
mentre cede Costa, che finirà settimo dopo un'altra mediocre
prova nell'ultima giornata.

Perotti si ripresenta all'ultima prova e vince ancora, rientrando
con i soli Urbani e Galetto, che lo precedono in tempo reale.

Si conclude così con il secondo titolo dell'anno per Gavazzi
dopo quello della standard, fortunatamente con una classifica
ragionevole (Ghiorzo, Galetto, Urbani e Corbellini nell'ordine
dietro al vincitore), un campionato che ha rischiato parecchio di
diventare una lotteria.

Prima di tutto per la questione dell'handicap, che non vediamo
in alcun modo giustificato in questa classe, anche se Pramstraller
ha cercato di convincerci del contrario.

Ricordiamo che il fattore di correzione è stato introdotto nella
libera per consentire la sopravvivenza della gara quando ai
Kestrel si sono man mano aggiunte le macchine da 20, 22 e
24 metri. La stessa considerazione ha portato, con l'avvento
degli LS 4, a introdurlo nella standard, dove addirittura per
avere il minimo dei concorrenti si è dovuto ricorrere all'artificio
di consentire la partecipazione dei 15 metri coi flaps bloccati
in negativo.

Se c'è una classe che da anni non ha problemi di partecipa-
zione, e quindi non ha bisogno di artifici, questa è la 15 metri,
alla cui gara possono naturalmente partecipare anche aliante
standard.

E ancora, mentre per la standard ci si è preoccupati di fissare
i fattori di correzione in modo che quanto meno non favorissero
i 15 metri, in questo campionato il Discus col suo coefficiente
104 si trovava, a nostro modo di vedere, anche in considerazione
dell'assegnazione dei temi, di cui parleremo subito, avvantag-
giato rispetto al 108 dell'ASW 20 ed il 100 degli LS 6.

E con tutto il rispetto e l'ammirazione per l'incolpevole Perotti,
sarebbe stata molto discutibile una vittoria di un Discus, special-
mente se molto risicata.

L'altro grave elemento di rischio è stato, a parer nostro, l'asse-
gnazione dei temi.

Ma è mai possibile che un campionato in condizioni meteo re-
lativamente normali finisca con più del 50% di fuori campo?

Abbiamo espresso a Pramstraller i nostri dubbi il penultimo gior-

no del campionato, quando i fuori campo erano già molto ele-
vati. Sostenevamo che secondo noi due dovrebbero essere le
premesse nella scelta dei temi. La prima, essendo la gara di
velocità, di consentire il rientro di quasi tutti i concorrenti, di-
ciamo dell'80%. In secondo luogo, per ragioni di sicurezza (che
esse pure portano a non esagerare con i fuori campo), la gara
non deve trasformarsi in un campo di lavori forzati ed i piloti
non devono essere costretti a valore un sacco di ore al giorno
(alle quali vanno aggiunte le straordinarie per i recuperi). E
fissavamo mediamente in 3-4 ore di gara (oltre al tempo di volo
tra il decollo e la partenza) un tempo secondo noi ragionevole
e coerente con le due ore e mezza considerate sufficienti per
dare i 1000 punti (questo anche se forse il sadomasochismo
dei piloti non li porta a lagnarsi mai. Dice Johannessen: «fateli
volare più che potete e vi perdoneranno anche l'assassinio»).

Bene, nella giornata successiva, l'ultima, quando tradizionalmente
si va leggeri, viene assegnato un tema di 464 km che solo tre
piloti portano a termine: ma questo è sadismo, che tra l'altro ci
si permette solo nei confronti dagli amici italiani, perchè alla
club si assegnano 350 km che consentono quasi a tutti gli rien-
trare e che portano i fuori campo totali al 25% contro i 53%
della 15 metri. Perchè due pesi e due misure così differenti?

Ma oltre all'aspetto sadico, c'è il rischio di cui parlavamo so-
pra, di stravolgimenti della classifica dovuti al caso, che solo
per pura fortuna non si sono verificati.

Ne è risultato, per quelli che hanno ultimato i temi, un tempo
di gara medio di oltre 4 ore e mezzo, e quindi tempi di volo
abbondantemente superiori alle 5 ore. Per conto nostro si esage-
ra, e qualche cedimento nelle ultime giornate potrebbe provarlo.

Ma allora ce l'abbiamo proprio con i povero Pramstraller? Sì,
ma solo per questi aspetti (che hanno portato anche al 38%
di fuori campo nel successivo campionato di classe libera e, quel
che è peggio, perchè si tratta ovviamente di piloti meno esperti,
al 42% nella promozione). Per il resto, ha lavorato molto da solo,
praticamente abbandonato da tutti nella fase preparatoria, ha
gestito bene con i suoi le due gare e si merita, insieme al suo
gruppo, solo un grosso elogio ed un caldo ringraziamento.

Concludiamo con qualche dato statistico sulle due gare:

	Europeo club	Camp. it. 15 m
tema medio, km	310	377
tema più lungo, km	394	474
tema più corto, km	237	297
vel. massima, km/h	101,7	92,4
vel. minima, km/h	72,5	76,5
temi non completati, %	24	52

frangi
S.P.A.

TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

1ª Coppa Internazionale del Mediterraneo

di Smilian Cibic

I recenti campionati mondiali hanno dato a Rieti l'occasione da un lato di migliorare e potenziare le attrezzature e dall'altro di acquistare una notorietà in genere buona anche al di fuori della crescente cerchia di stranieri che già ne erano clienti affezionati.

Logico quindi che per sfruttare questi elementi favorevoli si pensasse ad una gara internazionale da tenere ogni anno, aperta non solo ai campionissimi, ma anche ad un più vasto settore di piloti di buon livello e per la quale è sembrata adatta la denominazione di Coppa Internazionale del Mediterraneo.

La prima edizione di questa manifestazione, che dovrebbe costituire il fiore all'occhiello di Rieti, si è conclusa felicemente e, pur non potendosi considerare un successo clamoroso, ha confermato la validità dell'iniziativa ed ha fornito una serie di indicazioni utili per consolidarla in futuro.

E questo è già molto in un panorama che vede sul piano internazionale un notevole affollamento di gare, molte delle quali praticamente obbligatorie per i piloti che sono o che vogliono entrare nel giro delle rappresentative nazionali dei rispettivi paesi (premondiali, europei FAI, europei club per i già selezionati, campionati regionali e nazionali per entrare nelle rose), altre come Vinon, con tradizioni e altri validi motivi di attrazione (quest'anno vi hanno partecipato una trentina di svizzeri).

Certo si dimostrano necessarie, per il futuro, una ben congegnata azione promozionale, tesa a far venire a Rieti nuove schiere di piloti stranieri oltre ai consueti fedelissimi, e probabilmente una definizione del livello dei piloti stessi per evitare da un lato che timori reverenziali trattengano volatori anche buoni dal presentarsi ad una gara considerata troppo impegnativa, dall'altro la presenza di qualche... dopolavorista, anche simpatico e contento, ma certamente inadatto a una competizione che pure presenta delle difficoltà. La trentina di piloti stranieri era certamente meno di quanto ci si aspettasse. Ma, a parte il numero, quello che deve maggiormente far pensare è che si tratta quasi esclusivamente dei citati fedelissimi, di vecchi amici di Rieti o di... amici degli amici. Questo vuol dire che non bastano la promozione attraverso gli amici e qualche trafiletto sulle riviste specializzate estere, ma che occorre, per attrarre nuovi clienti, un'azione più seria ed aggressiva e forse qualche ritocco alle tariffe, pressochè unico argomento di critica da parte degli stranieri.

Né la maggiore affluenza degli italiani è stata sufficiente a raggiungere il numero sperato di allianti. 64 in tutto i concorrenti, di cui 19 nella standard, 28 nella 15 metri, 12 nella libera e 5 nella biposto che gareggiava a handicap.

Tra essi il nostro Leo mondiale, reduce dagli Stati Uniti, dove ha partecipato al raduno nel ranch di Barron Hilton, il neo campione europeo della standard Gantenbrink a Rieti nuovamente nella libera insieme con il vice mondiale Blatter, altre vecchie conoscenze come i tedeschi Peter, Back, Gloeckl, Lindemann, i francesi Rantet, Schroeder e Vuillemot, gli svizzeri Nietlispach e Blumer, il belga Bourgard, gli austriaci Stoegner ed Ebner.

Per quanto riguarda gli allianti le novità erano costituite dal biposto Nimbus 3D, alla prima gara all'estero dopo il secondo posto nella libera agli europei di Mengen e la più recente versione del Ventus di Peter. Nella standard le ultime generazioni erano rappresentate da 7 LS 4, 6 Discus e un DG 300; nella 15 metri accanto ai più recenti 5 ASW 20C, 6 Ventus e 2 LS 6 c'erano ben 9 esemplari dell'imperituro ASW 20 (ricordiamo che ha occupato 5 dei primi 7 posti all'esordio della 15 metri nei mondiali del 1978) in mano a piloti come De Orleans, Avanzini, Colombo. Meno

sbilanciata in favore dei Nimbus 3 di quel che solitamente avviene in questi tempi la situazione nella libera: 6 esemplari più il nuovo biposto contro 3 ASW 22 e solo due macchine delle vecchie generazioni (un Nimbus 2B ed un Kestrellone). 1 Janus A, 3 Janus C ed un Twin Astir nella biposti.

Una situazione meteorologica anomala (Bourgard ci diceva che in 14 anni di Rieti non aveva mai visto niente di simile) ed inferiore allo standard ha complicato la vita al bravo Lindemann ed al task setting. Il problema maggiore erano i temporali, che oltretutto tendevano piuttosto dispettosamente a manifestarsi in maniera diversa rispetto alle previsioni. E questo portava a scartare i piloni che di giorno in giorno erano considerati più pericolosi ed a dare a volte temi un po' diversi dai soliti, tenendo presente anche la necessità di sfatare la nozione di pericolosità attribuita a Rieti a seguito dei mondiali non solo dall'estremismo di Renner, ma anche da altri commentatori più equilibrati.

Tutto questo non ha comunque impedito l'effettuazione, negli undici giorni a disposizione, di dieci gare estremamente interessanti e selettive.

Nella standard partiva bene Nietlispach, vincendo di misura la prima, brevissima, e la quarta prova e si formava subito un gruppetto di testa, comprendente anche Gavazzi, Briigliadori (vincitore della terza prova) e Blumer (vincitore della seconda in cui tutti i concorrenti finivano fuori campo). Ma gli svizzeri incappavano in una giornata nera nella quinta prova: un grave ritardo di Nietlispach portava in testa Leonardo, vincitore, e Gavazzi, mentre anche Blumer perdeva terreno. Dietro ad essi Gloeckl, Perotti, Stoegner nell'ordine erano ormai tagliati fuori dalla lotta per il primato.

Dopo la giornata di riposo, capitata in un momento abbastanza giusto dal punto di vista meteorologico, Nietlispach reagiva vincendo di misura la sesta prova davanti a Gavazzi e Briigliadori, ma senza effetti sensibili in classifica generale. Era comunque chiaro a questo punto che era da questi tre campioni che sarebbe uscito il vincitore. E infatti eccoli ai primi tre posti anche nella settima prova estremamente selettiva, ma questa volta un sicurissimo Leonardo prendeva una settantina di punti agli altri due quasi appaiati portando a oltre duecento punti il suo vantaggio in classifica generale sui due rivali praticamente appaiati e facendo pensare di avere praticamente in mano la gara.



I vincitori della Classe 15 metri

Una nuova giornata nera per gli svizzeri metteva definitivamente fuori causa Nietlispach, solo decimo, nell'ottava prova, mentre Briigliadori e Gavazzi, primo e secondo a un solo punto procedevano sempre più sicuri e brillanti.

Né lo svolgimento della prova successiva sembrava portare niente di nuovo, ma anzi ricalcare, con il recupero di Nietlispach, l'andazzo tipico di questa competizione.

Ed ecco, poco dopo gli arrivi, la più clamorosa ed inattesa delle sorprese: Briigliadori viene a dire che ha dimenticato di fotografare il pilone di Celano. La cosa sembra impossibile, ma è confermata dalle fotografie, e Leo perde 700 punti tondi su Gavazzi, vincitore della prova seguito da Perotti che si rivede tra i primi dopo il terzo posto della prima giornata.

Nulla di nuovo aggiunge la decima prova, vinta ancora da Nietlispach a oltre 124 km/h su un percorso troppo breve per le splendide condizioni meteorologiche ma imposto dalla necessità di concludere in serata con le premiazioni e con le partenze di una parte dei concorrenti.

Un Briigliadori in forma e determinato si è dunque mangiato una gara che già aveva in mano, ma Gavazzi non ha certamente demeritato la vittoria che si aggiunge ai due titoli italiani vinti quest'anno a Torino ed a Rieti a riconferma del fatto che Marco sta volando come non ha mai fatto. Dietro a loro il sempre più sorprendente imperituro Nietlispach e il bravo Blumer. La superiorità dei primi quattro sul resto del lotto è confermata dal fatto che non hanno lasciato vincere agli altri nemmeno una prova: due sono infatti andate a Gavazzi, quattro a Nietlispach, 3 a Briigliadori e una a Blumer. A notevole distanza Gloeckl, assente da Rieti da qualche anno, Perotti, meno brillante che ai recenti campionati della 15 metri, e poi ancora Lindemann, Stoenner e Sinn, prima, anche se per pochi punti, di Marco Pronzati e di Pramstraller, al quale un buco di circa ottocento punti nella quinta giornata è costato diversi posti in classifica.

Se inizialmente quattro e poi ridotti a tre sono stati i protagonisti della standard, la 15 metri è stata dominata da



I vincitori della Classe Standard

due soli piloti, De Orleans con l'ASW 20 e Peter con l'ultima versione del Ventus, che hanno fatto gara a sè.

De Orleans, che non abbiamo forse mai visto volare così bene, comincia vincendo a 125 km/h la prima breve prova e distanziando di 200 punti Peter, reduce da infortuni aviatori e domestici (frattura di una mano spostando mobili!), in ritardo di mezz'ora. Si ripete nella seconda giornata, ma Peter e Corbellini lo eguagliano atterrando a Pre-turo dopo 177 dei 375 km del tema per colpa dei temporali.

E' quindi la volta di Schroeder, su ASW 20C, che nella terza prova precede Peter di 7 secondi, Avanzini di 15 e De Orleans di due minuti e mezzo, mentre gli altri sono molto distanziati. A questo punto De Orleans e Peter occupano già i primi due posti in classifica che si scambieranno ancora tra loro, ma distanziando sempre più gli altri.

Le quattro giornate seguenti si concludono monotonamente con quattro vittorie piuttosto nette dello scatenato Peter e con De Orleans tenacemente secondo. Ed alla fine della settimana Peter è in testa con una settantina di punti. Avanzini, terzo, è già a più di mille punti seguito da Schroeder e Obermayer. Ma l'Alvaro formato '86 è un osso duro anche per un fuoriclasse come Peter: vince di poco la selettiva ottava prova e ripassa in testa, approfittando di uno scivolone del rivale in quella seguente, ancora più selettiva, in cui finalmente si rivedono facce nuove alla ribalta: vince infatti Pronzati, seguito da Corbellini, entrambi un po' in ombra dopo le prove dei primi giorni.

La quasi formale, breve e divertente ultima prova vinta da Bertoncini non cambia niente nelle primissime posizioni, che vedono il regolare Avanzini (tre terzi posti nelle ultime quattro giornate) al terzo posto, seguito da Schroeder, da un Colombo in progresso dopo la disavventura francese e da Pronzati. Corbellini finisce ottavo dopo un inizio di gara molto promettente, mentre Bertoncini si riscatta alla fine terminando nono.

Enormi i distacchi: Avanzini è a oltre mille punti da De Orleans, Bertoncini a oltre duemila a conferma dell'ottima prova dei primi due.

Tre onorati ASW 20 nei primi cinque (con un Ventus ed un ASW 20C) a confortante conferma che l'aliante conta ma non è tutto.

Più movimentato l'andamento della libera, che vede alla partenza, insieme ai nostri Manzoni e Vergani, alcuni tra i più titolati liberisti europei, e il nuovo biposto di Holi-ghaus nelle esperte mani di Gantenbrink.

L'inizio è dei francesi: vince Rantet e il notissimo generale Vuillemot, per la prima volta a Rieti, è terzo dietro a Gantenbrink. Che si rifà subito il giorno dopo percorrendo quaranta chilometri più di Bourgard e novanta più di Rantet nella giornata dei fuori campo e conquistando un margine di quasi duecento punti in classifica generale. Si difende bene Manzoni, secondo nella terza prova vinta da Wolff e nella quarta vinta ancora da Gantenbrink, per poi vincere la quinta e conquistare a metà gara la seconda posizione in classifica davanti a Blatter e Bourgard.

A questo punto Gantenbrink, che deve rientrare in Germania, vola per un giorno, finendo ancora primo, con Back, che lo sostituirà, al posto del simpatico Schueller, suo compagno nei giorni precedenti. Con questo incappa nel regolamento che impedisce, per un biposto che vola nella libera, di cambiare equipaggio. La nuova formazione riparte pertanto da zero punti in classifica generale e lascia a Manzoni il primo posto. E riparte ancora da zero il giorno dopo la nuova e definitiva coppia Back-Schueller, che pure esordisce vittoriosamente seguita da Blatter, mentre Manzoni, stranamente impacciato da quando si trova in testa, si mangia quasi metà dei circa 400 punti di vantaggio lasciategli dai tedeschi.

Resiste peraltro nelle giornate seguenti, che non vedono variazioni nei primi cinque posti, grazie anche ad un buco



I vincitori della Classe Libera

di Blatter nell'ottava prova vinta da Bourgard. Blatter si riscatta vincendo la nona, e Vergani conclude in bellezza conquistando l'ultima volata.

Manzoni, al quale evidentemente ha fatto bene l'esperienza di Mengen, vince meritatamente una gara che, se non fosse stato per la girandola dei piloti, avrebbe visto in testa il secondo posto agli europei. A differenza delle altre classi, la libera ha visto, a parte il biposto, di giorno in giorno un andamento molto irregolare dei risultati dei primi cinque, sintomo probabilmente di un notevole equilibrio di valori, che paraltro si sono definitivamente assestati dalla settima giornata con Blatter al secondo posto, seguito da Bourgard, Rantet e Vergani (tre Nimbus 3 seguiti da due ASW 22).

Sulla gara dei biposto non c'è molto da dire. Monti e Giorgio Orsi hanno cominciato vincendo la prima prova e, dopo un cedimento nella seconda, hanno rivinto altre sei volte accumulando alla fine un vantaggio molto superiore ai mille punti. Molto serrata invece la lotta per le piazze d'onore che ha visto finire nell'ordine in meno di duecento punti Mantica-Maestri, Muzi-Adele Orsi e Aldo Colombo.

A occhio è paraltro la classe che si è divertita di più e sulla quale non si insisterà forse mai abbastanza, specialmente se insieme a piloti di valore si riuscirà a far volare giovani in formazione.

Riassumendo in cifre, tutte le classi hanno volato dieci prove con i seguenti dati significativi:

	Standard	15 metri	Libera	Biposto
tema medio, km	276	308	344	260
tema più lungo, km	406	407	419	325
tema più corto, km	192	205	249	192
vel. massima, km/h	125,2	124,9	128,1	108,2
vel. minima, km/h	87,5	89,1	86,5	57,7
temi non competati, %	31	33	26	25

Per la prima volta in Italia per diminuire le necessità di atterraggio fuori campo è stato adottato, in analogia con il «photo-vache» dei francesi, il «foto atterraggio», consistente nello scatto di una foto di un pilone diverso da quelli relativi al tema e compreso nel catalogo piloni e atto a concludere un volo in quel punto senza la necessità di atterrarvi.

I piloti ne hanno usufruito per 14 volte e non si sono sentiti pareri contrari. Riteniamo che il sistema, soprattutto tenendo conto delle citate critiche alla pericolosità di Rieti, sia da confermare per il futuro, forse liberalizzandolo maggiormente nel senso di non far terminare il volo dopo la prima fotografia.

Per ovvie ragioni lasciamo ad altri di parlare, se lo riterranno opportuno, dell'organizzazione, ma non possiamo non esprimere soddisfazione per aver visto nel suo interno in posizioni delicate giovani entusiasti e preparati che fanno bene sperare per il futuro.

Gli stranieri si sono lagnati dei prezzi elevati e qualche nostro giovane mi faceva i conti di cosa gli costano le gare per tentare di rimanere nella rosa dei nazionali. Non possiamo non dargli ragione, anche se non è facile trovare rimedi. Ma dobbiamo certamente fare uno sforzo sfronando e semplificando, perchè quello dei costi è uno degli elementi importanti che hanno reso sempre più magro il campo nelle nostre competizioni.

Punteggi delle singole prove e Classifica Generale Finale

CLASSE STANDARD

Cl.	No.	Pilot	Nat.	Aero Club	Glider	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1.	IX	GAVAZZI M.	I	AVAL	Discus	584	802	843	874	942	970	926	1000	913	761	8.615
2.	AX	NIETLISPACH H.	CH	AeC Bern	Discus	586	802	881	1000	732	1000	932	753	876	799	8.361
3.	LB	BRIGLIADORI L.	I	AVM	Discus	557	686	961	976	1000	962	1000	999	213	797	8.151
4.	BL	BLUMER E.	CH	SFG Friburg	LS 4	509	872	815	833	804	945	917	664	791	794	7.944
5.	MG	GLOECKL H.	D	MBB Muenchen	LS 4	486	802	686	783	750	808	877	783	813	655	7.443
6.	11	PEROTTI N.	I	AeC Aosta	Discus	564	671	763	846	565	870	815	937	906	335	7.272
7.	LN	INDEMANN C.	D	FSG Char. Berlin	LS 4	477	832	700	861	293	900	747	891	834	674	7.209
8.	SG	STOEGNER	A	Askoe Linz	LS 4	487	802	628	756	629	496	868	940	829	718	7.153
9.	WS	SINN W.	D	FSG Badtoelz	LS 4	428	802	622	714	587	900	734	890	852	580	7.109
10.	65	PRONZATI M.	I	AVAL	Discus	464	309	427	913	751	882	861	940	815	739	7.101
11.	C6	PRAMSTRALLER W.	I	AeCCVV	LS 4	545	550	847	811	212	789	815	933	779	469	6.750
12.	TM	MOSBERGER T.	CH	SFG Basel	DG 300	417	550	651	706	666	809	712	261	788	710	6.270
13.	C5	PAOLILLO U.	I	AeCCVV	LS 4	459	802	696	287	583	757	480	725	797	480	6.066
14.	86	CALA S.	I	AeC Sabina	ASW 15	161	144	544	608	598	164	356	424	537	382	3.918
15.	511	DANESY E.	I	AeC Torino	ASW 15B	337	550	200	0	317	558	563	105	473	364	3.467
16.	T	SEELIGER T.	D	FFC Berlin	Jantar Std.	87	594	468	0	566	380	272	261	373	137	3.138
17.	PR	POZZI G.	I	AVM	Cirrus Std.	129	609	183	248	293	568	310	181	373	137	3.031
18.	HY	RIVA A.	I	AVM	Cirrus Std.	239	348	244	271	293	522	66	509	373	0	2.865
19.	T3	SPIESECKE T.	D	AVAL	Discus	277	309	247	0	293	175	272	230	455	155	2.413
20.	TS	FLORES P.	I	AVM	LS 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RB	BRIGLIADORI R.	I	AVM	Discus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CLASSE 15 METRI

Cl.	No.	Pilot	Nat.	Aero Club	Glider	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1.	AJ	DE ORLEANS A.	E	AeC Spagna	ASW 20	568	284	979	924	940	962	922	1000	936	846	8.361
2.	XI	PETER E.G.	D	Akaf. Freiburg	Ventus	369	284	999	1000	1000	1000	1000	985	782	820	8.239
3.	3A	AVANZINI L.	I	AVAL	ASM 20L	358	109	998	742	678	832	896	985	898	840	7.336
4.	SM	SCHROEDER P.	F	Sarreguemines	ASW 20C	453	109	1000	783	670	706	890	986	788	724	7.109
5.	82	COLOMBO V.	I	AVAL	ASW 20	418	262	893	481	936	621	871	788	929	822	7.021
6.	E22	PRONZATI A.	I	AVAL	Ventus B	476	109	818	829	647	756	886	715	1000	702	6.938
7.	9A	OBERMAYER H.	D	L.S.R. Aalen	LS 6	509	217	725	922	687	684	794	919	697	728	6.882
8.	EC	CORBELLINI E.	I	AVM	LS 6	438	284	878	867	522	636	839	589	970	752	6.775
9.	BS	BERTONCINI L.	I	AVM	Ventus A	403	109	872	762	711	515	363	714	913	858	6.220
10.	2E	EMMERICH W.	D	Sindelfingen	Ventus BT	475	131	737	820	321	836	828	601	656	652	6.057
11.	EM	ENGELHARDT K.	D	FFC Berlin	Ventus	396	197	691	791	654	795	542	586	656	724	6.032
12.	X	BALESTRA B.	I	GVA	LS 3A	370	109	633	811	639	783	473	686	745	621	5.870
13.	GM	MARCHISIO G.	I	AeC Torino	ASW 20C	408	109	873	276	670	689	781	883	305	675	5.669
14.	C4	SERVILIO S.	I	AeCCVV	ASW 20F	437	109	730	759	677	746	762	761	553	0	5.534
15.	N	GRITTI A.	I	AVAO	DG 200	448	163	861	904	394	732	363	452	305	776	5.398
16.	AS	VILLA A.	I	AVM	ASW 20	369	109	717	747	567	636	719	533	236	602	5.235
17.	63	GRABNER V.	A	Ni. Oeblarn	Ventus	368	268	642	286	567	697	483	590	680	308	4.889
18.	B6	KROEGER J.	I	AVAL	ASW 20	400	109	605	226	691	249	169	330	588	691	4.058
19.	1E	ROSS R.	D	SFC Ebersbach	ASW 20C	326	217	163	312	321	793	363	567	236	521	3.819
20.	EE	DAVINI G.	I	AVM	ASW 20	182	109	558	481	0	646	622	261	236	480	3.575
21.	6E	SECOMANDI M.	I	AVAL	ASW 20C	444	122	578	276	652	329	660	176	0	0	3.237
22.	BM	BELLORA M.	I	GVV N. Valzania	DG 200	287	256	521	510	199	239	363	528	158	70	3.131
23.	AH	COSIMI G.	I	AeCCVV	PIK 20	159	109	539	312	309	532	300	168	236	0	2.664
24.	C3	PILUDU F.	I	AeCCVV	ASW 20F	420	109	664	753	652	0	0	0	0	0	2.598
25.	OK	CAPPI C.	I	AVM	ASW 20	159	109	497	312	110	144	384	168	236	347	2.466
26.	R	PECCOLO L.	I	AeC Torino	PIK 20D	122	0	126	510	110	295	0	168	158	0	1.489
27.	HF	EBNER H.	A	Askoe Innsbruck	ASW 20C	159	109	234	0	0	0	0	0	0	0	502
28.	C7	STANGL K.	A	USFC Woerschach	Mininimbus	0	0	118	0	0	0	0	0	0	0	118
29.	IN	CLERICI A.	I	AVM	Ventus B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	CB	BALBIS C.	I	AeC Aosta	DG 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CLASSE LIBERA

Cl.	No.	Pilot	Nat.	Aero Club	Glider	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1.	ZT	MANZONI R.	I	AVAL	Nimbus 3	599	611	974	988	1000	963	779	862	555	851	8.182
2.	IK	BLATTER F.	CH	AVAO	Nimbus 3	553	558	835	939	951	866	892	435	1000	906	8.025
3.	GB	BOURGARD P.	B	R. Verviers Av.	Nimbus 3	523	895	681	886	798	827	925	1000	457	857	7.849
4.	JR	RANTET J.	F	Buno Bonnevaux	ASW 22	720	684	938	867	203	766	858	953	776	775	7.540
5.	VV	VERGANI W.	I	AVAL	ASW 22	556	611	925	947	203	707	870	991	557	1000	7.367
6.	HM	MAERTIN H.	D	FFC Berlin	ASW 22	252	613	0	788	835	527	930	830	511	731	6.017
7.	21	VUILLEMOT J.	F	Armée de l'air	Nimbus 3	606	234	803	433	226	699	297	912	693	780	5.683
8.	KK	KEIM K.	D	FS Sindelfingen	Kestrel 604	435	613	508	501	772	424	823	403	448	494	5.421
9.	YZ	SANDER G.	B	R. Verviers Av.	Nimbus 2B	348	477	515	433	802	589	692	371	386	603	5.216
10.	SX	GANTENBRINK	D	LSV Ruhr-Lenne	Nimbus 3D	610	1000	817	1000	936	0	0	0	0	0	4.363
11.	73	WOLFF M.	US	AVAL	Nimbus 3T	387	0	1000	469	436	795	667	416	0	0	4.170
12.	S6	SCHUMACHER J.	D	Waechtersberg	Nimbus 3T	541	611	759	74	318	152	894	456	284	0	4.089
13.	SXB	BACK H.	D	AC Wiesbaden	Nimbus 3D	0	0	0	0	0	0	1000	995	491	868	3.354
14.	SXA	GANTENBACK	D		Nimbus 3D	0	0	0	0	0	1000	0	0	0	0	1.000

CLASSE BIPOSTI

Cl.	No.	Pilot	Nat.	Aero Club	Glider	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1.	AN	MONTI R. + 1	I	AVAL	Janus C	568	458	893	748	893	893	893	893	838	825	7.902
2.	3	MANTICA - MAESTRI	I	CPV Milano	Janus C	461	458	752	893	324	778	608	805	893	645	6.617
3.	Y	MUZI E. - ORSI A.	I	AeCCVV	Janus C	517	600	674	755	617	695	605	431	833	747	6.474
4.	CF	COLOMBO A. + 1	I	ASAV	Janus C	503	484	726	236	920	823	578	847	519	599	6.235
5.	L	MAYER L. + 1	I	AVAO	G103 Twin II	137	0	324	0	363	0	124	260	144	0	1.352

STANDARD CLASS

No.	Date	TASK	Distance km	V. max (km/h)	Starts	Arrivals	% arr.
1.	2.8	Rieti - Celano - Campotosto - Piediluco - Rieti	191,6	114,616	19	16	0,84
2.	3.8	Rieti - Luco dei Marsi - Assisi - Rieti	291,8	226,800	19	—	0
3.	4.8	Rieti - Gubbio - Todi - Rieti	224,0	92,477	19	16	84,2
4.	5.8	Rieti - Celano - Foligno - Rieti	254,1	100,413	19	13	68,4
5.	6.8	Rieti - Perugia - Trevi - Gualdo Tadino - Rieti	258,5	87,462	19	13	68,4
6.	8.8	Rieti - Luco dei Marsi - Bettona - Rieti	287,7	108,316	19	17	89,4
7.	9.8	Rieti - Celano - Costacciaro - Cortona - Rieti	406,3	99,549	19	13	68,4
8.	10.8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Assisi - Rieti	325,0	98,501	19	13	68,4
9.	11.8	Rieti - Campo di Giove - Navelli - Celano - Lago di Ripa Sottile - Rieti	254,0	109,169	19	18	94,7
10.	12.8	Rieti - Santo Stefano di Sessanio - Assisi - Rieti	260,7	125,219	13	13	100,0

15 METER CLASS

No.	Date	TASK	Distance km	V. max (km/h)	Starts	Arrivals	% arr.
1.	2.8	Rieti - Luco dei Marsi - Assergi - Piediluco - Rieti	204,5	124,928	27	22	81,4
2.	3.8	Rieti - Pescasseroli - Città Reale - Celano - Piediluco - Rieti	375,4	177,400	26	—	0
3.	4.8	Rieti - Gualdo Tadino - Cortona - Rieti	273,3	89,103	28	24	85,7
4.	5.8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Assisi - Rieti	325,0	102,094	26	15	57,6
5.	6.8	Rieti - Costacciaro - Trevi - Gualdo Tadino - Rieti	287,3	96,933	26	17	65,3
6.	8.8	Rieti - Gubbio - Todi - Umbertide - Rieti	332,1	112,821	25	20	80,0
7.	9.8	Rieti - Foligno - Luco dei Marsi - Bettona - Rieti	406,9	102,365	24	14	58,3
8.	10.8	Rieti - Celano - Gualdo Tadino - Perugia - Rieti	335,8	100,007	25	18	72,0
9.	11.8	Rieti - Barrea - Assergi - Piediluco - Rieti	284,4	104,516	24	13	54,2
10.	12.8	Rieti - Assergi - Celano - Trevi - Rieti	256,0	116,422	16	15	93,7

OPEN CLASS

1.	2.8	Rieti - Luco dei Marsi - Castelluccio - Spoleto - Rieti	248,6	128,144	12	12	100,0
2.	3.8	Rieti - Pescasseroli - Assisi - Rieti	349,6	290,600	12	—	0
3.	4.8	Rieti - San Sepolcro - Rieti	281,0	107,036	11	11	100,0
4.	5.8	Rieti - Celano - Umbertide - Rieti	343,2	93,480	12	7	58,3
5.	6.8	Rieti - Celano - Perugia - Todi - Assisi - Rieti	371,8	86,465	12	7	58,3
6.	8.8	Rieti - Pescasseroli - Umbertide - Rieti	411,7	113,992	12	11	91,6
7.	9.8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Gubbio - Rieti	378,4	112,378	12	11	91,6
8.	10.8	Rieti - Luco dei Marsi - Costacciaro - Cortona - Rieti	418,9	94,370	12	7	58,3
9.	11.8	Rieti - Pescasseroli - Navelli - Rivisondoli - Lago di Ripa Sottile - Rieti	334,7	115,569	11	10	90,9
10.	12.8	Rieti - Celano - Gualdo Tadino - Rieti	304,0	119,191	10	10	100,0

TWO-SEATER CLASS

1.	2.8	Rieti - Celano - Campotosto - Piediluco - Rieti	191,6	108,164	5	4	80,0
2.	3.8	Rieti - Luco dei Marsi - Assisi - Rieti	291,8	184,400	4	4	100,0
3.	4.8	Rieti - Umbertide - Rieti	211,1	79,485	5	4	80,0
4.	5.8	Rieti - Luco dei Marsi - Foligno - Rieti	264,9	71,745	5	3	60,0
5.	6.8	Rieti - Perugia - Trevi - Gualdo Tadino - Rieti	258,5	57,672	5	2	40,0
6.	8.8	Rieti - Celano - Bettona - Rieti	278,0	91,909	5	4	80,0
7.	9.8	Rieti - Luco dei Marsi - Assisi - Rieti	291,8	88,566	5	4	80,0
8.	10.8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Assisi - Rieti	325,0	87,891	5	3	60,0
9.	11.8	Rieti - Campo di Giove - Navelli - Celano - Lago di Ripa Sottile - Rieti	254,0	96,101	5	4	80,0
10.	12.8	Rieti - Assergi - Assisi - Rieti	234,9	100,743	4	4	100,0

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



Le impressioni dei piloti d'Oltralpe

Nei pochi minuti lasciati liberi da Piero il Negriero, ho raccolto alcune opinioni dei piloti stranieri partecipanti alla CIM, sulla competizione e su Rieti volovelistica.

Roberta F.

Jacquest Rantet, Francia, classe libera, ASM-22

D. - Che cosa pensa di Rieti, ritiene una buona idea organizzare qui una coppa internazionale tutti gli anni?

R. - Io amo molto Rieti, trovo sia un ambiente splendido per volare è davvero un eccellente terreno di gara. Torno sempre volentieri. Ritengo quindi anche che sia un'idea ottima organizzare tutti gli anni una gara internazionale e colgo l'occasione per ringraziare tutti coloro che si sono occupati dell'organizzazione con tanta gentilezza e competenza. Vede, anche se le condizioni meteo quest'anno non sono state belle come l'anno scorso, è comunque interessante volare qui, e a dir la verità noi saremmo felicissimi di avere sempre un tempo come questo nella regione parigina.

L'unico lato negativo è rappresentato dai costi: Rieti ha davvero il record del mondo per quanto concerne i prezzi. I traini ad esempio sono mostruosamente cari.

D. - Secondo lei, è veramente pericoloso volare a Rieti?

R. - No, assolutamente no, bisogna certamente avere un po' di precauzione, è un terreno adatto a piloti di un certo livello. In ogni caso non è certo più pericoloso che volare nelle Alpi del Sud, mentre è sicuramente assai meno rischioso che volare in Finlandia: vi ho fatto i mondiali e garantisco che competere in quelle zone significa davvero dover affrontare grossi problemi.

Hans Gloeckl, Germania Federale, classe standard, LS 4

D. - Lei è un veterano di Rieti, le sue impressioni su quest'anno.

R. - Certo non è la mia prima volta a Rieti, anzi credo sia la decima volta che vengo. Ritorno volentieri perchè qui le condizioni meteo sono sempre assai favorevoli, infatti anche quest'anno abbiamo potuto volare 10 giornate di gara, e perchè l'organizzazione è perfetta.

Questa competizione è stata a mio avviso buona, con una partecipazione internazionale di bravi piloti in tutte le classi, cosa indubbiamente interessante, ma soprattutto senza la tensione che caratterizza le gare a casa: ci si può rilassare un poco e fare anche delle vacanze.

Per noi è un'ottima cosa avere una gara simile tutti gli anni.

Paul Bourgard, Belgio, classe libera, Nimbus 3

D. - Non le faccio domande, data la sua esperienza qui.

R. - Bene, vengo a Rieti dal 1974. E' un dato di fatto che nel corso degli anni l'organizzazione si è evoluta ed è migliorata sino a raggiungere i livelli dei Campionati del Mondo, mentre rimane sempre l'ambiente familiare che è tanto apprezzabile.

Però arrivando qui quest'anno ho avuto una piccola delusione, dovuta soprattutto a due cose: la prima è la questione dei costi. Questa gara è molto cara; io viaggio spesso per il mondo e partecipo a molte competizioni, credo veramente che questo sia il livello massimo che sia mai stato raggiunto; ad esempio i traini sono circa del 35% più cari che nelle più costose gare negli USA.

Il secondo aspetto è che l'organizzazione ha mancato del tutto nel provvedere i mezzi necessari per avere una meteo OK, cosa che aggiunta alle decisioni dei task setter ha fatto sì che alcune prove si siano trasformate piuttosto in concorsi fotografici.

Per il resto, a Rieti il paesaggio è splendido, la gente piacevole ed io spero di tornare presto.

Credo di non avere altri commenti da fare, salvo ribadire che una copertura meteo adeguata in modo da poter fare un task setting in rapporto alle possibilità della giornata è essenziale.

D. - Che cosa pensa del sistema degli fuoricampo fotografici?

R. - E' qualcosa di nuovo, certo può contribuire ad aumentare la sicurezza, ma è un sistema molto delicato da mettere a punto; c'è infatti in rischio che una foto sbagliata venga considerata come fuoricampo fotografico. Facciamo un esempio: il pilone è Costacciaro, ma per errore si fotografa Gualdo Tadino, a questo punto non si ha più la possibilità di rientrare in circuito perchè la foto viene considerata come fuoricampo. Questa è la critica principale che muovo al sistema. Bisogna come minimo che l'atterraggio fotografico sia fatto ad una distanza che non generi confusione per il pilota in gara.

Hans Nietlispach, Svizzera, classe standard Discus

D. - Un altro veterano di Rieti, che cosa le piace o interessa particolarmente di questa zona?

R. - Io credo che gli angeli direbbero che il cielo di Rieti è quello che ci vuole per volare. E' quanto l'anima desidera e chi ama il volo a vela non può che sperare di poter volare qui. A me Rieti piace moltissimo: anche quest'anno ho trovato condizioni meteo più che accettabili, più che gradevoli, insomma è sempre bello essere qui.

D. - Passiamo alla gara di quest'anno, come le sono parsi i temi?

R. - In generale è andata bene: ci sono state delle imprecisioni nei calcoli dei tempi che ad esempio il 5° giorno si sono rivelate assai seccanti per alcuni piloti, ma alla fine i migliori hanno vinto e quelli che non l'hanno potuto fare è perchè hanno compiuto qualche errore che e là nel valutare la situazione. In ogni caso, il buon Dio è sempre molto generoso e perdona la stupidità umana, talvolta dà addirittura ordine al diavolo di lasciar vivere gli stupidi.

D. - Che cosa pensa dei fuoricampo fotografici?

R. - E' un argomento sul quale si può discutere. Può darsi che a Rieti ancora non si abbia sufficiente esperienza, il «photo vache» deve essere anche considerato sotto un'angolazione locale nonchè dal punto di vista dei piloti che hanno meno esperienza, od anche, come terzo fattore e caso limite, nella visuale di dati meteo e task setting errati. Credo comunque che sia essenziale valutare l'esperienza acquisita quest'anno, che è la prima del genere, e discutere a fondo il problema. Non penso che si possa decidere subito se sia una cosa buona o cattiva, in fondo ci sono tante sfumature possibili tra il bianco ed il nero.

D. - Che cosa pensa che si potrebbe cambiare per l'anno prossimo, lasciando a parte il problema dei costi, che tutti hanno già fatto presente?

R. - Ascolta, l'ho già detto al direttore di gara in precedenza: bisogna fare molta attenzione a non arrivare a situazioni o tendenze negative rispetto a questa bella idea della gara. Bisogna cercare nel regolamento tutti i punti critici, valutare tutti i dettagli per evitare di cadere su elementi controproducenti; hai già indicato i costi, ma ci sono anche altre piccole cose che bisognerebbe senz'altro fare per evitare che la Coppa possa divenire una gara impopolare o che addirittura diventi criticabile prendervi parte; sarebbe un vero peccato.

D. - *C'è ancora qualcosa che la sua esperienza mi suggerisce di chiederle?*

R. - No, ma vorrei concludere con un breve motto in latino: «Sine Rieti non est vita».

Ernst Gernot Peter, Germania Federale, classe 15 m, Ventus

D. - *Viene sempre volentieri a Rieti?*

R. Certamente. Mi piace sempre venire qui, per me è davvero una vacanza.

Certo che non mi spiacerrebbe che si organizzasse anche qualche competizione del genere nell'Italia del Nord, magari con un terreno di gara che tocchi altre nazioni, la Svizzera, la Francia. Io ho fatto dei voli splendidi sull'arco alpino. Mi chiedo se non ci siano per caso difficoltà di tipo burocratico od amministrativo che impediscono lo svolgimento di tali prove. Se sapessi che se ne organizza una, bene mi iscriverei già da ora con Gantenbrink, con il Nimbus 3D.

D. - *Allora, Rieti è veramente così pericolosa?*

R. - No, questa affermazione è priva di senso, davvero «nonsense». Anzi, coloro che lo dicono non sono a mio avviso dei buoni sportivi. Rieti non è pericolosa.

Qui è necessario volare con concentrazione, ma esattamente come lo si fa in pianura; anche lì, ad esempio, se si vuole sorvolare un bosco di grande estensione bisogna decidere prima quale quota è necessaria per iniziare il sorvolo ed in quale modo procedere. No, ribadisco, Rieti non è pericolosa.

D. - *Ci vedremo l'anno prossimo?*

R. - Certamente.

Alvaro de Orleans, Spagna, classe 15 m, ASW 20

D. - *Come si fa a fare delle domande ad uno come lei, di casa a Rieti.*

R. - No, per carità, io ormai non volo in aliante durante l'anno, faccio soltanto un po' di voli con il motoaliante. A questo proposito posso dire di aver fatto una scoperta inaspettata: anche per uno che fa volo a vela competitivo, il motoaliante è una macchina di estremo divertimento ed anche molto formativa. Io credo che via via che i piloti che sono abituati a fare voli di distanza scopriranno i motoalianti, l'uso di queste macchine si diffonderà moltissimo. Esse rappresentano effettivamente un grande aumento di libertà rispetto all'aliante tradizionale, permettendo anche un'utilizzazione assai diversa. Possono ad esempio essere usati come macchine da viaggio, se il tempo lo permette, anche per brevi viaggi d'affari.

D. - *Anche per ricerche scientifiche direi, tanto per citare un esempio, quella nella valle del Kali Gandaki.*

R. - Sì, ma quella era una cosa anomala, che esula dal discorso che mi proponevo di fare.

Quello che volevo sottolineare è che, almeno sulla base

della mia esperienza, per un pilota che vola in aliante a livello competitivo acquisire un motoaliante per uso suo normale durante tutto l'anno può essere addirittura preferibile, salvo poi utilizzare un aliante da gara, magari di proprietà di più persone, proprio soltanto per le competizioni.

La seconda cosa che ho imparato è che, a mio parere, il motoaliante permette di mantenere l'allenamento al volo in senso generale, di modo che se anche uno non vola per niente in aliante al di fuori delle competizioni, come è successo nel caso mio (come ho detto non l'ho più fatto dallo scorso agosto sino a questa gara), il livello di allenamento tende a non scadere.

D. - *Con motoaliante intende, mi pare chiaro, il motoaliante in senso tradizionale, non il nuovo tipo, diciamo, di aliante con il motore.*

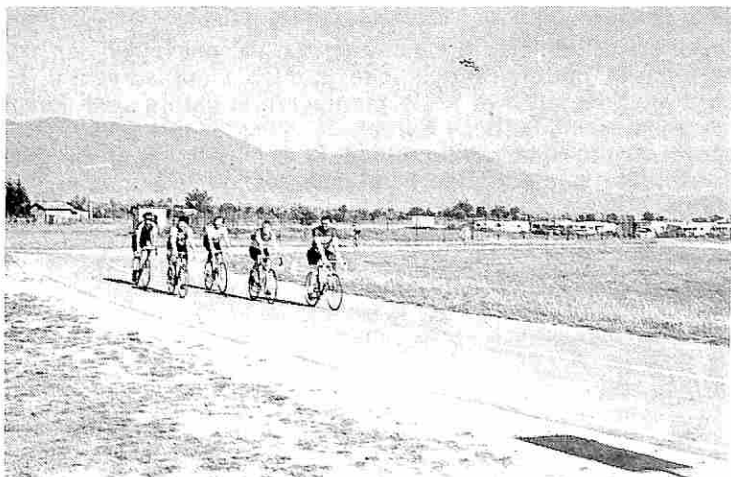
R. - Sì, ovviamente ci sono due tipi di motoaliante. C'è quello che è un aliante con un «aiuto» per il decollo, tipo il Nimbus a motore, e c'è il motoaliante che in realtà è un aeroplano a motore con elevata efficienza aerodinamica, quindi in grado di viaggiare come un aeroplanino a motore con potenze molto ridotte e consumi assai bassi ed al limite anche a motore spento, veleggiando in termica un po' come un Twin Astir molto caricato.

D. - *Il suo parere sulla pericolosità di Rieti, un argomento piuttosto scottante al momento. Non so se ha letto l'articolo di Ingo Renner su Australian Gliding di dicembre.*

R. - Ho letto l'articolo di Renner e mi ha sorpreso moltissimo. E' in netto contrasto con quanto altrimenti conosco di lui, anche se so che condivideva questa opinione, che, come tutte d'altronde, va valutata molto attentamente.

Direi però che mi sento infinitamente più vicino alla risposta splendida, penso non migliorabile, che ha dato Justin Wills, profondo conoscitore di Rieti.

Una volta di più, il principio della responsabilità individuale resta e dovrebbe continuare a restare la linea guida fondamentale: ogni pilota deve allenarsi a riconoscere i livelli di rischio cui può esporsi. Rieti presenta certamente livelli di rischio superiori a quelli di una pianura tedesca, ma non necessariamente più alti di quelli della pianura australiana, come giustamente disse Wills. Questo l'ho verificato personalmente: sparare un razzo nel deserto australiano può voler dire incendiare tutta la zona, o ancora, un buon pilota europeo è atterrato vicino ad una strada in Australia, ma senza saperlo, si è quindi allontanato dall'aliante in direzione opposta alla strada e ci hanno messo un giorno e mezzo a ritrovarlo, ormai già con un notevole deperimento dovuto alla sete.



"Ciclisti in allenamento pre-volo"

(foto di Smilian Cibic)

D. - Rieti merita a suo avviso una gara internazionale ogni anno?

R. - Sì, per più di un motivo. Prima di tutto per un generico senso di ospitalità. Si potrebbe dire che la giustificazione filosofica è remota, ma essendo Rieti un posto volentieristicamente molto bello a livello mondiale, mi pare simpatico metterlo a disposizione anche dei piloti delle altre nazioni: noi l'abbiamo, gli altri no.

In secondo luogo perchè è fondamentale per il volo a vela italiano misurarsi costantemente con il volo a vela estero. Ormai il volo a vela italiano è proiettato tra i grandi del mondo ed è quindi vitale, irrinunciabile, poter avere costantemente un metro di confronto con i piloti delle altre nazioni.

Passando ad un altro aspetto della cosa, devo dire che ho sentito estese preoccupazioni per la lievitazione dei costi. Rieti era un posto economico, oggi è ancora un posto che è difficile definire costoso perchè una vacanza qui è pur sempre relativamente a buon mercato, ma diciamo che nel mio caso quest'anno ho speso quanto e forse qualcosa di più dell'anno scorso quando ho partecipato ad un campionato del mondo. Quindi questo comincia ad essere un argomento che deve essere tenuto sotto stretto controllo da parte del comitato organizzatore.

D. - Un'ultima cosa, la sua opinione sul sistema del foto atterraggio, quale significato ha per il pilota di gara?

R. - E' difficile dirlo; introduce una novità che almeno personalmente non ho ancora potuto digerire. Ad esempio ieri dovendo raggiungere un pilone occupato da un temporale e pensando che forse il temporale, come a volte succede, si sarebbe esteso coprendo tutta la zona, ho fotografato Pescasseroli all'andata, in modo di avere almeno un punto sicuro. Temevo infatti che Pescasseroli sarebbe diventata addirittura inatterrabile se il temporale si fosse esteso ed intensificato. In ogni caso non so ancora dire che cosa significhi in realtà e che rilevanza abbia ai fini della selezione del campione, cosa che tutto sommato è il compito principale di un campionato.

Hanno Obermayer, Germania Federale, classe 15 metri, LS 6

D. - Che cosa pensa della sua esperienza reatina?

R. - E' molto difficile riassumere tutto in poche parole, in quanto le esperienze qui sono molteplici.

Cominciamo da quella più importante, il volo: Rieti è un posto straordinariamente interessante, con aspetti molto più vari che da noi in Germania: termiche, onda (che abbiamo avuto nei giorni scorsi), grossi temporali e pertanto grosse difficoltà e problemi tattici da risolvere, situazioni da dominare.

Un secondo aspetto è rappresentato dal paesaggio: un panorama di cultura antica, che è un piacere sorvolare. E' bello vedere sotto di sé le montagne, la natura così densa e gli splendidi antichi borghi. Si diventa curiosi di conoscere meglio il territorio, non solo da sopra, ma anche percorrendolo a piedi. Spero di tornare con mia moglie per conoscere da vicino tutti i bellissimi posti che ho visto dall'alto.

D. - E' la prima volta che viene a Rieti, quindi.

R. - Si è la prima volta che vengo a Rieti, la quale peraltro è molto conosciuta. direi famosa, in Germania e non solo da quando vi sono stati disputati i campionati del mondo. Prima, soprattutto Walter Neubert ne aveva parlato molto, poi anche altri, ad esempio Peter Lackner mi aveva personalmente raccontato un sacco di cose su Rieti. Spero proprio di poter ritornare.

D. - La sua opinione sugli atterraggi fotografici.

R. - Sono una cosa ottima. Incoraggiano i piloti ancora non molto esperti a volare, ad andare avanti, ma anche a tenere ben presente la propria sicurezza.

D. - Infine, crede che ci sia qualcosa da cambiare nella CIM?

R. - In linea di principio non si può fare meglio, dal punto di vista organizzativo mi è parso tutto OK, forse le condizioni meteo avrebbero potuto essere ancora migliori, come credo siano state in altri anni, ma certo non si può «ordinare» tempo buono.

Pertanto un desiderio soltanto, nella misura in cui ciò è in potere della direzione di gara: cercare di contenere i costi e di non lasciarli salire ulteriormente. Per noi tedeschi almeno, questa gara non è esattamente economica.

Jean Vuillemot, Francia, classe libera, Nimbus 3

D. - Per tutti lei è «in primis» colui che ha compiuto la traversata dalla Francia continentale alla Corsica. Ce la vuole ricordare brevemente?

R. - Volo a Vela ne ha già parlato, Attilio Pronzati aveva fatto la traduzione di un mio articolo. Quello che posso dire 10 anni più tardi è che quel volo è stato semplicemente il frutto di una preparazione molto lunga e della volontà di riuscire nell'impresa. Il volo in se stesso non è stato altro che una planata di 200 km... sul Mediterraneo. Mi ha permesso però di dimostrare che i movimenti d'onda continuano al di sopra del mare; per tre volte infatti tra il continente e l'isola ho trovato delle zone ascendenti, peraltro inutilizzabili per mancanza di riferimenti sotto l'aliante. Sul terreno infatti è possibile determinare la posizione delle ascendenze prendendo come riferimento un punto sulla verticale, questo non lo si può fare sull'acqua, pertanto è impossibile rimanere nell'onda.

Comunque è senza dubbio un volo che mi ha molto segnato e sono un po' stupito del fatto che altri non l'abbiano ripetuto o non abbiano fatto anche meglio, perchè è senza dubbio possibile fare assai meglio.

D. - Ch cosa rappresenta invece per un pilota la Transeuropea?

R. - La Transeuropea è una storia del tutto diversa. Credo sia quanto di meglio si possa fare nel volo a vela. E' sinonimo di libertà completa. E' vero che c'è un itinerario fisso, ma per raggiungere la Foresta Nera è possibile passare per i Vosgi o per le Alpi. La rotta è completamente libera, non si sa mai dove si finirà per passare la serata, e dopo 6 anni di Transeuropea, ho potuto constatare che in Francia, Germania, Svizzera, Austria, Italia è sempre piacevolissimo arrivare in un luogo sconosciuto.

D. - Veniamo a Rieti.

R. - Dunque Rieti: una medaglia d'oro per l'amabilità, la gentilezza, i sorrisi, la qualità della vita. E' davvero al di sopra di ogni altra gara che io abbia fatto da questo punto di vista.

Una medaglia di demerito per le condizioni meteo: mi hanno raccontato delle storie! Non è vero che il tempo è migliore che a Vinon, è peggio! Credo comunque che questo sia un anno speciale.

Senza scherzare invece, voglio dire che il pericolo di volare a Rieti è falso, mentre io ero venuto qui con un poco di preoccupazione, data la reputazione della zona. Per prima cosa, tutte le gare di volo a vela sono pericolose perchè esiste il rischio di collisioni in volo, c'è la vicinanza con i rilievi e ci sono soprattutto i fuoricampo, che sono ogni volta un'avventura diversa che bisogna affrontare con la massima serietà.

Rieti, rispetto ad altre zone, non presenta pericoli mag-

giori, anzi: io ho appena concluso la gara di Vinon, che faccio ormai da 10 anni, ebbene la concentrazione di alianti per aria è inferiore a Rieti che a Vinon, perchè ci sono più posti per salire, ci sono più rotte diverse. Si vedono quindi meno alianti in giro e questo significa rischi inferiori.

Per i fuoricampo succede come in ogni luogo di montagna: ci sono posti in cui non si può atterrare e quindi bisogna sorvolarli ad una quota di sicurezza, ma i posti reputati atterrabili lo sono, ed io ne ho la prova dopo l'atterraggio nella valle di Leonessa, quando, per la mia più grande vergogna, mi sono perso.

D. - La sua opinione sul sistema del foto-atterraggio. Quello adottato qui quest'anno è molto simile a quello in uso a Vinon. Pensa che possa risolvere alcuni problemi di sicurezza?

R. - Ho l'intima convinzione che Rieti abbia fatto veramente un grosso passo avanti nella direzione della sicurezza. Abbiamo inventato noi questo sistema a Vinon, 6 od 8 anni fa, ed è fuori di dubbio che quando si è davanti ad un incidente meteorologico, un cumulo nembro, non bisogna battersi con esso, ma si fotografa e si rientra in campo.

In secondo luogo è un sistema ideale quando un pilota sente di essere arrivato ai limiti delle proprie possibilità ed è stanco: per non perdere i punti già accumulati, fotografa e torna a casa. Credo che sia una soluzione ottima per risolvere alcuni problemi di sicurezza e ritengo che tutte le competizioni di onorevole livello saranno obbligate ad adottarlo.

D. - Due cose per concludere, che cosa pensa delle gare di volo a vela e c'è qualcosa che cambierebbe nella CIM per il 1987?

R. - Bene, credo che tutti i piloti di gara siano masochisti. Invece di passare l'estate sulla spiaggia a guardare le belle ragazze si ficcano in un aliante nel quale fa caldo e c'è polvere, dove hanno forti emozioni, non rientrano tutti i giorni, prendono rischi andando nei campi, sono davvero tutti matti... ma a me piace!

Per l'anno prossimo credo che l'ambiente non debba assolutamente cambiare, i temi sono stati dati bene, nè troppo lunghi nè troppo corti. Vorrei 1000 metri di planfond in più qualche giorno, soprattutto a Nord, vorrei traini meno cari e soprattutto non desidero altro che avere la salute per poter ritornare nel 1987.

Carstens Lindemann, Germania Federale, classe standard, LS 4

D. - Le sue impressioni sulla gara e su Rieti.

R. - Questa di Rieti è una delle competizioni più sicure che si possano fare e questo lo si può affermare dopo che parecchi voli di gara sono stati conclusi. Certo per i piloti di pianura c'è qualche difficoltà più del solito, perchè si vola quasi sempre sui rilievi. In ogni caso gareggiare a Vinon è ad esempio più difficile ed il rischio maggiore. Inoltre la zona intorno a Rieti è paesaggisticamente molto bella, il camping funziona bene, mentre i costi rappresentano un fattore negativo; mi chiedo se sia davvero necessario che tutto sia così caro. Questo è un problema da affrontare seriamente.

D. - Ha già detto che Rieti non è pericolosa, ha letto l'articolo di Renner, di segno opposto, apparso su Australian Gliding?

R. - Non l'ho letto, ma quello che posso dire è che Renner è un tipico pilota di pianura e che era stato qui per la prima volta lo scorso anno; i mondiali poi si sono dimostrati molto difficili per condizioni, per i temi in media troppo

lungi e per la predisposizione al rischio dei partecipanti, che era eccessiva.

In ultima analisi, la colpa è sempre del pilota, ma bisogna ricordare che l'importanza del mondiale porta con sé la disposizione a prendere rischi maggiori e quindi anche le scassate.

D. - Pensa che sia positivo avere ogni anno una gara internazionale a Rieti?

R. - Certamente sì, anche perchè è difficile trovare in Europa una località che offre così tanto. L'organizzazione è stata ottima e questo bisogna dirlo, poi per le squadre non vi è un posto altrettanto bello, con così tanti luoghi da visitare, con la possibilità di trascorrere giorni sereni. Credo fermamente che questa mia opinione sia condivisa da molti piloti tedeschi.

D. - Che cosa vuol dire fare il meteorologo a Rieti?

R. - Qui la preparazione è leggermente diversa da quella che si fa tipicamente nei paesi dell'Europa centrale. Qui è prima di tutto essenziale sapere quanta energia solare è disponibile (essa è in media del 50% superiore a quella che si ha in Europa centrale), quindi le misurazioni della temperatura sono più importanti e dai diagrammi si notano aumenti in ore molto più mattutine.

L'elemento veramente difficile da calcolare è la differenza tra il terreno montagnoso e quello piano e quindi assegnare temi lunghi che si svolgono sull'uno e sull'altro: ad esempio quest'anno ci siamo sempre trovati al margine di una grossa instabilità che lasciava prevedere il verificarsi di un notevole sviluppo e quindi di una degenerazione delle formazioni nuvolose sulle montagne e di condizioni blu, di termica secca, sulle zone pianeggianti.

Ciò significa che mentre è nota la tendenza generale, come spesso volte ha indicato Plinio Rovesti durante tante competizioni, è difficile prevedere la situazione di dettaglio o come sia esattamente l'instabilità.

Devo anche dire che purtroppo non sono disponibili a Rieti le carte meteo europee, che sono trasmesse via fax, dalle quali è possibile stabilire se una grossa instabilità tende a sciogliersi perchè convergenza e divergenza si sovrappongono.

Consiglierei pertanto di richiedere all'AMI od al servizio previsioni di Roma di mettere a disposizione del meteo tali carte.

Philippe Schroeder, Francia, classe 15 m, ASW 20C

D. - Che cosa pensa della gara e di Rieti?

R. - Penso che volare a Rieti sia molto interessante per un volovelista europeo. Le distanze assegnate quest'anno per esempio sono sempre state corrette in rapporto alle condizioni meteo, il numero di piloti rientrati ogni giorno lo ha indicato ed anche il tempo mi è parso relativamente buono.

Per quanto concerne il volo a vela tipico di montagna qui, credo sia più semplice di quanto non venga sostenuto e che sia molto simile a quello che si fa negli Stati Uniti sugli Appalacchi, quindi in un certo senso è anche simile al volo di pianura, anzi, bisogna avere maggiori conoscenze di volo in pianura che di volo sui rilievi.

A livello della competizione direi che tutto ha funzionato perfettamente, con una buona organizzazione.

Il catalogo piloni è ottimo e questo è assai importante per il pilota. Le carte della zona invece sono pessime e qualcuno che non le conosce può trovarsi in difficoltà. Le carte francesi ad esempio sono molto migliori, più dettagliate e più precise.

Un lato positivo di questa gara è che presenta meno stress delle altre, che rende possibile fare contemporaneamente

delle vacanze. Purtroppo per noi è molto lontana rispetto alle altre competizioni europee, e molto cara, assai più di qualsiasi altra.

Emil Blumer, Svizzera, classe standard, LS 4

D. - Le sue impressioni sulla CIM.

R. - In senso positivo: è bene che questa gara ci sia perchè permette di fare voli molto belli in condizioni ottime. E' una possibilità di confrontarsi con piloti di altre nazioni. Positivo anche il clima generale, la direzione di gara, direi che mi è piaciuto tutto.

In senso negativo: i costi. E' una gara troppo cara, i traini hanno un prezzo esorbitante e ritengo che questo sia un problema da considerare attentamente.

Competere qui diventa veramente pesante dal punto di vista finanziario, già il viaggio costa molto.

D. - Lei ha partecipato ai mondiali lo scorso anno, come ha trovato le condizioni meteo quest'anno al confronto?

R. - Molto più deboli. Si è potuto volare tutti i giorni, ma su temi più brevi e non in condizioni buone come l'anno passato, forse eccetto gli ultimi giorni, che sono stati comparabili con il 1986.

D. - Volare a Rieti è così pericoloso secondo lei?

R. - Decisamente no. lo volo spesso sia in montagna che in pianura. Ci sono possibilità di atterrare ovunque, in montagna è soltanto necessario pianificare con maggiore anticipo. No non trovo Rieti pericolosa.

D. - E.G. Peter suggerisce di organizzare gare anche nell'Italia del nord, che cosa ne pensa?

R. - Non sono molto d'accordo. Sono stato ai campionati italiani di Alzate l'anno scorso; è molto interessante come zona, ma le condizioni meteorologiche erano costantemente critiche, si finisce per volare troppo poco.

D. - Qualcosa da aggiungere?

R. - Ci vediamo l'anno prossimo.

La simpatica lettera di un volovelista Neozelandese!

Patrick Millward, l'amico neozelandese che quest'anno ha voluto tornare a Rieti, ha scritto in una lettera al direttore di N.Z. Gliding Kiwi le sue impressioni sulla prima Coppa Internazionale del Mediterraneo. Ce ne ha data una copia, la cui traduzione pubblichiamo qui sotto.

Lettera a JOHN ROAKE, direttore di N.Z. Gliding Kiwi

Rieti, 12 agosto 1986

John, scrivere non è certo una delle mie occupazioni preferite, ma Smilian ha una segretaria davvero efficiente e che non si lascia facilmente dissuadere, quindi su sua richiesta, cercherò di descrivere le mie impressioni su Rieti 1986 e sulla Coppa del Mediterraneo.

Ricorderai che la mia visita precedente, nel 1985, cominciò con un soggiorno all'ospedale ed il resto fu rovinato dal fatto che ero più o meno invalido. L'atmosfera dei mondiali, la cordialità della gente, Rieti stessa, mi hanno convinto a tornare per una breve visita, per rinnovare alcune amicizie e godere di quegli aspetti della città che non avevo potuto apprezzare la volta scorsa a causa delle mie precarie condizioni di salute.

Di quanto tempo avrei avuto bisogno per fare ciò? - Una settimana avrebbe potuto essere più che sufficiente.

Sono ormai tre settimane che sono qui, i miei programmi di viaggio sono nel caos, le finanze, così ben pianificate, tutte sotto sopra ed il peggio è che sono molto più riluttante ad andarmene ora di quanto non lo fossi quando avrei dovuto farlo, cioè il giorno dopo l'inizio della Coppa del Mediterraneo.

La Coppa

Prima di tutto devo dire che la gara è cosa dei piloti in campo e della direzione e che non ho la presunzione di dare un'opinione in merito; intendo invece limitarmi a raccontare le mie impressioni sull'organizzazione, il pre e dopo volo e sulle altre attività alle quali ho partecipato o di cui sono stato spettatore.

La presenza di un gruppo di amministrazione e gestione che sostanzialmente era già stato recentemente coinvolto nell'organizzazione dei mondiali, ha fatto sì che le cose funzionassero senza intoppi. Era evidente che non vi erano problemi nuovi o mai affrontati da risolvere, ma in ogni caso Smilian Cibic, al quale non mancavano mai le parole giuste ed il tranquillo Piero Pugnetti erano prontissimi a rimuovere subito quelli che occasionalmente sorgevano.

I briefing iniziali hanno compreso i soliti chiarimenti sul regolamento, mentre una o due piccole modifiche sono state trattate ed accettate con pochissime discussioni: da quel momento in avanti i briefing sono risultati piacevolmente informali.

Muzi ha volato nella classe biposto e tra una gara e l'altra lo si poteva vedere al lavoro nel suo ufficio vicino al campo da tennis, pronto a comparire dal nulla se si fosse presentata qualche difficoltà o ci fossero stati momenti di crisi. I task setter, Smilian, Piero ed un concorrente diverso ogni giorno, non hanno avuto vita facile. Il meteorologo Carstens Lindemann, con il suo assistente Attilio Malnati, sono stati fortunati ad avere la collaborazione ed i consigli di Plinio Rovesti (che ricorderai dallo scorso anno).

I task setter ed il meteo hanno avuto ogni giorno a che fare con una situazione assai incerta, che rendeva difficile stabilire i tempi di decollo e che assai spesso comportava CB locali molto attivi, pronti a trasformarsi a volte in forti temporali con lampi, pioggia ed anche grandine. Questi CB tendevano a formarsi in luoghi assai poco opportuni: sul punto di sgancio, sui piloni oppure lungo il percorso di gara (naturalmente nelle zone più montagnose), cosicché era difficile evitarli. Sembrava che non ci fosse modo di prevedere l'elemento determinante per scatenarli, pertanto ogni giorno c'era parecchia preoccupazione su dove sarebbero comparsi.

Il carrello è retrattile, il gancio di traino fissato al carrello. L'impennaggio verticale è pure realizzato in fibra di carbonio ed ha un longherone ad I. Lo stesso tipo di struttura è impiegato per l'ala, nella quale un guscio a doppia cella in alveolare e fibra di carbonio serve per assorbire gli sforzi di torsione.

RF

U.S.A. - dal nostro corrispondente

18 settembre '86

Al Pregiatissimo redattore Lorenzo Scavino:

Come con tutte le opere umane, si arriva al punto dove l'ammontare compito deve bilanciarsi verso l'incompiuto che divora i secoli - non solo i giorni di scadenza editrice.

Appena svolte verso l'inizio dell'anno le varie attività volovelistiche, le vedemmo colmando a passo svelto e vediamo l'arrivo del termine. La stagione volando, (e volata), è stata folta di avvenimenti notevoli, tristi e per la maggioranza, raccontati troppo tardi. Però, prima che i quattro venti spargano le sfogliature dal taccuino, cerchiamo di usufruirne uno o due che avrà qualche interesse. C'è da placare gli impazienti, curiosi delle faccende estere, o forse il raccontare potrebbe diferire una partenza prematura di qualche anima aliante imprudente da questo soggiorno fra i vivi. Comunque si riguarda, eccoci i fatti recenti:

Prima vennero i campionati nazionali; quelle proprie gare di varie categorie dette la Open, Standard, 15 Meter, Sports Class, 1-26 National e, recentemente, la Hitachi Invitational. Anche le promozioni di pubblicità hanno il merito di realizzare due servizi da un'attività. Gli alianti volano di più, i mercanti fanno più affari, e il ciclo si continua ad avvantaggio.

Fù a Minden, Nevada, fra il 24 giugno e 3 luglio che Ray Gimney vinse la Open con 7.104 punti nel Nimbus 3, «7V». David Jones lo seguì nel ASW 22, con 6.671 punti. Leon Morris, Dick Johnson, Al Leffler, Michael Wolff, Carl Herold, Alex Caldwell, Dale Bush e Barry Danieli in ordine erano i primi dieci. Otto Nimbus 3 e due ASW 22 erano rappresentati fra di loro. Gimney volò lo stesso aliante da Rieti, però con «winglets» circa mezzo metro di altezza, venti centimetri di larghezza e con l'estremità inclinate dietro una ventina di gradi dalla verticale. La base d'avanti giunge l'estreme dell'ala propria con una curva graduale. A 850 kg con zavorra disponibile, e con le ali così lunghe, questi alianti giganteschi forse già sono vicino al loro limite per carico, manovrabilità e pericolo di collisione volando termiche di grandezze prevalendo durante le gare. Merita studio da un comitato di Gimney, Herold, Johnson e Robinson che aspettano di fare raccomandazioni per rimediare le condizioni e modificare le regole applicabile.

Giugno 3-12 a Cordele, Georgia, la Standard ebbe sei giorni buoni. Mike Opitz, John Byrd e Karl Striedieck, tutti con il «Discus» erano i primi tre. I punti erano 5.428, 5.395 e 5.304, rispettivamente. La Discus era in tutti i primi dieci. Dal 5 al 14 agosto, la 15 m di Uvalde, Texas corse con nove giorni dominati dal «Ventus» nei primi cinque posti, e superati da Klaus Holighaus volando «fuori concorso». In ordine, i vincitori domestici furono Robert Robertson, 8.594, Eric Mozer, 8.562, Ken Sorenson, 8.373 e John Seaborn, 8.360. Sesto e settimo, seguirono Doug Jacobs, 8.340 con la LS-6 e John Byrd, 8.212, con la «Discus-A», certamente non a troppo disavvantaggio per mancanza di flaps. Il corso più lungo fu 588 chilometri fra una norma per i nove di oltre 498 chilometri. La massima velocità fu volata da Holighaus il terzo giorno: 142 km/h fra una norma di 129.9 soprattutto. Pensiamo sinceramente di aggiungere una sequela sfortunata. Dopo il concorso, con la corona d'alloro ancora fresca e goduta pochissimi giorni, Robert Robertson partì questa valle felice. Era ritornato a casa. Si vuole che caricato con acqua e in oltre con certi pesi

addizionali nella fusoliera fra le ali, si trovò rimorchiato con una velocità insufficiente. Sganciato, seguito dall'inevitabile «stall-spin», fece un giro e mezzo prima di battere a una trentina di gradi col suolo. L'urto liberò i pesi in dietro colpendolo alla testa e rompendogli il collo.

La Sports Class da luglio 7 fin 13 a Hobbs, New Mexico fu vinta da Peter Masak, seguito da Ron Tabery, Darrel Watson, Jim Cox e Alfonso Jurado. Gli alianti si soggettano a un sistema di handicap per uguaglianza. Zavorra di qualsiasi tipo è proibito. I concorrenti scelgono i loro corsi, dato la distanza minima da osservare giornalmente, secondo le condizioni meteorologiche. Si cerca di decollare tutti in un'ora, più o meno. Le partenze e gli arrivi vengono osservate cronologicamente come il solito. E' una gara ben voluta dovunque uno si trova incapace di compere un aliante nuovo ogni volta che cambiano i disegni. Da l'unica picchiata con fili e pali abbiamo ultime notizie che Ernesto (Chico) Estrada si è guarito dopo il suo ritorno alla Florida. Però, i suoi soci rapportano che gli impianti metallici che porta saranno abbastanza per ritornare un eco forte al radar. Siamo lieti per il suo rimettersi.

Nel centro di Colorado, a Owl Canyon, la 1-26 National occupò gli ultimi otto giorni di luglio. Dave Mockler vinse, poi vennero Harry Baldwin e Charles Shaw. Il trofeo rappresentando il «caprone vecchio» si presentò a Harry Senn, professore di università, e di anni sufficienti per essere eligibile. La minuscola 1-26 è stata prodotta in massa per anni. Anche ora che è scontinata è un aliante molto popolare.

I cinque giorni della Hitachi Invitational a Minden, Nevada furono iniziati 8 luglio. Fra divertimento e prova, sembra che i 18 si divagarono. I cinque assegni giornalieri erano da 260 a 434 chilometri per corsi multi-laterali. Doug Jacobs con 4.652 punti si trovò avanti a Mozer, Holighaus, Musters e Johnson. Altri notevoli come Reichmann, Ax, Schroeder, Moffat, Oye e Inamori si contentarono con una vacanza indimenticabile.

Abbiamo avuto molto altro regionalmente. Fuor che qualche occorrenza minore, come correndo un Pawnee fin quando la benzina si è totalmente esaurita causando un atterramento fuori campo senza danno, o usando le ali di una Libellula per spianare una raccolta di girasoli alti invece di una falce; ma quelle sono cose ordinarie che accadono anche in Italia, (non sia mai!), così non rappresentano affari da rispettare.

Abbiate tutti colà sincerissimi saluti e i miei mille ringraziamenti per esser ricordato. Volate con sicurezza e prudenza! Tuo amico,

Alcide Santilli

L'AGENDA DEL CIELO 1987

Al suo sesto anno di pubblicazione, è uscita in questi giorni l'«agenda del cielo 1987», una pubblicazione annuale rivolta a tutti coloro che nutrono qualche interesse per l'astronomia: professionale, amatoriale o di pura curiosità. E' un'iniziativa che si segnala per le sue caratteristiche che la rendono assai gradita sia agli appassionati del cielo sia, per il tipo di informazioni in essa contenute, a coloro che praticano la navigazione astronomica.

Il diario vero e proprio riporta giornalmente i dati di levata e tramonto del sole e della luna, le fasi lunari, il tempo siderale alla mezzanotte e tutti gli avvenimenti astronomici di rilievo che si verificheranno nel corso dell'anno (eclissi, occultazioni, passaggi di comete, sciami meteoritici), corredati da tutti i dati necessari per l'osservazione. Alla parte di diario è premissa una serie di pagine introduttive contenenti svariate tabelle, elenchi delle costellazioni e degli oggetti astronomici più importanti, cartine planetarie, fusi orari, durata dei crepuscoli, effemeridi del sole e dei pianeti, coordinate geografiche e correzioni

orarie di tutte le provincie italiane e così via. Tutte informazioni che è difficile, ma nello stesso tempo estremamente pratico, trovare raccolte in un'unica pubblicazione.

Assai interessante è l'utile e funzionale astrolabio allegato all'agente che consente l'identificazione del cielo a latitudine 42° N (latitudine di riferimento adottata per l'intera pubblicazione) e perciò utilizzabile con sufficiente correttezza in tutto il territorio della nostra penisola.

Ricordiamo infine che l'agenda, pur avendo il taglio astronomico che abbiamo descritto, si presenta come una normale agenda giornaliera, caratterizzata, ed è giusto segnalarlo, da una sobria e gradevole impostazione grafica, con ampio spazio per le annotazioni personali.

L'«agenda del cielo» viene venduta per corrispondenza direttamente dall'editore che la spedisce contrassegno aggiungendo le spese postali a chi la ordina per iscritto oppure telefonicamente.

Può essere richiesta allo Studio Editoriale Menabò

Via Prudenziiana, 3 - 22100 COMO

(L. 19.500 + spese di spedizione e contrassegno)

oppure alla rivista VOLO A VELA versando L. 22.000 sul c.to c.te postale 169712108 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, 21100 Varese, Calcinate del Pesce.

LA REALTA' ROMANZESCA ED... AMARA!

Era una notte buia e tempestosa...

No. E' un pomeriggio di ottobre ancora inondato di sole.

Sono le ore 16 di mercoledì 22 OTTOBRE 1986.

Entra un fattorino del telegrafo con un telex proveniente da Roma che dice:

ROMA TLXA 88/81 22 1155 PAGE 1/50
AEROCLUB ALTA LOMBARDIA AEROP CALCINATE
DEL PESCE

MINITRAS CIVILAVIA 43/2194 COMMISSIONE NOMINATA CON DECRETO N. 234 DATATO 29.9.1986 - omissis

SOTTOFORRA' AT PROVE TEORICO-PRATICHE CONSEGUITO BREVETTO VOLOAVELA SEGUENTI CANDIDATI - omissis

DETTE PROVE AVRANNO INIZIO GIORNO 9 OTTOBRE CORAN PRESSO AEROPORTO CALCINATE DEL PESCE CIVILAVIA BREVETTI CAPO UFFICIO MORO

E' il 22 ottobre 1986!

Da sabato 11 ottobre è esposto il verbale di promozione dei neobrevettati: Colatore Dino, Corradi Riccardo, Crivelli Angelo, Giulianelli Marco, Malnati Danilo, Monti Carlo, Pagani Claudio, Piovanelli Paolo e Zannoni Massimo ai quali VOLO A VELA porge il benvenuto unitamente ai complimenti anche per coloro che si occupano della scuola.

E a Civilavia? Non dobbiamo stupirci: ecco quanto scrive AIR PRESS a pagina 1249:

TERZO PROGETTO IN 15 ANNI

Azienda Autonoma Aviazione Civile - Proposta dal Ministro Signorile nell'ambito della riforma del Ministero.

(AIR PRESS) - L'Aviazione Civile diventerà un'azienda autonoma: A.N.A.C. Lo prevede — riferisce AIR PRESS — lo schema di disegno di legge messo a punto dal Ministro Signorile per la riforma del Ministero dei Trasporti che comprenderà anche il «comitato sicurezza volo».

Si ripresenta così — rileva AIR PRESS — a 15 anni di distanza esatti, la trasformazione di Civilavia in azienda autonoma prevista nel primo — in ordine di tempo — d.d.l. «ad hoc» preparato dall'allora Ministro dei Trasporti Vighianesi (testo nel dossier n. 1/71 di AIR PRESS, n. 17/71) e successivamente rielaborato (dossier n. 6 di AIR PRESS n. 36/71) preannunciato da un perentorio comunicato ministeriale (AIR PRESS n. 33/71 pag. 740) che recitava «una azienda autonoma per l'aviazione civile, comprendente anche i servizi per l'assistenza al volo, ci sarà quanto prima in Italia». Non se ne fece nulla.

Altra proposta per un'azienda autonoma dell'aviazione civile è venuta sei anni fa dall'allora Ministro dei Trasporti Formica: 16.000 dipendenti compreso RAI, Registro Aeronautico Italiano e i servizi per l'assistenza al volo già riuniti in ANAV, ma non ancora operativa (cfr. AIR PRESS n. 6/81, pag. 164 e numeri seguenti). I sindacati la definirono «super-megazienda». Si arenò in Parlamento.

E non illudiamoci, neanche questo sarà quello definitivo.

E' così che possono nascere le torri di... Babele!

L. S.

GIANPAOLO DELL'ORTO & C. sas

Tessuti d'arredamento

SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60

PER IL GIARDINO O COME... LINK-TRAINER ?

aliante metallico, Caproni A.3
carrelli Levante a due assi con relativo libretto di circolazione, senza selle

SCRIVERE O TELEFONARE A VOLA A VELA

DEAL s.p.a.

Moquettes e rivestimenti murali tessili

SEREGNO (MI) - Via Briantina, 68

BRIEFING DI BOLOGNA!

Domenica 16 novembre

La base del volo a vela italiano deve partecipare per esprimersi, non solo per ascoltare!

Non perdetevi l'occasione di dare, meglio: ridare al Briefing la sua funzione originaria.

V. I. P. - International Gliding Club



Volare in montagna & etica del volo a vela

Mountain soaring & gliding ethic

L'articolo di Ingo Renner pubblicato da Australian Gliding ha indubbiamente richiamato l'attenzione di molti volovelisti sportivi ed anche di altre riviste specializzate.

Fedeli agli impegni assunti alla ripresa delle pubblicazioni del VIP CLUB, riprendiamo quanto ci è capitato di leggere su altre riviste e quanto la nostra Roberta ha direttamente raccolto con interviste ai piloti presenti a Rieti in occasione dello svolgimento della prima edizione della Coppa Internazionale del Mediterraneo.

Di queste interviste qui compare il solo testo inglese in quanto il testo italiano è riprodotto in altra parte di VOLO A VELA.

In italiano ed inglese riportiamo quanto pubblicato altrove ed in particolare diamo spazio all'intervento di Justin Wills alla conferenza della B.G.A., apparso sulla rivista Sailplane & Gliding in quanto rappresenta la risposta più ponderata ed esauriente che si potesse dare in merito alle opinioni espresse da Ingo Renner.

Riteniamo che altri argomenti possano essere di interesse generale per il volo a vela di competizione e pertanto, come sempre, rinnoviamo l'invito a scriverci. Cordialmente

Lorenzo Scavino

Ecco il testo dell'intervento di Justin Wills:

.....

La seconda cosa che mi preoccupa in particolare riguarda gli sviluppi potenziali del volo di competizione ed è stata messa a fuoco da un articolo di Ingo Renner contenuto nel numero di Novembre di «Australian Gliding». Intitolato «Scassare o non scassare, questo era il problema», l'articolo comprende, tra l'altro quanto segue:

«... non si può trascurare il fatto che lo sport del volo a vela sia andato in picchiata durante i recenti Mondiali in Italia. A mio avviso il motivo di questa débâcle nello spostamento dei campionati dai tradizionali paesi di pianura alle montagne di Rieti... La differenza tra correre su di un terreno piano ed uno montagnoso è dovuta principalmente al fatto che quando prende dei rischi in pianura un pilota si trova di fronte ad un normale fuoricampo, mentre in montagna si trova ad affrontare una scassata...

Alla fine dei XIX Campionati Mondiali, 22 alianti erano fuori uso, tra cui 7 completamente distrutti. Quanto a questi ultimi, i piloti sono stati estremamente fortunati a non essere feriti o morti... Ho sempre pensato che in un mondiale si cercasse il pilota migliore e non il pazzo più coraggioso...

Tutti questi problemi potrebbero venire eliminati se i delegati

The article by Ingo Renner in Australian Gliding undoubtedly drew the attention of many contest pilots and specialized magazines.

According to the commitment taken when the publication of the VIP Club insert was resumed, we include hereafter a brief review of what other periodicals wrote, and a few excerpts of the interviews granted to Roberta by some competing pilots during the first «Coppa Internazionale del Mediterraneo» (the full text of the interviews in Italian is contained in another section of the magazine).

Herein you will also find the Italian and English versions of a summary of what other foreign publications printed on the matter.

A special attention is paid to the presentation offered by Justin Wills to the conference of the BGA, which was published in Sailplane & Gliding, and which is the most pondered and exhaustive reply that could be given to the opinions set forth by Ingo Renner.

We believe that other topics could be of general interest for contest soaring, and therefore renew the invitation to send us your opinions.

Sincerely yours

Lorenzo Scavino

The part of Justin Will's presentation covering Rieti follows:

.....

My second specific concern relates to potential developments in competitive gliding, and has been focused by an article in the November issue of «Australian Gliding» by Ingo Renner. Entitled «To crash or not to crash, that was the question», the article includes the following excerpts:

«One cannot overlook the fact that the sport of gliding went for a nose dive during the recent Italian World Championships. I see the reason for this debacle in the change from the traditional flat country sites for World Comps to the mountain site of Rieti... The difference between racing gliders over flat country and over mountains is highlighted by the fact when taking risks on flat terrain a pilot faces a normal outlanding, and in the mountains he faces a crash... At the end of this 19th World Championships, 22 gliders were pranged, of which seven were written off. Of these latter prangs the pilots were extremely lucky that they were not injured nor killed... I always thought that in World Championships we were looking for the best glider pilot and not the most courageous fool...

All these problems could be avoided if the CIVV delegates would use some common sense and ban mountain flying for all

abbiamo avuta una all'Austraglide che ha gravemente danneggiato un aliante. La disidratazione ed i colpi di calore devono essere considerati seriamente, come lo deve essere la tentazione di volare molto bassi ancora con tutta la zavorra a bordo, le termiche infatti possono essere molto forti anche a soli 300 piedi.

Ancora di più, le stesse regole che vengono messe in vigore per aumentare la sicurezza possono avere l'effetto opposto — la regola sul volo a bassa quota è stata la causa di due gravi incidenti all'Austraglide, uno dei quali mortale.

Pertanto, persino a Benalla, con una partecipazione più ridotta di quella di Rieti, abbiamo avuto più di mezza dozzina di incidenti, tre alianti non erano più in grado di volare alla fine della gara, ed un concorrente è morto.

Una volta di più non posso che fare riferimento alla etica del volo a vela.

Io credo che noi piloti che facciamo voli di prestazione, dovremmo essere assai lieti di volare nel Regno Unito, ove, comparativamente, le limitazioni sono assai scarse, e dovremmo fare del nostro meglio per difendere, o persino migliorare la situazione. Soprattutto dovremmo evitare di introdurre nei nostri regolamenti dei cambiamenti che potrebbero avere un effetto contrario a quanto desiderato.

Questi mutamenti potrebbero ben iniziare all'estero, dove i volovelisti hanno perso quella libertà che noi diamo per scontata. Non dobbiamo seguirne l'esempio. A mio avviso dobbiamo respingere il suggerimento di Ingo, che vuole limitare le sedi dei prossimi Campionati Mondiali.

Justin Wills

Justin Wills è un pilota britannico assai noto, ha quarant'anni, ha partecipato per la prima volta ai Campionati Mondiali in occasione dell'edizione di Rieti, ha circa 4.000 ore di volo in aliante e vola anche a motore.

Ha recentemente battuto il primato inglese di distanza libera, che già gli apparteneva, volando per 835 km in 8 ore e 5 primi, da Ouse, Yorkshire, a Digione attraversando la Manica.

Altre riviste che hanno trattato l'argomento e che ci sono note, sono Planeur e Flugsportzeitung.

Planeur concorda sostanzialmente con Renner, mentre Flugsportzeitung è di opinione differente (probabilmente un po' pro domo sua, in quanto si tratta di un periodico austriaco), sebbene condivida alcune critiche su Rieti.

Le principali sono il fatto che il promesso catalogo delle zone atterrabili non è mai stato consegnato ai concorrenti e l'effettiva difficoltà di atterrare fuoricampo senza correre troppi rischi.

D'altro canto Flugsportzeitung sostiene che molti osservatori a Rieti erano giunti alla conclusione che talvolta alcuni piloti non tengono in debito conto il fattore sicurezza e quindi si pongono in situazioni di pericolo.

Infine la rivista ricorda che zone inatterrabili o nelle quali atterrare è pericoloso, esistono anche nei paesi di pianura e cita l'esempio del deserto intorno a Waikeirie.

RF

P.S. - Abbiamo anche ricevuto una nota di Ake Petterson sull'argomento, che sarà pubblicata, per motivi di tempo, nel prossimo numero, insieme a quella inviataci da Raimundo De Paula Soares Filho, e, speriamo, insieme a tante altre che vorrete farci avere nel frattempo.

chunks of forbidden airspace; mixed operations are either not permitted, or, where they have historically developed, greatly discouraged. If the same level of restrictions were applied to the UK, gliding would effectively cease. Therefore, I believe that Ingo may simply not perceive the gliding ethic as I have defined it.

And despite this «safety at any cost» approach, gliding in Australia is not particularly safe. The blue conditions that occur so frequently lead to a lot of gaggle flying, and collisions occur — we had one at Austraglide that damaged one glider very badly. Dehydration and heat stroke are serious considerations, as is the temptation to continue flying very low fully ballasted — thermals can be very strong right down to 300 ft.

Furthermore, some of the rules applied to promote safety can have the opposite effect — the low flying rule at Austraglide was the cause of two major accidents, one of them fatal.

Thus, even at Benalla, with its smaller entry than Rieti, we suffered over half a dozen accidents, three aircraft were unflyable at the end of the contest and one pilot was killed.

I can only refer once again to the gliding ethic.

I believe we performance pilots should recognise our good fortune to fly in the UK with its comparative lack of restraints and do all we can to defend and even improve the situation. Above all we should avoid changes in our own regulations that could have a contrary effect. These may well be initiated overseas where they have lost the freedom we take for granted. But we must not follow suit. In my opinion we should reject Ingo's suggestion to limit the venues for future World Championships.

Justin Wills

Justin Wills is a well known British pilot. He is in his forties and took part for the first time in the World Championships on occasion of the contest at Rieti. He logs approximately 4000 hours gliding and flies powered aircraft too.

He recently beat the English straight distance record (which he already held), flying 835 km from Ouse, Yorkshire, to Dijon, across the English Channel, in 8 hours 5 minutes.

Other magazines which we know dealt with this subject are Planeur and Flugsportzeitung.

Planeur substantially concurs with Renner, whilst Flugsportzeitung has a different opinion (possibly because it is an Austrian periodical), although it shares some criticism on Rieti.

The main critics are that the promised catalog of landable areas was never handed to the competitors, and that it is actually difficult to perform safe outlandings.

On the other hand, Flugsportzeitung points out that many observers at Rieti were led to believe that some pilots sometimes are not as safety conscious, as they should be and thus face with danger situations.

Eventually, the magazine reminds the readers that unlandable areas, or areas where it is dangerous to land exist in flat countries too, and mentions, as an example, the Australian bush surrounding Waikeirie.

RF

P.S. - We also had a note by Ake Petterson on this matter. It will be published in the next issue, because time was too short, along with the note Raimundo De Paula Soares Filho sent us, and with the many letters we hope you will mail us meanwhile.

della CIVV usassero il loro buon senso e bandissero il volo in montagna da tutti i futuri campionati, nello stesso modo in cui hanno bandito il volo in nube dopo i disastrosi Mondiali del 1972 in Jugoslavia.

I campionati del 1989 dovrebbero essere spostati dall'Austria ad un paese pianeggiante e la CIVV dovrebbe chiedere alla Soaring Society of America di togliere i mondiali a Minden e portarli in una località di pianura degli USA.

Ora tutto il volo a vela sta guardando a Benalla.

Con tutto il cuore i piloti da competizione di ogni paese preferiscono correre in pianura».

Le sue argomentazioni sono basate sul fattore sicurezza. La valutazione del rischio è una cosa del tutto personale.

Naturalmente quando un pilota del calibro di Ingo propone argomenti di questo tipo è necessario prestare la massima considerazione. La valutazione del rischio è cosa del tutto personale, ma poichè ho partecipato ai mondiali di Rieti desidero esprimere la mia opinione. Dopo aver letto l'articolo di Ingo mi sono posto le tre domande seguenti:

1. Ho mai avuto l'impressione, durante la gara, di essere esposto a rischi insolitamente alti o inaccettabili? La risposta è no. Credo di aver pilotato il mio aliante per tutta la gara entro limiti di sicurezza accettabili.

2. Ho avuto l'impressione che altri piloti abbiano tratto vantaggi dal fatto di essere disposti ad accettare un livello di rischio superiore a quello che io ero disposto ad assumere?

Di nuovo la risposta è no. I piloti che mi hanno battuto lo hanno fatto perchè in volo hanno preso le decisioni migliori delle mie, e ciò è quanto avviene di solito quando un pilota viene sconfitto.

3. Avrei avuto risultati migliori se mi fossi costretto a prendere rischi maggiori? Sicuramente no. Sono assai certo che il timore che ne sarebbe conseguito avrebbe danneggiato la mia prestazione in modo sostanziale.

Naturalmente è possibile prevedere una situazione nella quale le risposte di cui sopra sarebbero state diverse, ad esempio un pilone in una valle che inaspettatamente si riempie di nubi, o quando ci si trova davanti una scorciatoia che porta ad attraversare una zona che si sa cosparsa di cavi non segnalati; ma nessuna di queste situazioni si è verificata a Rieti.

Certamente non intendo considerare i piloti che hanno vinto a Rieti come i «pazzi più coraggiosi» e sono certo che Ingo condivide questa opinione — dopo tutto lui è tra di loro.

Resta comunque il fatto che 22 alianti sono stati danneggiati durante la gara ed il periodo di allenamento.

Un aspetto importante di ciò è il fatto che circa la metà di questi incidenti si è verificata in circostanze che non hanno nulla a che vedere con la presenza delle montagne, ad esempio l'incidente di Leutenegger.

Soltanto sei alianti non erano in condizione di volare al termine della gara. Non vi è stato alcun ferito.

Tutto ciò significa tuttavia un buon numero di alianti scassati da piloti di considerevole esperienza. E' in-

future World Comps, in the same way as they banned cloud flying after the disastrous 1972 World Comps in Yugoslavia.

The 1989 World Comps should be changed from Austria to a flat country, and the CIVV should ask the Soaring Society of America to change the venue of the 1991 World Comps from Minden to a flat countryside of the USA.

Now the whole gliding world is looking towards Benalla. With all their heart the international competition pilots prefer to race in flat country».

His argument rests on the safety factor. The assessment of risk is a very personal thing.

Obviously, when a pilot of Ingo's ability puts forward such a case it must be given every consideration. His argument rests on the safety factor. The assessment of risk is a very personal thing, and having been a pilot at the Rieti Championships, I would like to express my views. After reading Ingo's article, I asked myself the following three questions:

1. Did I feel at any time during the contest that I was exposed to an unusually high or unacceptable level of risk? The answer is no. I believe I flew my aircraft within reasonable safety limits throughout.

2. Did I feel other pilots gained a competitive advantage through being prepared to accept a higher level of risk than I was? Again the answer is no. The pilots that beat me did so by taking better inflight decisions, as usual!

3. Would I have done better if I had steeled myself to take greater risks? Certainly not. I am quite certain that the resultant fear would have greatly handicapped my performance.

Of course, one can envisage a situation where the above answers would be different, eg a TP in a valley unexpectedly filled with cloud, or being faced with a short cut through an area known to be strewn with unmarked cables. But none of these situations occurred in Rieti.

I certainly would not regard the successful pilots at Rieti as «the most courageous fools», and I'm sure Ingo shares my view — after all, he won!

However, there is the fact that 22 gliders were damaged during the practice and contest period. An important point is that about half of these accidents occurred in situations unrelated to the presence of mountains, eg Leutenegger's accident.

Only six gliders were unflyable at the end of the contest. No one was hurt.

That still leaves a fair number of aircraft broken by pilots of considerable experience. There is no denying that field landing in Italy does require more care than in certain other parts of the world. Nonetheless, I simply do not believe it is intrinsically dangerous — the accidents occurred through pilot misjudgment, among pilots who should have known better. Of course, we can all make mistakes, and awareness of this is a vital part of our safety consciousness. But likewise we should always be ready to take the responsibility for the safe outcome of every flight and handle every situation that arises accordingly. We must never rely on a benign tasksetter or weather conditions to insulate us from the fundamental reality of the constraints of the laws of nature.

negabile che atterrare in un campo in Italia richiede maggior attenzione che in altre parti del mondo, ma ciononostante non credo sia intrinsecamente più pericoloso; piuttosto gli incidenti si sono verificati perchè hanno valutato erroneamente la situazione, anche se si trattava di piloti che avrebbero dovuto essere più consci di quanto stavano facendo. Naturalmente tutti noi possiamo fare degli errori, ma essere consapevoli di ciò è una componente essenziale della capacità di capire che cosa significa sicurezza.

Analogamente però dovremmo essere pronti ad assumerci la responsabilità di portare a termine ogni volo in sicurezza ed a gestire ogni situazione che si verifica in modo da raggiungere tale risultato.

Non dobbiamo mai far conto su di un task setter benevolo o sulle condizioni meteorologiche per escluderci dalla realtà fondamentale rappresentata dai limiti imposti dalle leggi di natura.

Così non condivido la valutazione che Ingo fa del rischio che si corre volando competitivamente a Rieti ed ancor meno sono d'accordo con lui quando suggerisce che d'ora in poi i Campionati Mondiali dovrebbero boicottare ogni terreno di gara che non sia di pianura.

In primis ritengo essenziale che in campionati mondiali successivi vengano valutate le capacità dei concorrenti in condizioni e su terreni il più possibile diversi, ovviamente entro limiti ragionevoli, in secondo luogo i mondiali dovrebbero svolgersi nel maggior numero possibile di paesi per promuovere il volo a vela in quelle nazioni.

In terzo luogo, l'effetto di un boicottaggio così severo come quello proposto da Ingo potrebbe avere risultati disastrosi sul volo a vela del paese interessato. Una volta che le autorità si rendessero conto che il volo a vela nel proprio paese viene ritenuto inaccettabilmente pericoloso a livello internazionale, quale possibilità avrebbe la comunità volovelistica locale di difendersi dalla giustificazione, ben intenzionata, «è per il vostro bene» con la quale si introducono nuove restrizioni?

In breve, la proposta di Ingo va contro l'etica del volo a vela. Ma questo punto di vista porta con sé la domanda di come mai un pilota di abilità straordinaria come Ingo non sia riuscito a rendersi conto di quanto sopra vorrei dare a ciò la seguente eventuale spiegazione. Ingo vola in un paese che secondo me, ma non al di là di ogni discussione, soffre più di ogni altro delle più irragionevoli limitazioni all'attività volovelistica. Il volo in nube è vietato in tutta l'Australia, gli aeroporti commerciali sono circondati da ampie zone di spazio aereo vietato, le operazioni miste o sono proibite o, dove si sono sviluppate storicamente, sono fortemente scoraggiate. Se lo stesso tipo di restrizioni venisse applicato in Gran Bretagna, il volo a vela sparirebbe. Pertanto penso che Ingo non sia semplicemente in grado di percepire l'etica del volo a vela nel modo in cui l'ho definita.

E malgrado questo approccio «sicurezza ad ogni costo», volare a vela in Australia non è particolarmente sicuro. Le condizioni di termica secca che si verificano così frequentemente determinano un gran volare in roccolo, ed allora si verificano collisioni — ne

Thus I do not concur with Ingo's assessment of the risks incurred flying at Rieti. And I am even more strongly in disagreement with his suggestion that henceforth the World Championships should boycott any contest area that is not flat.

First, I think it essential that successive World Championships should test competitors in as many varied conditions and terrains as reasonably possible.

Secondly, they should be held in as many different countries as possible in order to promote the sport of gliding in those countries.

Thirdly, the effect of such a restrictive boycott as Ingo suggests could have a disastrous effect on the gliding movement in the country concerned. Once the authorities perceive that, internationally, gliding in their country is regarded as unacceptably dangerous, what chance does the local gliding community have of defending itself against well meaning «it's for your own good» type justification of further restrictions. In short, Ingo's proposal runs contrary to the gliding ethic.



Justin Wills e Consorte a Rieti

But this view raises the question of why a pilot of Ingo's extraordinary ability has failed to see this: I would like to offer the following possible explanation. Ingo flies in a country which arguably suffers the most unreasonable constraints on its gliding activities of anywhere. Cloud flying is forbidden throughout Australia: commercial airports are surrounded by vast



Inserto al N. 177

Agosto - Settembre 1986

**VOLO
A
VELA**



La Rivista dei Volovelisti Italiani

L'assurda torre di..... Babele!

- ANCORA UNA VOLTA MINACCIATA LA PROIEZIONE DI RIETI TRA LE CAPITALI DEL VOLO A VELA MONDIALE
- ANCORA UNA VOLTA SI AGISCE IN SILENZIO: PER TRACOTANZA (?) O PER CERCARE DI PORTARE A TERMINE IL «MISFATTO» PRIMA CHE LE AUTORITA' INTERVENGANO
- ANCORA UNA VOLTA RESO EVIDENTE LO SPERPERO DEL DENARO PUBBLICO
- ANCORA UNA VOLTA LE «STELLE» STANNO A GUARDARE E SOLO I VOLOVELISTI DEVONO SCENDERE IN CAMPO PER DIFENDERE IL «LORO» TERRENO D'ATTIVITA'

Da oltre 32 anni l'attività volovelistica sul campo di Rieti rappresenta il 90% di tutta l'attività di volo che su detto campo si svolge.

Non si è mai sentita la necessità di una torre di controllo in quanto rappresenterebbe solo un intralcio all'attività sportiva. Tant'è che in occasione delle competizioni anche la «torre dei militari» cessa di svolgere la sua modesta funzione.

Dopo 32 anni di sempre più intensa attività volovelistica, con un continuo crescendo di partecipazione internazionale, ecco, in un silenzio ambiguo, apparire l'A.A.A.V. (?), Azienda Autonoma Assistenza al Volo, che si mette a costruire «la torre di controllo»!

Quella «civile», perchè quella esistente è dei «militari»!

Niente di più assurdo, niente di più ingiustificabile, niente di più improduttivo. Solo vergognoso sperpero di denaro pubblico.

Qualcuno obietterà che si tratta di pochi miliardi, rispetto ai 1.115 miliardi per Fiumicino e Malpensa di cui alla polemica attualmente in Parlamento (AIR PRESS pag. 1112), ma dobbiamo ribadire — come volovelisti, come cittadini e come contribuenti — che questa è anche una questione di principio (questioni tanto care anche al nostro Presidente Craxi): si tratta di sperpero, del più palese, poco importa la quantità dei miliardi.

Abbiamo dovuto combattere contro la creazione di un assurdo campo di calcio inaspettatamente sorto sul terreno aeroportuale. Il buon senso ha prevalso e l'A.M.I. non ha esitato a darci un grosso contributo provvedendo alla sistemazione del sedime aeroportuale ed alla creazione delle piste n. 3 e n. 4. Le stesse che verrebbero vanificate dall'assurda ed inutile torre.

Abbiamo dovuto combattere contro faraonici progetti di piste asfaltate. Ancora una volta il buon senso ha prevalso dando la preferenza alle sole strade di collegamento tra le zone

operative, creando un complesso di tutto prestigio che, a fronte degli investimenti dell'AMI, del CONI e degli Enti locali reatini, ha raccolto il plauso dei volovelisti stranieri che sempre più spazio danno all'internazionalità di Rieti volovelistica.

La prima edizione della COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO è stata occasione di incontro con i volovelisti europei con i quali sono stati tracciati programmi futuri per lo sviluppo dell'attività con una più ampia partecipazione e con periodi più estesi.

Su questi programmi — ed i piloti stranieri lo hanno rilevato — si è inaspettatamente alzata la tetra ombra della più ingiustificata torre di... Babele!

Non osiamo credere che «l'Autonoma» Azienda di Assistenza al Volo non debba render conto a nessuno del suo operare, così come non osiamo credere che nessun uomo politico vorrà indagare su un così assurdo operare di un ente pubblico che sperpera denaro pubblico.

Ultimo ma non ultimo, l'episodio, il «misfatto» che speriamo non sia portato a compimento — deve servire da campanello d'allarme per gli Enti locali reatini i quali devono muoversi di comune accordo tra loro per ottenere la disponibilità del terreno aeroportuale, affinché gli investimenti fatti, e quelli da fare, trovino la loro ragion d'essere in un programma di sviluppo più ampio e più lungimirante. Gli Enti locali reatini, in collaborazione con l'Aero Club di Rieti e l'Aero Club Centrale di Volo a Vela, devono operare affinché Rieti divenga un centro di volo europeo di grande richiamo sportivo e turistico. Ne parliamo nel n. 177 di VOLO A VELA del quale questo inserto è un'anticipazione per gli amici che converranno a Valbrembo il 27 e 28 settembre.

Chiudiamo come di consueto con l'invito a scriverci (chissà che non si faccia viva Civilavia o il nostro Aero Club d'Italia) anche per segnalarci tutte le incongruenze che ostacolano la nostra attività.

Vi assicuriamo che VOLO A VELA non è in grado di rimuoverle, siamo però altrettanto sicuri che il tacerle, le incongruenze, consente solo di consolidarle. Cerchiamo allora di rendere più facile l'operare dei nostri... pronipoti.

In attesa di notizie e di interventi perchè possa continuare la RIVOLTA DI ABELE!

vostro, Lorenzo Scavino

Calciate del Pesce, 27 settembre 1986

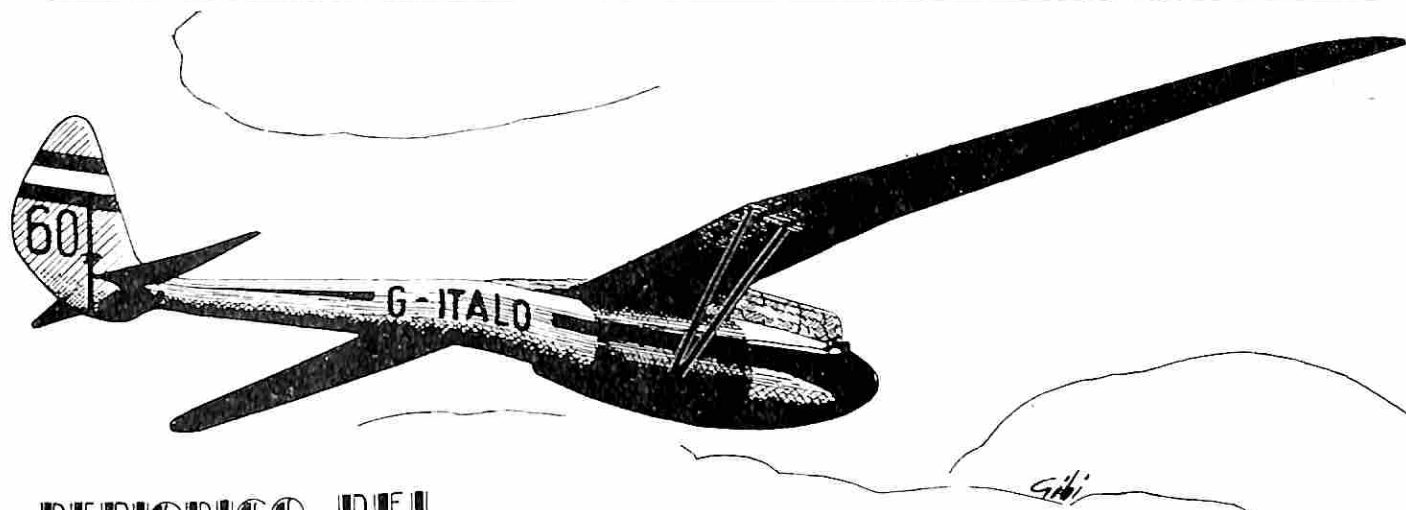
Ecco il testo della lettera che Attilio Pronzati — nella veste di Presidente dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela — ha indirizzato a:

Avv. Guido Baracca, Presidente Aero Club d'Italia
Dott. Gaetano Palmerini, Direttore Circoscrizione Roma Urbe
Col. Gianpaolo Chiappini, Comandante Aeroporto di Rieti
Dott. Giulio Martucci, Direttore Generale AAAVTAG
Sig. Carlo Marchetti, Rappresentante nazionale volo a vela
Ing. Piero Morelli, Presidente Commissione volo a vela

Rieti, 23 luglio 1986

Oggetto: LAVORI EDILI SUL SEDIME AEROPORTUALE DI RIETI.

Si è constatato che sull'aeroporto di Rieti è stato recentemente allestito un cantiere per



PERIODICO DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI **VOLO A VELA**

Un numero L. 20 Arretrato L. 25 - Abbonamento Anno L. 210 - Semestrale L. 110	Adarente all'Associazione Culturale Aeronautica Direttore Responsabile: PLINIO ROVESTI	Direzione - Amministrazione Pubblicità SESTO CALENDE - (Varese)
---	---	---

UN'ESPERIENZA DI VOLO E QUALCHE INSEGNAMENTO

L'Ing. Alessandro Marchetti non ha bisogno, né in Italia né all'estero, di presentazioni, tanto il suo nome è strettamente legato alla storia della aviazione mondiale.

Ma quello che non tutti sanno si è che Egli ha sempre amato il volo a vela, che è sempre stato largo di aiuti con chi lo ha praticato e promosso, che è con noi, oggi, nell'auspicarne la rinascita.

Nell'articolo che l'Ing. Marchetti ha scritto per noi e nel quale rievoca le sue prime esperienze come costruttore e come pilota, si nota con particolare interesse come il metodo da lui seguito nell'apprendimento della tecnica del pilotaggio sia in sostanza quello che tuttora si segue nelle scuole di volo a vela. E questo conferisce un singolare interesse all'articolo di cui Egli ha voluto onorare le nostre colonne.

Potrà, forse, sembrare strano a qualcuno che mi interessi di volo a vela io, che, per le vicende della mia vita professionale, ho avuto la singolare ventura di essere stato uno dei pionieri dell'aviazione in Europa e di trovarmi ancor oggi, sia pure entro i ristretti limiti segnati all'industria aeronautica dalle condizioni di armistizio, tra i costruttori che si contendono i primati mondiali. Ma gli inizi della mia vita professionale hanno avuto tanti e tali punti di somiglianza con la vita dei volovelisti (voglio dire di quelli veri e appassionati, che costruiscono e volano) che mi son sempre sentito attratto con simpatia verso di loro ed ho

dell'Ing. ALESSANDRO MARCHETTI

sempre sinceramente desiderato di praticare anch'io il volo silenzioso, anche se le mie occupazioni non mi hanno mai consentito di realizzare il mio desiderio.

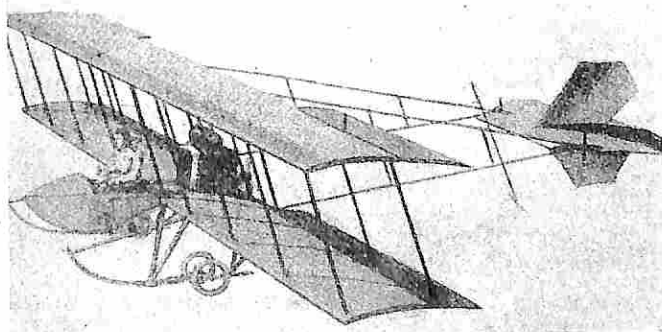
Per tornare alle origini della mia attività professionale, mi piace fermarmi all'anno 1908, quando gli Accademici di Francia avevano già dimostrato con matematica evidenza come il volo con motore fosse da considerarsi una irrealizzabile utopia meccanica. Proprio quell'anno, gli sportivi più accesi e i tecnici che covavano in sé il germe innato della passione aviatoria (e dico a bella posta innato, poiché a quei tempi l'aviazione non costituiva affatto un'attività razionale, ma era figlia di intuizioni istintive svegliate nell'animo dal naturale senso della poesia e dal naturale amore dell'ardimento), tutti costoro, dico, tecnici e sportivi, erano in subbuglio per un evento miracoloso: due meccanici americani, i fratelli Wright, messo insieme un rudimentale aeroplano su cui avevano applicato un motore, avevano compiuto, contro ogni teoria, modesti ma autentici voli.

Fortunati noi, che vivemmo l'esaltazione di quell'epoca, in cui si rivelò la più affascinante delle conquiste umane. Io ero allora, fisicamente uno sportivo fervoroso; moralmente, un

meccanico istintivo. Frequentavo a Roma l'ultimo anno della Scuola di Ingegneria, e il volo degli Americani turbava i miei sonni. Nessuna ricerca mi apparve allora più interessante che adattare l'erudizione scolastica alla tecnica fantasiosa di una macchina di volo a modo mio: argomento del tutto ignorato dalle discipline universitarie del tempo. Così, nel 1908, iniziai lo studio del mio primo velivolo, coltivandolo come un amore segreto, poiché ben altri programmi di lavoro positivo si addicevano ad un professionista al principio della sua carriera, che non quelle aspirazioni inconfessabili, che mettevano insieme idealità campate in aria (è la parola esatta!) con rischi da funamboli e con forte sperpero di quattrini.

Fu il caso che decise insieme della vita del mio primo apparecchio e del mio destino professionale. Fu infatti per caso, che un mio amico dell'ambiente sportivo venne in possesso di un motore da 50 HP, costruito per automobili dalla casa tedesca Argus e alleggerito per aviazione: motore serio, ma pesante, raffreddato ad acqua. La più spensierata e fiduciosa delle società nacque su queste basi: io avrei messo l'aeroplano, lui il motore, e avremmo volato ambedue.

Così fu costruito a Roma il mio primo aeroplano. E in quell'ambiente, magnifico sotto ogni aspetto, salvo quello delle possibilità industriali, fu certamente l'unico. Fu realizzato



« La Chimera » in volo pilotata dall'Ing. Marchetti.



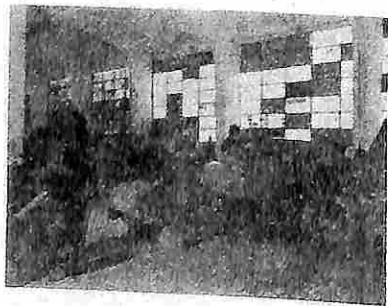
« La Chimera » dopo il suo primo volo a Roma nel maggio del 1910.



L'ingegnere Alessandro Marchetti è Presidente del fiorentino Gruppo Volabilistico dell'EN.A.I. Aziendale e S.I.A.I. MARCHETTI e di Sesto Calende.

tra molte difficoltà, in una modesta segheria dove si fabbricavano infissi e serramenti per l'edilizia, proprio come molti appassionati volabilisti di ogni parte del mondo seppero in seguito realizzare le loro ali silenziose. Ed è, questo, uno dei primi motivi che mi fa guardare con simpatia a quegli sparuti gruppi di volabilisti italiani che, dopo la tempesta, si vanno faticosamente ricostituendo, riparano e costruiscono quelle ali che la guerra ha danneggiato o distrutto e attendono con fede che spuntino i giorni in cui sia loro concesso di volare.

Non ostante gli scarsi mezzi offertimi dall'ambiente e le molte difficoltà incontrate nella costruzione, sul finire del 1909 il mio aeroplano fu ultimato. Si trattava di un biplano, realizzato con finalità prettamente sportive, capace di portare due persone, con profili d'ala caratteristici e impennaggi del tutto originali. I concetti direttivi della progettazione, che rispecchiavano quelli dell'epoca, furono: bassa velocità di decollo e di atterraggio (circa 40 km. l'ora) e comandi di equilibramento di grande efficienza: condizioni che giudicavo sostanziali per fronteggiare, col minimo pericolo, le peggiori crisi di assetto e di governo, che potevano determinarsi sotto la guida di un pilota assolutamente digiuno, quale ero io. Nella bontà di questo assurdo e nella razionalità del me-



...costruiscono quelle ali che la guerra ha danneggiato o distrutto...

(Foto Gruppo Volo Vela «Sini-Marchetti»)

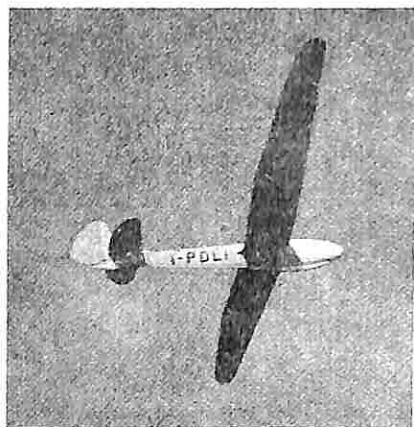
todo con cui mi addestrai, è il segreto del buon esito della mia ardua impresa giovanile di costruttore e di pilota autodidatta.

Oggi, dopo così grandi progressi realizzati sia nella tecnica costruttiva che nella tecnica del pilotaggio, molti non saprebbero concepire un connubio più pericoloso di una macchina, nuova come concetto e come costruzione, che venga messa in volo dal costruttore-pilota, non meno nuovo di essa a tale tecnica e a tale disciplina. Soltanto i piloti di volo a vela, che hanno imparato a volare sempre da soli, senza mai ricorrere all'assistenza di altri su appa-

chi a doppio comando, non si meravigliarono né del mio tentativo né dei risultati ottenuti. Ed è appunto per l'esperienza personalmente fatta in quei lontani anni che, dopo, ho sempre seguito con un senso di nostalgia i primi timidi salti verso il cielo dei giovani volabilisti, a bordo dei loro rudimentali aliante libratori.

Ho volato anch'io, lungamente, con la mia prima macchina, sul principio del 1910, procedendo per gradi e con estrema prudenza. L'apparecchio rispose tanto onestamente alle previsioni del progettista, che la confidenza eccessiva venutamente poi con l'uso divenne il maggior pericolo per la mia incolumità. Rivivendo oggi qualcuna delle sensazioni provate allora, mi par di risentire ancora quella certa soffice mollezza di appoggio nell'aria, che provavo volando lentissimo, col motore silenzioso per raggiungere l'incanto del volo ideale, cioè la sensazione mistica e affascinante che prova il volabilista che scivola rapido, silenzioso e senza peso sull'alito del vento, alto e solo nell'immensità del cielo. Rammento che, più d'una volta, per riprovare in me quella suggestiva sensazione, sfiorai il limite della scivolata d'ala: la rappola fatale.

Volle però la mala sorte che un giorno, dopo una esibizione di elementari bravure, io finissi, in seguito ad un atterraggio molto brillante ma troppo lungo, sopra una staccionata, che non avevo vista né saputo evitare, e che il mio apparecchio ne uscisse in effetti quasi totalmente distrutto. Lo aveva battezzato «La Chimera» e nel suo nome avevo scritto io stesso il suo destino.



...scivola rapido, silenzioso e senza peso sull'alito del vento...

Questa mia prima esperienza si staglia nella memoria col ricordo emozionante di momenti salienti e singolarissimi. Il primo, quando m'avvidi, con un tuffo al cuore, di trovarmi inconsapevolmente in volo per la prima volta, durante un esercizio progressivo di corsa sul terreno: emozione indescrivibile, che non può essere condivisa che da quei pochi miei colleghi di allora, che furono a loro volta protagonisti di avventure simili, e da quei giovani volabilisti di oggi che, dopo molte strisciante sul terreno, provano il brivido del primo distacco da esso, del primo tuffo nell'azzurro, sulla fragile ala di un aliante libratore.

Il secondo momento fu quando tentai la prima volta il giro del campo in volo, esperto già sufficientemente di partenze, di piccoli balzi in linea retta e di atterraggi, proprio come suol praticarsi oggi nell'apprendimento dei primi rudimenti del volo senza motore con quel sistema che rifiuta l'uso di apparecchi a doppio comando. Commisi quel giorno, per eccesso di prudenza, un errore che poteva essermi fatale, e fu questo: per evitare la possibilità, durante la virata, di scivolare d'ala verso l'interno della curva, che era il pericolo maggiore che potesse nascere dalla mia ignoranza, diedi il timone a voltare, mantenendo però il biplano nel più rigido assetto orizzontale. L'apparecchio, scarracciando obliquo, senza virare, se ne uscì bellamente fuori del campo, e mi venni così a trovare su terreni alberati, senza più alcuna possibilità di atterraggio. Un'infinità di sensazioni nuove e sgomento mi si destò nell'anima, tra cui, lucidissima, quella di non poter girare e di esser lanciato in un viaggio rettilineo che, non avendo possibilità di ritorno e di atterraggio, doveva necessariamente conclu-

dersi con una catastrofe, quando fosse venuta a mancare la benzina. Furono momenti eterni di angoscia indescrivibile, fronteggiata a denti stretti, a capelli dritti, mentre la macchina, che non dominavo, mi trascinava verso l'epilogo, salendo nello spazio ad altezze che a me, novellino, sembravano abissali.



...provavo il brivido del primo distacco...

Fortunatamente, la benzina non mi mancò e la errata manovra di virata, che io mantenevo disperatamente pur senza avvedermi che un lentissimo effetto ne sortiva, dopo un lunghissimo giro, mi riportò nella direzione del campo, che io intravidi così piccolo e lontano da disperare di poterlo raggiungere con la mia macchina. Fu destino che tutto finisse bene.

La terza emozione memorabile, con cui si concluse il breve ciclo de «La Chimera», fu la sensazione apocalittica del biplano che mi crollava addosso, caprioleggiando sulla staccionata, il giorno che andò distrutto. Rialzatosi dritto, di fronte al grottesco groviglio di infornici velature, al viso accoratosissimo degli amici, alla magnifica giornata di maggio ed al prato tutto fiorito, il piacere di vivere dopo averla scampata così bella, traboccò in una esplosione di incontenibile ilarità. Promisi ai miei amici di non volare più e mantenni la promessa fino alla guerra del 1915-1918.

Così, io nacqui all'aviazione per passione sportiva, come nascono al volo a vela i nostri giovani più arditi. In seguito, mi dedicai alla progettazione e alla costruzione di apparecchi militari e civili di ogni tipo, che sollevarono tutti i cieli del mondo, e questa attività assorbiti completamente le mie forze e il mio tempo, tanto che non ebbi più modo di riprendere l'esercizio del volo sportivo. Ma ogni volta ch'io vedo volteggiare nel cielo un aliante, il mio pensiero corre all'ormai lontano 1910: mi rivedo in volo su la campagna romana, a bordo de «La Chimera», e, con la poesia dei miei verdi anni, rivivo le impressioni di quei primi avventurosi voli, che nessuna impressione poi, per quanto viva, poté mai uguagliare.

Ecco perché ho accettato l'invito rivoltomi da *Volo a vela* di narrare ai volabilisti italiani gli inizi della mia attività di costruttore e di volatore: ecco perché guardo con simpatia al volo a vela italiano e, con tutti i suoi amici, ne auspico la rinascita: in fondo, nella loro passione risento la mia passione di allora, nel loro sogno ritrovo il sogno che sparse tanto colore e calore di poesia alla mia lontana giovinezza, nella loro sete di ardimento riconosco la stessa sete di avventura e di conquista che tormenta ogni cuore che anela a vivere e a lasciare di sé una non indegna traccia nella vita.

ING. ALESSANDRO MARCHETTI

Aeromodellisti! Leggete e Diffondete



Quindicinale di Tecnica e Cronaca
Diretto da FRA MUSCA

LA SCUOLA COOPERATIVA

La stampa aeronautica e sportiva ha dato notizia dell'avvenuto convegno nazionale di volo a vela con accento alle discussioni tenute.

E' stata annunciata la costituzione ufficiale della F.I.V.V., l'approvazione dello statuto, la formazione del Consiglio e della Commissione tecnica a dimostrazione della linearità di procedimento e del valore dell'organismo che intende assumersi l'indirizzo e la guida dello sport velovelistico: si è invece trascurato di attirare l'attenzione su quanto è stato argomento di discussione in materia di volo, dato che riteniamo importante perché, in ultimi anni, questa è la finalità.

La libertà di volo si fa attendere più di quanto si sperava ed appunto perché il tempo non s'adda perduto, si rende utile raggiungere, attraverso la discussione, l'accordo sul lavoro futuro cosicché si proceda, poi, più spediti.

Ora, per quanto concerne l'attività sportiva è stato unanimemente affermato ed accettato il principio della massima libertà con un minimo di garanzia assicurato dal riconoscimento, da parte della F.I.V.V., dei dirigenti lo sport del volo presso i Gruppi che si sono o che vengano a costituirsi nelle diverse forme: autonomi, sezioni di Aero Club, sezioni di ditte aeronautiche, ecc.

In tema di attività scolastica si è invece affermato un concetto di maggior cautela per cui si ritiene obbligatorio per i novizi il raggiungimento di un certo grado di capacità di pilotaggio presso organismi autorizzati secondo quanto verrà sancito nel regolamento in elaborazione presso la Commissione tecnica della F.I.V.V.

Rimane dunque da ricercare e da definire quali potranno essere e come potranno sorgere gli organismi autorizzati all'attività scolastica, tenuto presente la convinzione unanime dei congressisti che non si possa più contare su sovvenzioni dirette o indirette da parte dello Stato.

Noi abbiamo appunto enunciato al Congresso uno schema di soluzione del problema, al quale non ha fatto cenno la stampa. E' nostro intendimento ora ricalcare l'argomento data la sua preminente importanza.

L'attività scolastica, poiché si compenetra con le responsabilità morale e legale, e poiché rilascia un documento probativo, brevetto o patente, deve poggiare su di una struttura ufficiale definita da una vera minima costituzione organica. Istruttore, verri-cellista, montatore, assistenza medica: sono i quattro elementi *persona* che non possono mancare: tra elementi *personale*, macchina recuperatore a doppi-ging e libratori a fusoliera, oppure libratore a doppio comando, nel numero tale da assicurare la continuità dell'istruzione, oltre una piccola officina, sot-tinuità dell'istruzione, oltre una piccola officina, sot-tinuità degli elementi *materiale* essenziali per lo svolgimento del compito.

Ora, di fronte alle riconosciute maggiori difficoltà nei confronti del passato per la mancanza di contributi statali, solo il mecenatismo, che non è molto florido in questi tempi, ed il modesto obolo dello sportivo rappresentano le energie vitali del volo a vela. Questo postulato mette subito in luce come ben difficilmente un gruppo potrà godere della potenzialità necessaria per assumersi il compito scolastico e, d'altra parte, sarebbe fuorviato dalla superiore finalità, quella dello sport veleggiato.

Un completo ed analitico esame del passato condotto da Tenax, su questo periodico, ha messo in evidenza il nuovo aspetto del problema: ma, nello sguardo al futuro, cade in fallo poiché rivolge le sue speranze verso espedienti attuati, sì, all'estero, ma sotto climi politici tramontati, e se pur è lecito aver fede nell'esito di sottoscrizioni o ammettere contributi impositivi (orrore!!!) questi trovano ai giorni nostri necessità sociali ben più impellenti da sovvenire. Si potrà eventualmente riparlarne fra qualche lustro.

Rispondente, invece, alle condizioni di ambiente presenti, riteniamo la soluzione, da noi enunciata, della scuola cooperativa, che trasferisce il concetto della scuola di zona, suffragato dalla passata esperienza, dal campo parastatale al campo privato col-laborativo. La scelta oculata di una pista di volo centrale allo spazio di gravitazione di più gruppi e l'afflusso ad essa del materiale scolastico in possesso dei singoli gruppi, incompleto ed insufficiente singolarmente per ciascuno di essi, vengono a dar vita ad organismi scolastici rispondenti tecnicamente alle necessità, potendosi assumere, per la continuità dell'afflusso assicurato dalla vasta zona interessata, l'onere del personale necessario, da cui il riconoscimento legale e, non ultimo, il merito sociale di riassorbire il personale specializzato attualmente disoccupato o male occupato.

Lungi dall'entrare nei particolari costitutivi e amministrativi delle scuole cooperative, nei quali persona di legge è più di noi competente, vogliamo giacere il concetto informatore che dovrebbe attirare l'interesse dei Gruppi e ripagarli del sacrificio del loro individualismo, rifondendoli della cessione d'uso del loro materiale.

La proprietà permane al Gruppo il quale ne vincola l'uso per un periodo stabilito. Il materiale immesso viene ab inizio valutato in moneta e su tale base definita una quota di ammortamento a lunga scadenza. Tale quota, invece di venire corrisposta ai contribuenti, viene scontata in aliquote sul costo complessivo del brevetto in favore dei soci di ciascun gruppo; così, chi più mette meno

paga. D'altra parte la scuola medesima deve agire in modo di sopprimere gradualmente al materiale che scompare dall'uso per logorio.

Il costo totale del brevetto viene in tal modo ad essere costituito di tre aliquote: spese di gestione, comprendente stipendi, carburanti, materiale di consumo; quota accantonamento per i futuri acquisti; quota ammortamento, da bonificarsi proporzionalmente tra gli allievi dei gruppi cooperativi.

Quanto costerà la patente o brevetto? Non certo a gratis come un tempo; ma in ogni caso meno che presso un gruppo il quale non voglia funzionare ad esaurimento e disponga di un complesso che lo rivesta dei requisiti ufficiali. Il costo a pieno si aggira sulle cinque mila lire; all'iniziativa dei Gruppi trovare forme di rateazione.

Conclusioni. Comparare, ora, del materiale aeronautico dalle ditte è una follia; costruire in proprio, a parte il costo elevato, vuol dire poiettare ad oltre sei mesi la soluzione del problema e non fruire di quella dovizia che assicura la continuità, in più il costo di gestione grava per una aliquota elevata. Eppure in più zone esiste materiale di volo sufficiente per un organismo scolastico completo; ac-comuniamolo su di un unico campo, assicuriamo i diritti e gli interessi della proprietà con un accordo cooperativo e, come per incanto, avremo creato la fucina per i nuovi giovani che tendono all'eb-brezza dell'azzurro.

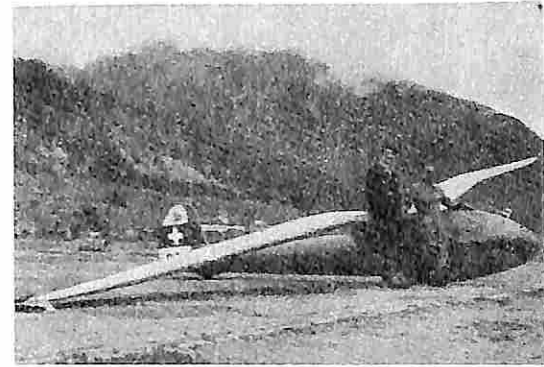
FULVIO PADOVA

RIPRESA VOLOVELISTICA A VERONA

Il 17 marzo scorso ed il 7 aprile corr., hanno avuto luogo a Verona due importanti riunioni allo scopo di promuovere la ripresa dell'attività velovelistica sul campo della vecchia Scuola di Bovolone, non appena le attuali disposizioni sul divieto di volo saranno abrogate o modificate.

Hanno partecipato alle riunioni una folla schiera di velovelisti ed aeromodellisti veronesi, tra i quali il Pilota Istruttore e Comandante della vecchia Scuola di Bovolone Giuseppe Toson ed i giovani ed appassionati organizzatori Pasini, Zonato, Cantù, Zanetti e molti altri.

I problemi relativi alla riorganizzazione del volo a vela veronese sono stati ampiamente discussi dai convenuti, i quali, al termine della prima seduta, hanno nominato una Commissione di sei membri, incaricata di prendere accordi con le organizzazioni locali. Mario Zonato è stato nominato all'unanimità Presidente del Gruppo Velovelistico Veronese. Nella seconda riunione del 7 aprile è stato approvato lo Statuto del Gruppo stesso, la nomina definitiva dei suoi dirigenti e l'adesione alla F.I.V.V.



L'Ing. Marazza (in tuta) e il Barone von der Goltz, noti velovelisti del fiorentino Aerocentro Ticinese di Locarno. La fotografia è stata ritratta sul campo di Samaden nel settembre 1945 dopo un volo dell'Ing. Marazza di 5 ore e 22 minuti.

VOLO A VELA ALPINO IN SVIZZERA

Grande importanza ha assunto in Svizzera il volo a vela alpino in questi ultimi tempi. Il principale centro è quello di Samaden, dove, nello scorso anno, un solo pilota - il notissimo ingegnere Italo Marazza, Direttore dell'Aeroporto doganale di Locarno e Capo dell'Aerocentro Ticinese - in meno di 20 voli ha totalizzato ben 46 ore di volo veleggiato, raggiungendo, tra l'altro, i 4.000 metri di quota.

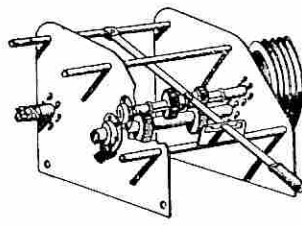
Il nostro periodico si ripromette di trattare presto su queste colonne delle grandi possibilità avvenire del volo a vela alpino, il quale, pur essendo di facile realizzazione, presenta aspetti di incomparabile bellezza ed esercita un fascino tutto nuovo sull'animo dei piloti che hanno la possibilità di praticarlo.

UNA CONFERENZA SUL VOLO A VELA

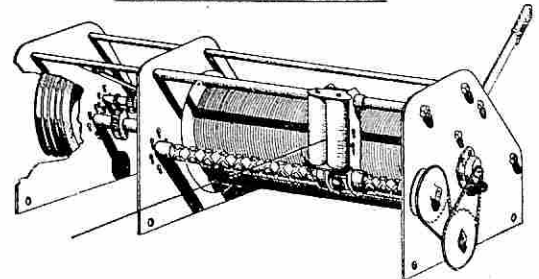
dell'Ing. Preti a Milano

L'Ingegnere Ermenegildo Preti, Direttore del Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano e membro del Consiglio Direttivo della F.I.V.V., terrà a Milano in Via Bernardino Luini, 2 - presso la Sezione Aeromodellistica Centrale del Centro Sportivo Ambrosiano - domenica 28 aprile alle ore 10,30 - una importante conferenza sul volo a vela, alla quale potranno partecipare, oltre agli iscritti al Corso Teorico organizzato da Gian Luigi Della Torre, anche tutti gli appassionati velovelisti ed aeromodellisti che lo desiderano.

VISTA POSTERIORE DEL CAMBIO

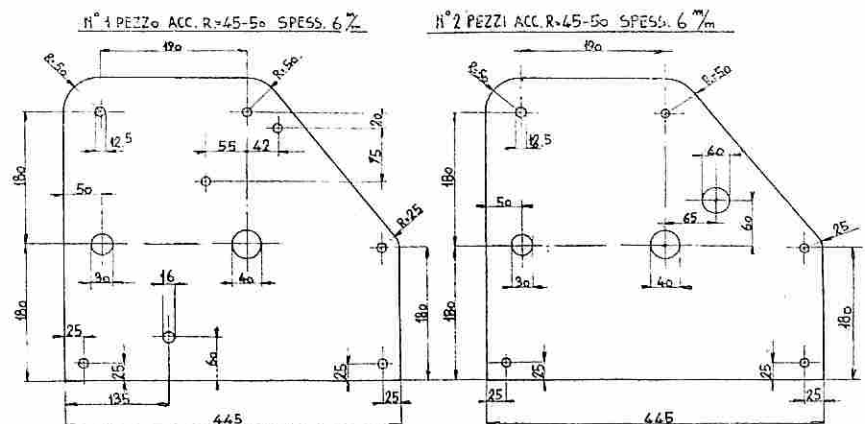


VISTA ANTERIORE DEL VERRICELLO

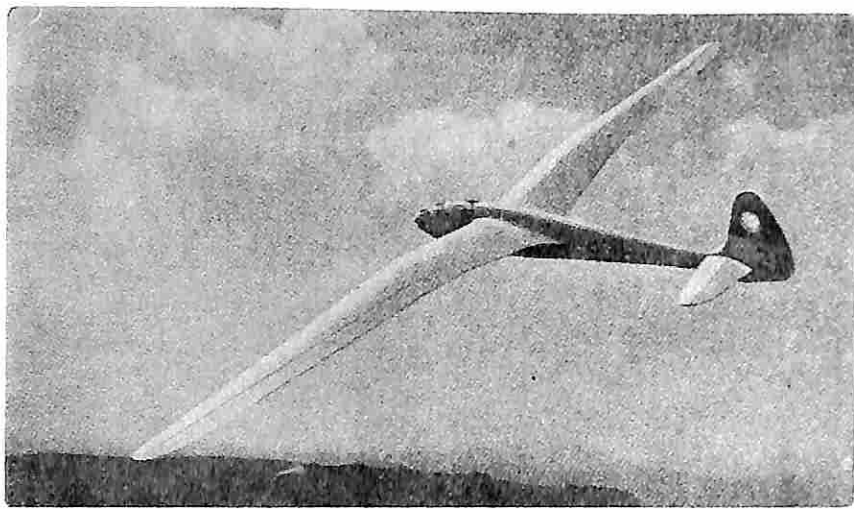


I PIANI COSTRUTTIVI DI UN VERRICELLO UTILITARIO

(Continuazione dal numero precedente)



Nel prossimo numero il velovelista Luigi Grossi, che ha elaborato questi disegni, illustrerà ai nostri lettori le norme per il montaggio dei vari pezzi componenti il verricello.



Il «Reiter» sorvola maestoso la Rhön.

IL VOLO SENZA MOTORE

4^a puntata

Dobbiamo, ora, far parola degli apparecchi usati nel volo senza motore. E, innanzi tutto, bisogna porre una distinzione fondamentale tra alianti libratori ed alianti veleggiatori: distinzione che è giustificata, non solo dalla diversità degli scopi a cui ciascuno di quei due tipi di velivolo è destinato, ma anche dalla diversità di struttura propria dell'uno e dell'altro.

Orbene, lasciando da parte i libratori costruiti in epoca assai lontana dai pionieri del volo silenzioso, giacché tali velivoli non hanno oggi che un interesse storico, diremo che gli apparecchi libratori, presentemente in uso per l'insegnamento della tecnica elementare del volo senza motore, sono macchine di struttura semplicissima, dalle ali brevi e mozzate, dalle fusoliere scheletriche, talvolta costituite da un semplice sistema centrale di travi, a cui sono applicate le ali ed i timoni, un sediolino per il pilota, una asta e due pedali a cui fan capo tutti i comandi. Pochino, come si vede, ma quel pochino può diventare assai, quando sia affidato a ragazzi in gamba. Furono queste bonarie e rozze ali dei libratori a far intravedere, a molti dei migliori piloti di ogni nazione, orizzonti sconfinati e abissi d'azzurro senza fondo.



Il popolarissimo libratore «Allievo Cantù», felice realizzazione di Vittorio Bonomi, pioniere dei costruttori italiani d'allianti.

Certamente, gli alianti libratori, ideati ed usati unicamente per insegnare agli allievi le prime norme pratiche del volo senza motore, sono velivoli di scarse risorse, ai quali, salvo il caso di condizioni atmosferiche singolarmente favorevoli, è negata la possibilità di veleggiare, ossia di liberarsi dalla ferrea legge della gravità, per misurarsi con gli uccelli e contendere ad essi le più lontane mete. A questo scopo occorrono ali più lunghe e più agili carene, quali hanno appunto gli alianti veleggiatori.

Questi sono velivoli di struttura assai più complessa e fine. Il rozzo sistema di travi dei libratori cede il posto ad una fusoliera dalla linea agile ed elegante, dove le resistenze passive sono ridotte al minimo, onde consentire al velivolo una migliore penetrazione nel fluido atmosferico: le brevi e mozzate ali dei libratori cedono il posto ad ali che, per l'elevato rapporto di allungamento e per i sapienti profili, rivelano la cura meticolosa con cui

furono studiate e costruite, allo scopo di portare al più alto grado le qualità aerodinamiche dell'apparecchio. Son queste le macchine al cui volo par temerario prefissare dei limiti, poichè le abbiamo viste toccare i margini della stratosfera e lontananze di parecchie centinaia di chilometri. Son queste le macchine che serbano al pilota la gioia più pura del volo: non frastuono di motori, non turbinio di eliche, solo silenzio ed azzurro. Con queste ali egli sale, scende, veleggia, fugge, ritorna, e lo sorregge unicamente un invisibile palpito d'aria e lo guida solo un'ostinata volontà di evadere dai troppo brevi confini della terra per tentare le vie ignote del cielo.

A questo punto, qualche lettore profano potrebbe rivolgerci una domanda. — Se l'aliante è privo di motore, come può mettersi in moto, salire nell'aria e raggiungerci quell'altezza che gli consenta, durante la lunga planata una fruttuosa ricerca delle correnti aeree, di cui ha bisogno per sostenersi in volo? — La domanda è legittima, e pertanto le si deve una risposta.

Diremo dunque che, per ognuno dei tipi d'aliante di cui s'è già fatto parola, ossia libratori e veleggiatori, vi sono in uso più mezzi per staccarli dal suolo e portarli in alto, dove poi possono reggersi in volo da soli, e altri sono tuttora oggetto di studi e di esperienze da parte di tecnici. (Si rilegga, per esempio, quanto su queste colonne scriveva lo scorso mese Umberto Nannini circa la possibilità di lanciare in volo gli alianti mediante la propulsione a reazione). Ma qui, dato il carattere puramente informativo della nostra esposizione, ci limiteremo a far parola soltanto dei mezzi di lancio più comunemente usati nelle scuole: vogliamo dire del verricello per il volo librato e dell'aereoplano a motore per il volo veleggiato.

Quel che sia un verricello, molti lo sanno: è un tamburo, installato di solito sul telaio di una comune autovettura; un motore lo fa ruotare velocemente, determinando il rapido avvolgimento intorno ad esso di un robusto cavo d'acciaio. Come venga impiegato praticamente il verricello è detto ampiamente in questo stesso numero di *Volo a Vela* nell'articolo «Imparate a volare con me», e qui non ci ripeteremo.

Tratteremo quindi del rimorchio per mezzo dell'aeroplano a motore, che nel volo veleggiato è oggi il mezzo di preferenza usato per il decollo e per il raggiungimento della quota giudicata utile per l'inizio del veleggiamento. L'aliante viene agganciato con un cavo della lunghezza di 50-60 metri all'apparecchio a motore, il quale, levandosi in volo, trae con sé il veleggiatore e lo porta alla quota desiderata. I vantaggi derivanti dall'uso di questo mezzo sono ben noti agli istruttori ed ai piloti: qui basterà accennare, per ora, al maggiore di essi, e cioè alla possibilità di portarsi, dietro il velivolo rimorchiatore, non solo all'altezza ritenuta più idonea per il volo, ma anche nella zona di cielo — per esempio, sotto un cumulo o davanti a un fronte temporalesco — ove si abbia ragione di sospettare la presenza di correnti ascendenti. Dati i limiti che ci siamo prefissi nella presente trattazione, non ci sembra il caso di entrare in più minuti particolari circa la pratica del rimorchio aereo.

(Continua)

Pierra

ATTI UFFICIALI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

COMUNICATO N. 8 - 10 marzo 1946: CENSIMENTO BREVETTATI «C».

I volovelisti in possesso almeno del Brevetto di pilota di aliante veleggiatore previsto dall'articolo 189 del Regolamento per la Navigazione aerea (Brevetto «C»), che intendono dedicarsi ancora a tale sport, sono vivamente pregati di comunicarlo alla F.I.V.V. (Milano, Via Ugo Foscolo, 3) notificando il loro indirizzo. Gli appartenenti ad Enti federati alla F.I.V.V., potranno dare la comunicazione richiesta tramite le rispettive associazioni.

COMUNICATO N. 9 - 1^a aprile 1946: PROROGA DEI TERMINI DEL CONCORSO PER LA SCELTA DELL'EMBLEMA SOCIALE.

Dato il ritardo frapposto per ragioni tecniche dalle Direzioni delle riviste aeronautiche nella pubblicazione del comunicato n. 6, recante le modalità del concorso in oggetto, il Consiglio ha deliberato di prorogarne i termini di un mese, e precisamente:

1) I bozzetti dovranno pervenire entro la mezzanotte del 15 maggio 1946;

2) La giuria si riunirà entro il 25 aprile 1946. Resta invariata ogni altra modalità.

COMUNICATO N. 10 - 1^a aprile 1946: MODIFICHE ALLO STATUTO SOCIALE.

A mezzo del comunicato n. 7 in data 21 febbraio 1946, riservato ai Presidenti degli Enti federati, nonché ai volovelisti ed appassionati in corrispondenza con la F.I.V.V., venne indetta una votazione per l'approvazione di una proposta di modifiche al primitivo Statuto dell'Ente, pubblicato integralmente sul n. 2 del periodico «Volo a Vela».

Il Consiglio, proceduto allo spoglio delle schede pervenute entro la mezzanotte del 31 marzo, constatato che si è pronunciato un numero di votanti di gran lunga superiore alla metà degli aventi diritto e che non si è avuto voto alcuno sfavorevole, ha ritenute approvate le modifiche proposte e dichiara pertanto entrato in vigore con decorrenza odierna lo Statuto allegato al comunicato n. 7. Copia del medesimo è depositata in Sede, a disposizione di chiunque voglia prenderne visione.

DICONO CHE

(Dal «Corriere dell'Aria» del 1^o aprile 1946)

La sospensione in Italia del volo a vela per ordine dell'Air Force annunciata nei più importanti quotidiani dicono i maligni che sia stata un «canard» giornalistico.

Effettivamente già le condizioni amatoriali soppesavano da tempo tutte le attività aviatorie, volo a vela compreso, ma la trovatina del «canard» ci ha fatto pensare a quei tali scherzi da... per cui occorre mettere sempre, in via prudenziale, le spalle al muro.

Povero Rovesti col tuo «Volo a Vela». Attento alla concorrenza!...



ATTIVITÀ VOLOVELISTICA... CLANDESTINA DURANTE IL PERIODO REPUBBLICANO

Ecco un documento interessante sull'attività volovelistica... clandestina svolta durante il periodo repubblicano. Si tratta di un vecchio «Zögling» recuperato e rimesso in efficienza dagli ormai noti ed arditi volovelisti dello sparuto Gruppo «O la va o la spacca» di Arona (Novara), subito dopo l'8 settembre 1943. Con questo modesto trabiccolo gli intrepidi Camia e Grossi, hanno effettuato una cinquantina di lanci dai declivi delle montagne che si elevano sulla sponda piemontese del Lago Maggiore. Poiché i nostri aquiloti non disponevano di cavo elastico, il lancio veniva effettuato, nei giorni di vento, a forza di uomini, che trainavano l'aliante con una fune correndo in discesa lungo i pendii montani.

Autorizzaz. Presidenza del Consiglio N. 896 del 31-1-1946

Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

la costruzione, *sembrerebbe*, di un edificio che *dovrebbe* ospitare la nuova torre di controllo. Si intende con questa comunicazione rendere noto alle S.S.L.L. che:

- Nessun contatto è stato intrapreso, durante la stesura del progetto, con l'Aero Club d'Italia né con l'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti che nel solo 1985 ha effettuato circa 18.000 ore di volo sull'aeroporto in questione.
- Il posizionamento del *presunto* fabbricato non solo penalizzerebbe pesantemente la sicurezza delle operazioni volo, soprattutto durante le competizioni, ma con molte probabilità potrebbe impedire di utilizzare le strisce di atterraggio n. 3 e n. 4 recentemente realizzate con notevole onere finanziario, nell'ambito del piano di ristrutturazione dell'intero sedime aeroportuale in vista dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela e delle altre competizioni nazionali ed internazionali che si svolgono annualmente sull'aeroporto stesso.

Si rammenta che il suddetto piano è stato concordato tra l'Aero Club d'Italia, la D.G. A.C. e l'Aeronautica Militare ed è stato finanziato principalmente da questi ultimi due Enti. Pertanto si invitano le S.S.L.L. ognuno per la parte di propria competenza ad intraprendere *con la massima urgenza* tutte le azioni ritenute necessarie ad evitare un danno che potrebbe risultare irreparabile per l'aeroporto di Rieti e per l'intero volo a vela italiano.

*Il presidente dell'Aero Club
Centrale di Volo a Vela*

*Dott. Attilio PRONZATI
p.p. il Direttore E.M.*

Alla lettera dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha fatto seguito una iniziativa dei piloti italiani e stranieri presenti a Rieti per la disputa della prima edizione della COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO, i quali hanno sottoscritto la lettera che segue, indirizzata a:

- Aero Club d'Italia*
- Civilavia*
- Comune di Rieti*
- Provincia di Rieti*

Rieti, 2 agosto 1986

Tutti i piloti partecipanti e presenti alla prima Coppa Internazionale del Mediterraneo esprimono la più viva preoccupazione per le costruzioni iniziate sul lato ovest dell'Aeroporto di Rieti, in vicinanza della striscia n. 4.

Tali costruzioni — che risultano essere eseguite da uffici e/o strutture di Civilavia o dell'Azienda Autonoma Assistenza al Volo senza alcun coordinamento con l'Aero Club d'Italia e in modifica al progetto di sistemazione aeroportuale concordato tra la stessa Civilavia, la Aeronautica Militare, l'Aero Club d'Italia, il Comune e la Provincia di Rieti in occasione dell'effettuazione dei Campionati Mondiali di volo a vela 1985 — potrebbero compromettere le regolari attività sportive internazionali e limitare i previsti sviluppi di Rieti come punto di riferimento e di incontro di tutto il volo a vela europeo ed extraeuropeo. \

Preoccupano in particolar modo le dimensioni dei manufatti in costruzione e la loro ubicazione immediatamente a ridosso della striscia n. 4.

Certi della comprensione di tutte le Autorità interessate si sottoscrivono:

AX Hans Nietuspach	H NIETUSPACH - Svizzera	AH <i>Kurt...</i>	G COSIMI - Italia
IK Federico Blatter	F. BLATTER - Svizzera	OK <i>Elementari...</i>	C CAPPI - Italia
ZI Jean VUILLEMOT	J. VUILLEMOT - Francia	B6 <i>for...</i>	KROEGER - Germania
T.M. Thomas Mosberger	T. MOSBERGER - Svizzera	2E <i>W. D...</i>	W. EMMERICH - Germania
BS <i>B...</i>	L. BERTONCINI - Italia	GA <i>W. D...</i>	H OBERMAYER - Germania
GB <i>B...</i>	P. BOURGARD - Belgio	BM <i>P...</i>	M BELLORA - Italia
YZ <i>P. Say</i>	G SANDER - Belgio	L <i>T...</i>	L MAYER - Italia
JR <i>R...</i>	J. RANTET - Francia	BL <i>S...</i>	E BLUMER - Svizzera
11 <i>M. Perotti</i>	N. PEROTTI - Italia	WS <i>Walter...</i>	W SINN - Germania
3 <i>M. Mantica</i>	U. MANTICA - Italia	T3 <i>E. Spiecke</i>	T. SPIECKE - Germania
3A <i>Luca Albani</i>	G. MAESTRI - Italia	AS <i>A. S...</i>	A DE ORLEANS - Spagna
X <i>Bruno Ballestra</i>	L. AVANZINI - Italia	C.3 <i>F. Piludu</i>	F. PILUDU - Italia
CF <i>Carlo Fontana</i>	B. BALESTRA - Italia	D. Bari Riccardi	R. DI BARI - AaC Torino
EC <i>E. Corbellini</i>	A. COLOMBO - Italia	Chetani...	G. PECORELLA - AaC Foggia
W <i>W. Vergani</i>	E. CORBELLINI - Italia	Enza...	G. TRULLA - AvM
CG <i>G. Gantbrink</i>	W. VERGANI - Italia	Furtw...	G. TULLI - AaC Rieti
AN <i>A. N...</i>	W. PRAMSTRALLER - Italia	H...	R. UBERTI - AaC Valbrembo
ZT <i>Z. T...</i>	R. MONTI - Italia	E22 <i>E. Danesi</i>	A. PRONZATI - Italia
CF <i>C. Fontana</i>	R. MANZONI - Italia	LB <i>L. Brigliadori</i>	E. DANESI - Italia
y <i>Ettore Orsi</i>	F. CATTANEO - Italia	AS <i>A. Villa</i>	L. BRIGLIADORI - Italia
C5 <i>C. Paolillo</i>	E. MUZZI / A. ORSI - Italia	EE <i>E. Davini</i>	A. VILLA - Italia
GM <i>G. Marchio</i>	U. PAOLILLO - Italia	HY <i>H. Riva</i>	G. DAVINI - Italia
6E <i>E. Secomandi</i>	G. MARCHISIO - Italia	86 <i>S. Cala</i>	A. RIVA - Italia
PR <i>P. Pozzi</i>	M. SECOMANDI - Italia	1E <i>R. Ross</i>	S. CALA - Italia
AV <i>A. Orsi</i>	G. POZZI - Italia	SM <i>S. Schroeder</i>	R. ROSS - Germania
#1 <i>H. Maertin</i>	G. ORSI - Italia	C4 <i>S. Servilio</i>	P. SCHROEDER - Francia
KK <i>K. Keim</i>	H. MAERTIN - Germania	C7 <i>K. Stangl</i>	S. SERVILIO - Italia
63 <i>G. Grabner</i>	K. KEIM - Germania	S6 <i>J. Schumacher</i>	K. STANGL - Austria
CX <i>C. X...</i>	V. GRABNER - Austria	N <i>N. Grimm</i>	J. SCHUMACHER - Germania
MG <i>M. Gantbrink</i>	B. GANTBRINK - Germania	X1 <i>E. G. Peter</i>	A. GRITTI - Italia
SG <i>S. G...</i>	H. GLOECKL - Germania	T <i>T. Seeliger</i>	E.G. PETER - Germania
EM <i>E. M...</i>	G. STOEGNER - Austria	W <i>W. Lindemann</i>	T. SEELIGER - Germania
R <i>R...</i>	K. ENGELHART - Germania	W <i>W. Wolff</i>	C. LINDEMANN - Germania
65 <i>G. Peccolo</i>	L. PECCOLO - Italia		M. WOLFF - U.S.A.
82 <i>B. Pronzati</i>	M. PRONZATI - Italia		
	V. COLOMBO - Italia		

Some opinions on the matter collected at Rieti:

Jacques Rantet, France, Open Class, ASW-22

Q. - In your opinion, is it so dangerous to fly at Rieti?

A. - No, absolutely not. It is essential to be a little cautious, it is a place suited to already skilled pilots. At any rate, it is in no way more dangerous than flying in the Southern Alps, whilst it is surely less dangerous than flying in Finland. I flew there during the World Championships and I promise that competing there does mean to face with big difficulties.

Ernst Gernot Peter, FRG, Racing Class, Ventus

Q. - So, is competing at Rieti positively dangerous?

A. - No. This statement is meaningless, nonsense. More than that, I think that those who say this are not good sportsmen. Rieti is not dangerous.

It is necessary to fly with a lot of concentration, but exactly in the same way as in a flat country. Even on the plain, when you want to overfly a large wood-covered expanse, it is necessary to plan in advance the altitude at which crossing is to be started and how to proceed. No, I wish to underline it, Rieti is not dangerous.

Alvaro de Orleans, Racing Class, ASW-20

Q. - What is your opinion as to the danger of flying at Rieti, a fairly hot topic at present. Did you read the article by Ingo Renner in Australian Gliding of December?

A. - I read it and was quite surprised. It is in contrast with all other aspects of Ingo's personality I am familiar with. However I know that he did believe in what he wrote, and therefore his opinion must be given careful consideration, as any pondered one.

But I would say that I rather share the point of view that Justin Wills, a pilot who knows Rieti well, detailed in such a wonderful, unique way.

Once again the principle of individual responsibility remains, and should continue remaining, the basic guideline: every pilot must learn to identify the risks he can take. Flying at Rieti certainly involves higher risks than flying on a German plain, but not necessarily higher risks than flying on an Australian plain. I could personally check this: to fire a rocket in the Australian desert may mean to cause a large bush fire, or, another instance, a good European pilot landed out close to a road in Australia, but he did not know the road was there, he left his glider and started walking in the direction opposite to the one where the road was: one day and a half was needed to find him, and he was already exhausted because of the thirst.

Jean Vuillemat, Open Class, Nimbus 3

Q. - Now, let's talk about Rieti

A. - So, Rieti: a golden medal for kindness, amiability, smile, quality of life. It is really better than any other contest in which I have flown so far from these points of view. A blame medal for the weather: they fooled me! It is not true that the weather is nicer than in Vinon, it is worse. However I believe that this is a special year.

Without joking now, I want to underscore that the danger of flying at Rieti is false, while I was a little worried before coming, because of the reputation of the area.

First of all, all competitions are dangerous: there is the hazard of mid-air, there is the proximity to the ridge and above all there are the outlandings, that are a different story every time and that always need to be faced with the greatest care.

Rieti has no greater dangers than other localities, on the contrary: I just competed at Vinon, a contest that I have been flying for ten years, and find that the concentration of gliders in the air is less at Rieti than at Vinon. At Rieti there are more places to climb and there are more courses to fly. A smaller number of gliders together means a lower danger level.

As far as outlandings are concerned, the same happens here as in other mountain areas: there are zones where landing is impossible and that must be overflown at a safe altitude, but the spots that are considered landable are landable; I experienced it in the Valley of Leonessa, when, to my greatest shame, I got lost.

Carstens Lindemann, RFG, Standard Class, LS.4

Q. - You already said that Rieti is not dangerous, did you read the article by Renner in Australian Gliding, that offers a different opinion?

A. - No, I did not read it, but I can say that Renner is a typical flat land pilot, who was at Rieti for his first time last year, during the World Championships, which proved very difficult because of the weather, the generally too long tasks and the willingness to take risks, that was excessive. In last instance, it is always the pilot's fault; but it must also be remembered that the importance of the World Championships brings about the readiness to take greater risks and thus the possibility of pranging.

Emil Blumer, Switzerland, Standard Class, LS.4

Q. - Is flying at Rieti so dangerous for you?

A. - Definitely not. I often fly in the mountains and on the flat land. There are possibilities to outland in both cases, in the mountains you only need to plan farther ahead.

avessero i prescelti alla guida di un ente creato per i controllori. Alla luce di queste considerazioni ANPAC e ANACNA lamentano il **ritardo** con il quale si sta procedendo al **rinnovo** del Consiglio di Amministrazione ANAV, manifestando il dubbio che, dietro a questa "tacita prorogatio", si nasconda il pericolo di una riconferma di buona parte della compagine uscente. Le due associazioni — prosegue la nota — nel denunciare, nella sostanza, un **degrado di qualità dei servizi del traffico aereo prestati**, esprimono il convincimento che solo amministratori a **tempo pieno**, capaci e competenti possono portare linfa nuova al sistema ATC nazionale. In tale quadro ANPAC e ANACNA ritengono ormai indispensabile l'inserimento di "managers" preparati e portatori di specifica esperienza professionale aeronautica. In via Salaria 716 intorno al "lussuoso" tavolo del Consiglio di Amministrazione dell'ANAV, accanto all'esperto in pubblica amministrazione ed economia (la cui figura è peraltro mancata anche nell'attuale Consiglio) dovranno **trovare al più presto posto il pilota, il controllore, l'esperto in telecomunicazioni e meteorologia**. Dovranno a tal fine essere definiti dal Governo criteri di nomina che, nel rispetto della legge istitutiva, offrano adeguate garanzie che il Consiglio venga composto con **persone altamente qualificate** nelle aree operative e tecniche dell'ANAV. Infine, ANPAC e ANACNA nel rilevare che precise indicazioni su **candidature tecniche e non politiche** possono essere fornite, nel caso specifico, esclusivamente dagli «addetti ai lavori», ribadiscono l'auspicio (già formulato in occasione di recenti discutibili nomine) che in particolare in quegli enti (come ANAV) chiamati istituzionalmente a produrre sicurezza, prevalga sempre nella scelta dei loro vertici il criterio della competenza e della capacità, primo e decisivo passo — conchiude la nota — verso la soluzione dei molteplici ed annosi problemi funzionali dell'aviazione civile del nostro Paese.

(Air Press)

ULM e DELTAPLANI REGOLAMENTO PRONTO

- **Diviso in 5 parti consta di 24 articoli elaborati da una apposita commissione presso Civilavia. Ora deve essere inviato alla firma del Capo dello Stato.**
- **Volo a 1.000 piedi fuori dalle zone controllate, uso del casco rigido, assicurazione obbligatoria.**

ULM (Ultra Leggeri Motorizzati), deltaplani liberatori o a motore dovrebbero poter volare regolarmente anche in Italia entro un ragionevole lasso di tempo. Il Consiglio di Stato infatti ha dato il suo parere favorevole (10 luglio) al DPR che costituisce il regolamento d'attuazione della legge 23.3.85 n. 106 (cfr. AIR PRESS n. 14/85, pag. 414) difiche compreso il D.M. 27.9.85 Trasporti pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 24.10.85 (cfr. AIR PRESS n. 41/85, pag. 1372). Il DPR — riferisce AIR PRESS — è stato inviato al Gabinetto del Ministro dei Trasporti per le successive adempimenti: invio al Capo dello Stato per la firma dopo il visto del Consiglio dei Ministri.

Il regolamento — che AIR PRESS pubblica **integralmente** nella **parte «documenti»** in fondo a questo **fascicolo** — consta di 24 articoli ed è suddiviso in 5 capi: prescrizioni generali, norme di circolazione e sicurezza, accertamento di idoneità per l'attività di volo, attività preparatoria e didattica, assicurazioni. Il testo è stato elaborato da una apposita commissione nominata in ambito Civilavia dal direttore generale, ing. Domenico Majone con membri dei servizi di Civilavia, ANAV, RAI, Ae.C.I. e, per la parte medica, AML; presidente il dott. Alberto Di Giulio, capo ufficio sicurezza volo dell'aviazione civile di Civilavia.

Il D.M. dell'85 — ricorda AIR PRESS — ha modificato l'annesso della legge 106 soprattutto nella definizione di ULM. Quelli che saranno ammessi in Italia hanno peso a vuoto di 115 chili se monoposto e 150 se biposto; non

viene più indicata la potenza del motore; le velocità sono 45 km/ora quella di stallo e 105 km/ora quella massima. In precedenza i pesi erano 30 kg per deltaplani senza motore, 40 per quelli con motore di potenza non superiore a 5 Hp. Gli ULM, con questa definizione, erano esclusi dalla normativa e non avrebbero potuto volare.

Il regolamento che sarà proposto alla firma del Capo dello Stato — è stato fatto osservare ad AIR PRESS — esalta il **senso di responsabilità del pilota** liberalizzando l'uso delle aree più idonee per le operazioni con il semplice consenso di chi può disporre dell'area stessa. Restano **esclusi** dalle possibilità di volo le **aree terminali** e gli **aeroporti** (salvo specifica autorizzazione delle autorità competenti, civili o militari), **le zone di traffico controllato, le aree densamente popolate, gli stadi ecc.** I voli possono essere effettuati sul territorio nazionale e le **acque territoriali fino a 2 km dal confine di Stato**. La quota di volo non dovrà superare i 1.000 piedi dal terreno (300 metri) e tutte le **operazioni** dovranno essere svolte a **vista**: si volerà quindi dall'alba al tramonto ed in condizioni di buona visibilità.

E' stato reso obbligatorio l'uso del **casco di tipo rigido** (ma non si parla di omologazione) ed obbligatoria sarà l'assicurazione con massimali di 500 milioni per sinistro, 300 milioni per persona, 150 milioni per animali o cose.

La visita medica obbligatoria sarà **biennale** e, per favorire gli utenti, ad essa ci si potrà sottoporre, oltre che presso gli istituti medico-legali di AML, anche presso le USL ed i medici sportivi specialisti in medicina aerospaziale. Sono previsti **corsi teorico-pratici per istruttori ed allievi** (età minima 18 anni; 16 se con consenso dei genitori) da organizzarsi a cura degli Aeroclub federati ad Aero Club Italia al quale è demandata anche la responsabilità di «immatricolare» (con targhetta e numero — I più quattro cifre —) gli ULM ed anche i deltaplani (in questo caso è prevista solo la targhetta metallica). Su tutta l'attività, sorveglierà Civilavia.

Il DPR prevede per la prima applicazione un periodo transitorio di 6 mesi dalla sua entrata in vigore per sanare le situazioni di fatto: anche se il volo con ULM è proibito, sono in parecchi ad esercitarlo. Si calcola che siano almeno 5 mila oggi gli appassionati in Italia che attendono questo provvedimento, e la stima è sicuramente per difetto. Ora non resta che attendere il visto finale: la normativa è completa.

(Air Press)

L'E 14, UN ALIANTE SUPERLEGGERO IN FASE DI PROGETTO ALL'AKAFLIEG DI ESSLINGEN

Nel numero di giugno di «Flug Revue» si legge un interessante articolo circa un aliante di classe standard, capace di ottenere un livello di prestazioni pari a quello degli alianti di classe corsa attuali, del peso a vuoto di soli 130 kg e che dovrebbe volare fra tre o quattro anni.

Le caratteristiche fondamentali che differenziano questo progetto da quelli ormai usuali sono l'elevato allungamento dell'ala, di circa 26 ed il notevole restringimento della fusoliera dietro la cabina di pilotaggio.

Una ridotta sezione maestra viene adottata per minimizzare la resistenza alle alte velocità. L'altezza di soli 650 mm e la larghezza di 550 mm fanno apparire la cabina di pilotaggio assai piccola, ma gli approfonditi studi ergonomici effettuati per determinare la posizione dei comandi e quella di pilotaggio, nonché un cruscotto largo soltanto 135 mm, la rendono comunque confortevole.

Il cruscotto alloggia soltanto un altimetro, un anemometro, un variometro e la radio. Tutti i rimanenti dati di volo sono forniti da un computer installato alle spalle del pilota e collegato ad un display a cristalli liquidi.

La parte posteriore della fusoliera è costituita da un «tubo» in fibra di carbonio, mentre la parte anteriore consiste di due gusci in fibra di carbonio ed alveolare.

Lo scoring era ben gestito, con i risultati provvisori disponibili poco dopo gli ultimi arrivi. Il calculatore ha giocato un brutto scherzo il penultimo giorno di gara, probabilmente per problemi di alimentazione: era meglio lasciar stare lo scorer, Stefano Meriziola, durante la fase di rimessa in funzione!

I lanci e le operazioni di volo erano il dominio di Gilberto Volpi, con Angelo ed Eros a dirigere i traini; l'unico momento in cui si verificava un'interruzione nel continuo flusso dei decolli era quando si giungeva alle pesanti macchine della classe libera, per le quali gli Stinson da 235 cavalli erano preferiti ai Robin con i loro 180 CV.

Tutto mi è parso ben condotto e godibile per lo spettatore. Al momento in cui scrivo (l'ultimo tema non è ancora stato completato) soltanto un aliante è stato danneggiato gravemente: un ASW 20C, la cui fusoliera si è spezzata all'altezza della base della deriva.

Fuoricampo e recuperi

Ci sono stati molti fuoricampo, alcuni «in gruppo» su altri aeroporti, altri nei soliti luoghi isolati.

Il sistema adottato era quello universale: non appena il fuoricampo veniva confermato, la bandierina con la sigla dell'aliante era collocata sulla carta geografica con la maggior precisione possibile, la squadra chiamata, informata, dotata di un foglietto di istruzioni e mandata a fare il suo recupero.

Accluso troverai il regolamento della gara: come vedrai un pilota riceve un riconoscimento per la vittoria in un anno, ma ha bisogno di raccogliere punti su due o tre anni per vincere la Coppa.

Dal punto di vista delle relazioni sociali questo periodo è stato assai positivo per me: ho avuto simpatiche colazioni con persone che hanno voluto prendere con sè un solitario kiwi con problemi di lingua e la cena si è quasi sempre svolta in compagnia presso uno degli innumerevoli ristoranti all'aperto, sotto i pergolati di vite ed il cielo stellato.

Credi che se vendessi la mia casa sulla spiaggia di Paraparamu potrei permettermi una sistemazione sui collinini che guardano l'aeroporto di Rieti?

Patrick Millward

E' troppo verde! di Piero P.

Al suo arrivo, a fine luglio, Lindemann mi salutò dicendo: «E' troppo verde; avremo qualche difficoltà!»

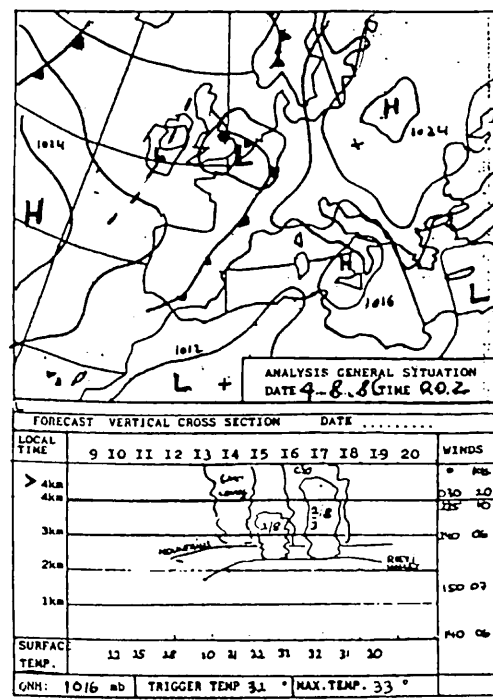
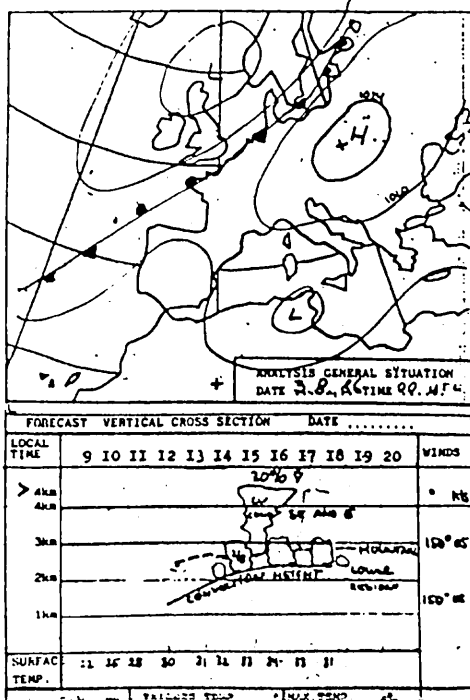
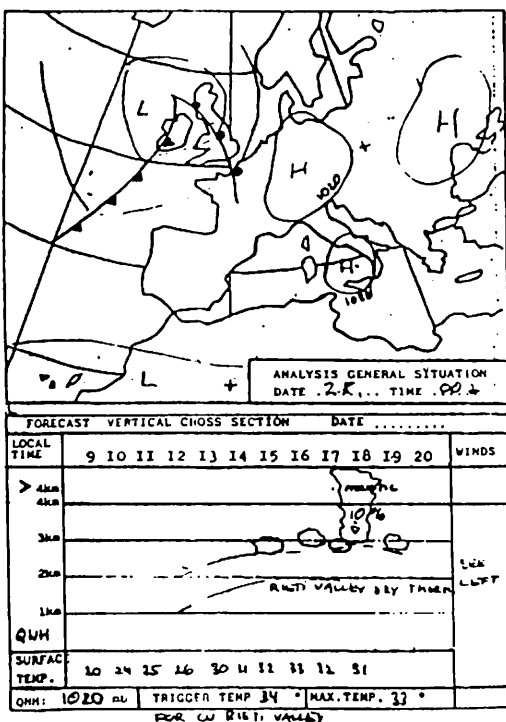
Un'insolita Rieti, dal terreno umido e senza crepe, bagnato da piogge abbondanti fino a pochi giorni innanzi, ha tenuto a battesimo la prima edizione della «COPPA».

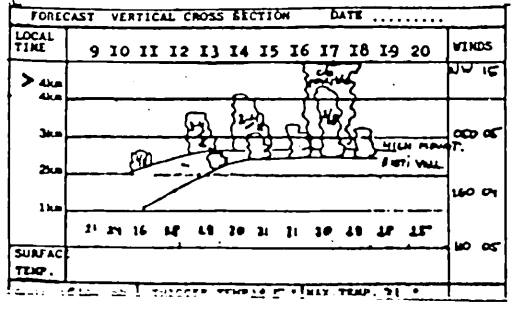
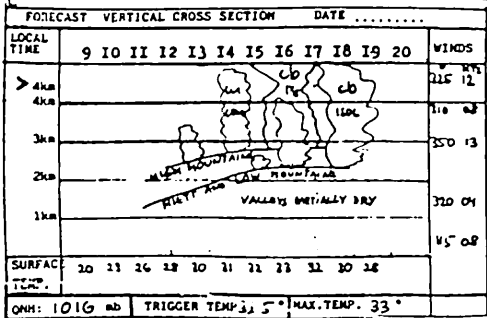
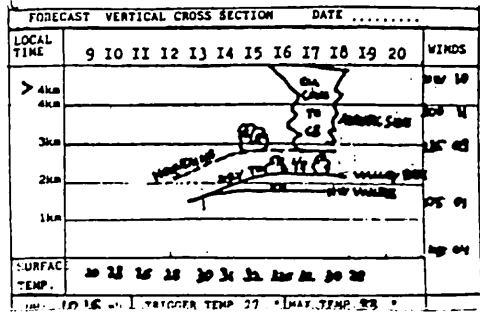
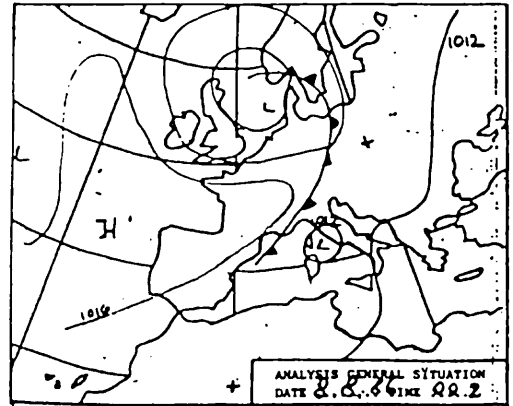
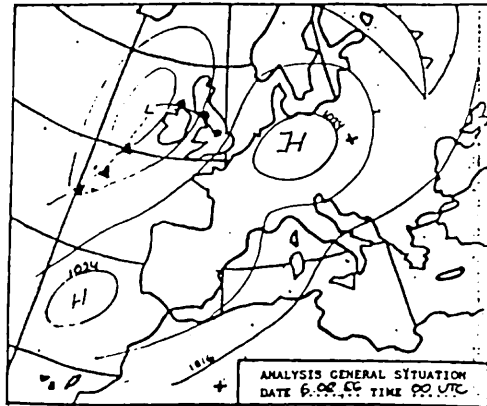
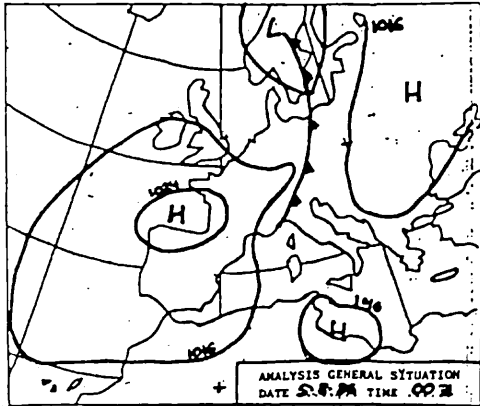
Chi sognava le basi a 4000 metri dell'agosto '85 è rimasto un po' deluso e, sebbene sia stato possibile volare tutti i giorni disponibili, le condizioni meteo sono state certamente inusuali.

La temperatura è stata, mediamente, di un paio di gradi inferiore alla norma stagionale, con alta umidità relativa e temperature di rugiada tra i 15 ed i 20 gradi.

Le ultime due giornate hanno visto una certa «normalizzazione», con aumento di temperatura e diminuzione di umidità, e le gare sono diventate più «reatine».

Carstens Lindemann ha avuto il compito di gestire le previsioni, coadiuvato dallo scrivente, mentre Attilio Malnati ha elaborato i sondaggi giornalieri effettuati sulla valle reatina da Eros Mancini. L'Ufficio Meteo della A.M. di Rieti ha fornito costantemente dati e diagrammi, come di consueto. La presenza discreta e costante di Plinio ci ha confortato nel non facile compito.



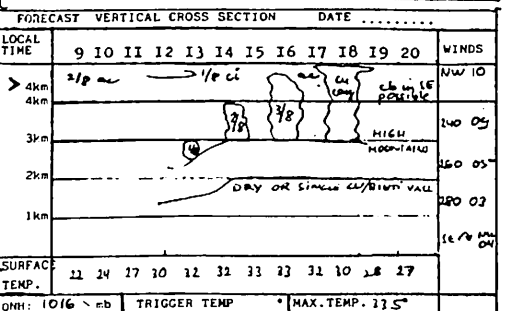
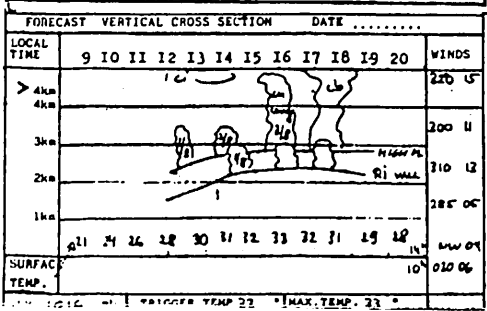
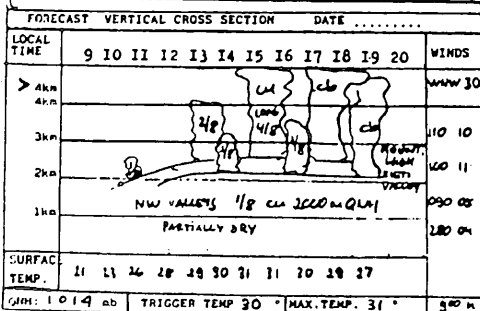
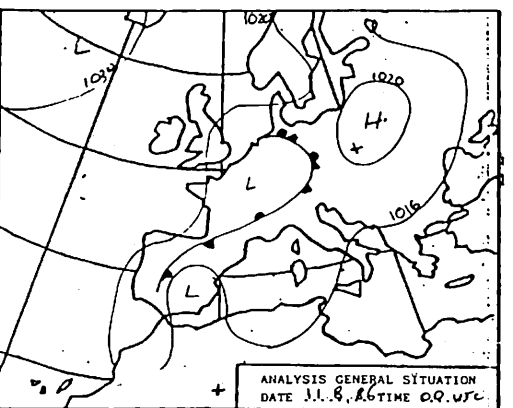
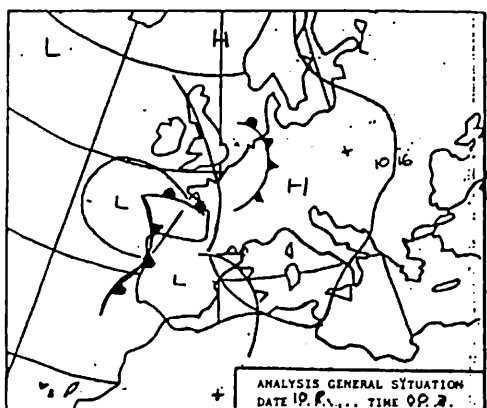
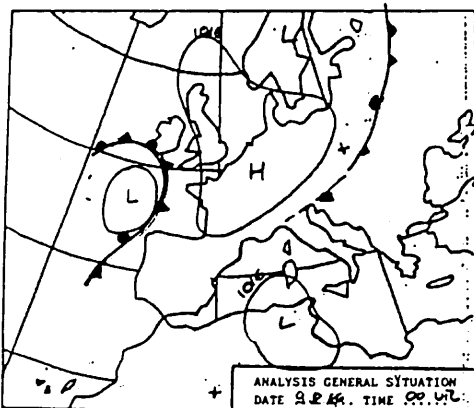


Ogni giornata di gara ha visto la presenza di Ettore Muzi e di un pilota esperto nel Comitato di Task-setting, presieduto da Smilian.

Lungo quasi tutto l'arco della competizione, ci si è dovuto quindi sobbarcare una situazione relativamente fiacca, con deboli gradienti e venti quasi inesistenti fino a quote di 5000 metri, mentre l'umidità presente e la forte conseguente evaporazione lasciavano prevedere temporali, ancor prima di fare i conti.

Le cartine meteo giornaliere, come quelle allegate ai bollettini dei briefing, riportano la situazione sinottica al suolo, il presunto andamento termico sulla valle e sui rilievi ed un profilo verticale della temperatura. Quest'ultimo è una combinazione del sondaggio sulla valle, fino a 2500-3000 metri, con quello effettuato a Roma (ore 02.00 locali) a quote superiori.

Per quanto concerne le previsioni a Nord ed a Sud della valle di Rieti, oltre all'esame della situazione sinottica, si poteva contare, come di consueto, su scarsi indizi derivanti da colloqui telefonici con volovelisti o su dati del vento e ci si basava sul presunto andamento termico e sul conseguente evolversi dei processi termodinamici.



Per una previsione più adeguata su tutto il teatro di gara, sarebbero necessari almeno altri due sondaggi aerei (forse con un motoalante attrezzato) o avere a disposizione i diagrammi energetici elaborati dal Centro Meteorologico di Reading (GB).

Restava comunque una prospettiva di base: riscaldamento insufficienti a sviluppare forti ascendenze, in specie a Nord, e tendenza a degenerazioni temporalesche, soprattutto al Sud.

Il primo giorno 2/8, i temi di gara, brevi e veloci, si svolgono a Sud e nella valle dell'Aquila. La sola «Libera» ha Spoleto come ultimo pilone. Pochissimi i fuori campo.

Il secondo giorno 3/8, l'alta pressione, centrata sul meridione, si attenua e si instaura una bassa sulla Tunisia. I venti restano deboli, dal 2° quadrante al suolo e dal 1° in quota. La minore instabilità disegnata dal sondaggio e la conseguente diminuita probabilità di temporali si dimostrano fallaci ed inducono a disegnare temi di gara su percorsi classici Sud-Nord, che risultano impossibili. Nessun rientro in uno scenario di temporali generalizzati.

Nella terza giornata 4/8, poco varia nella situazione e l'esperienza del giorno precedente spinge a formulare temi nel settore Nord. Le condizioni sono deboli, ma permettono un regolare svolgimento.

Il giorno 5/8, quarto di competizione, una perturbazione interessa il nord della penisola, mentre il resto dell'Italia resta in una sella tra due centri di alta. Se la situazione sinottica segna una attenuazione della tendenza temporalesca, il sondaggio dà indicazioni contrarie, con forti probabilità a E e SE.

Si consigliano quindi percorsi, che, pur toccando il Sud (Celano-Luco-Anversa) non spingono le rotte troppo a Est. Tra i 280 ed i 350 km, con piloni a Nord fino ad Umbertide, i temi risultano abbastanza indovinati.

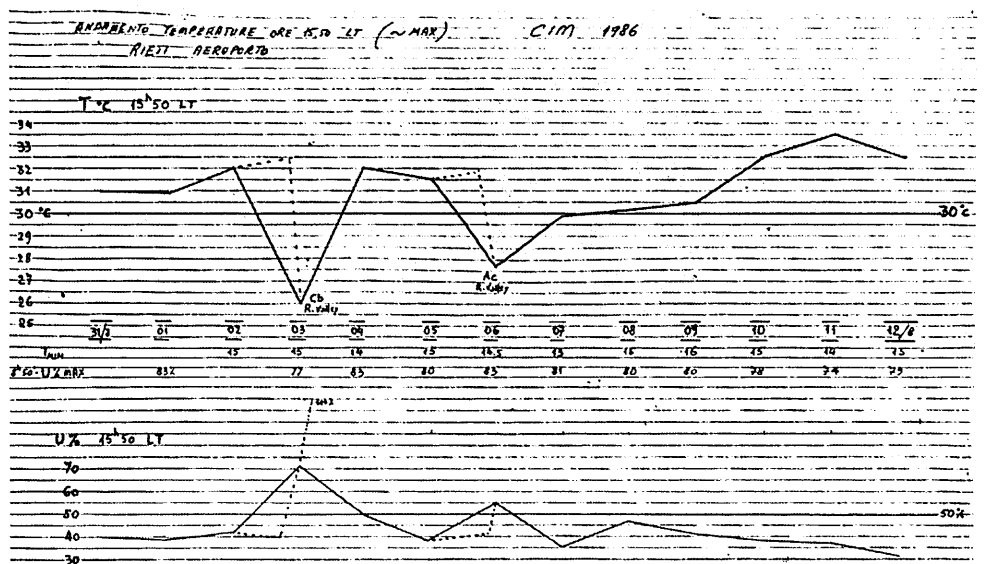
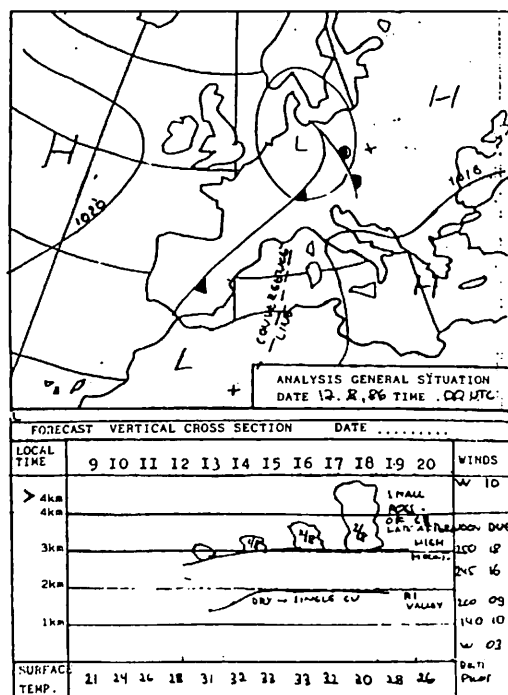
Anche per la quinta giornata, 6/8, con pressioni livellate e leggeri venti da N-NW in quota, si privilegia il settore Nord con temi a farfalla tra i 250 ed i 380 km. Discreta percentuale di fuori-campo.

Dopo il riposo, nella sesta giornata di gara 8/8, il sondaggio rivela una debole inversione in quota. I venti sono sempre variabili e molto deboli, con una bassa appena disegnata sulla costa tirrenica ed una perturbazione che lambisce il tema, che risulterà il più lungo di tutto il periodo (412 km), con piloni Pescasseroli-Umbertide. Per la «15 m», ancora farfalla a Nord; per la «Standard» ed i biposti, una puntata a Sud e poi Bettona.

La settima prova, 9/8, vede ancora poche varianti. La perturbazione è sfilata a Nord, senza influenzare granchè la zona e l'inversione è scomparsa. La temperatura è in leggero aumento a basse e medie quote ed in diminuzione oltre i 3000 metri. Lo sviluppo delle condensazioni ritarda un poco e si prevedono le solite degenerazioni a SE nel pomeriggio avanzato. Temi tra i 380 ed i 410 km, con un massimo verso Sud ad Anversa (Libera) ed a Nord a Cortona (15 m). Qui, le condizioni sono piuttosto deboli, ma consentono rientri abbastanza regolari.

Domenica 10/8, nella prova n. 8, vede un aumento generalizzato della temperatura e basi un po' più alte. Un fronte freddo sulla Sardegna avanza da W; i venti, sempre deboli, tendono a ruotare da NW. I temi ricalcano quelli della giornata precedente, a classi variate. Ancora debole il Nord ed il pilone di Cortona miete qualche vittima illustre nella «Libera».

Finalmente, il giorno 11/8, nono e penultimo giorno di gara, le temperature assumono valori più vicini alla



media stagionale, ed i venti, pur deboli, sono decisamente da W. Si prevedono termiche secche sulla valle, basi intorno ai 3000 nel settore sud e possibilità di fronti di convergenza con la brezza adriatica. I temi sono rivolti a S-SE. Un temporale su Barrea disturba la «15 m», che ha un alto numero di fuori-campo. Le altre classi portano a termine i non lunghi temi a velocità sostenute.

La situazione meteo dell'*ultima prova*, 12/8, si discosta poco da quella del giorno precedente. La pressione è leggermente salita sulla dorsale appenninica, con venti, al suolo da SW, che disturbano moderatamente i decolli, ed in quota da W con valori un po' più alti del solito.

La giornata merita certamente di più dei temi assegnati e solo l'opportunità di rientri tempestivi, per la chiusura, consiglia prove brevi, tra i 250 ed i 300 km, compiuti a buona velocità. La «Standard», in condizioni miste di termica-dinamica-fronte di brezza, vola a 124 di media. Poco meno le altre classi.

Un buon «arrivederci» di Rieti.

LA GRADUATORIA NAZIONALE AL 31.8.1986 (non ufficiale)

Gavazzi M.	2151	Villa A.	1520	Pozzi G.	709	Pasin V.	502
Galetto G.	2053	Meriziola S.	1515	Dall'Amico P.	707	Clerici A.	500
Ghiorzo S.	2012	Marchisio G.	1406	Peccolo L.	707	Flores P.	456
Brigliadori L.	1973	Secomandi M.	1350	Brigliadori R. jr.	700	Tessera Chiesa E.	447
Avanzini L.	1969	Colombo A.	1317	Villa L.	672	Esposito V.	431
Urbani L.	1955	Balzer M.	1298	Costa F.	665	Mazzucchelli A.	429
Pronzati A.	1912	Calà S.	1291	Riva A.	660	Orsi G.	409
Manzoni R.	1908	Muzi E.	1282	Di Vecchio G.	652	Massoni G.	390
Vergani W.	1908	Colombo V.	1237	Masellis L.	644	Brigliadori R. sr.	378
Corbellini E.	1856	Fianco G.	1031	Incardona F.	630	Marzotto G.	333
Costa C.	1846	Paolillo U.	1025	Passarelli G.	630	Actis F.	294
Monti R.	1841	Albertazzi A.	986	Promstraller W.	627	Borellini G.	275
Gritti A.	1750	Nicotra M.	871	Loviscek G.	608	Guazzoni R.	271
Perotti G.	1749	Poletti F.	868	Nedialkov K.	604	Piludu F.	249
Bertoncini L.	1744	Mussio R.	838	Cappi C.	595	Stefanutti S.	240
Servilio S.	1709	Davini G.	828	Cosimi G.	571	Sarti E.	219
Pronzati M.	1706	Giacobbe S.	824	Beozzi A.	568	Budini Gattai A.	205
Monti L.	1670	Danesy E.	790	Rasero D.	541	Milani G.	203
Mantica U.	1630	Bellora M.	721	Ferngani M.	521	Spelta D.	176
Balestra B.	1534			Fontana V.	520		



**accessori
per arredare
il bagno**

inda industria nazionale degli accessori s.p.a.

21032 CARAVATE / Varese - tel. 0332 601151

Campionato italiano Categoria Promozione! tentativo (fallito) di Campionato Libera. E la Classe..... Biposto?

Sotto la direzione di Pramstraller, coadiuvato dal sottoscritto in qualità di presidente della C.S.O., si sono disputati a Rieti i XXVI campionati italiani per la classe Libera e per la categoria Promozione. Per quanto concerne la classe Biposto la direzione di gara non ha ritenuto né opportuno né sensato far disputare un campionato con appena 4 alianti (tanti se ne sono presentati), sapendo già in partenza che il campionato non sarebbe comunque stato valido. Quindi, con l'accordo degli otto piloti della classe biposto, abbiamo trasferito questi nella classe Libera riuscendo così a mettere insieme una classe Libera con la bellezza (sic!) di 13 alianti. La categoria promozione si è invece presentata con il solito numero di piloti (per l'esattezza 24) e con la solita varietà di alianti (dal Discus allo Zugvogel III). A proposito di macchine una nota triste per la classe Libera: un solo libera in gara (il Kestrell di G. Orsi) con 4 biposti e 8 15 m a completare il numero. Spero che ciò faccia ragionare qualcuno sull'utilità di organizzare ancora questo campionato in Italia.



I vincitori della Promozione

Otto prove valide su nove giorni disponibili (il sesto giorno si è fatto riposo) con condizioni meteo non sempre rispondenti alla fama reatina tra cui tre giornate di forte vento che (specialmente la prima) hanno messo a dura prova i concorrenti in gara.

Veniamo ora al resoconto delle singole prove:

I PROVA

Classe Libera:

Rieti - Pettorano sul G. - Gualdo T. - Rieti - km 367.9
P. 12 - A. 2 - F.C. 10

1) URBANI L.	km/h	76.125
2) PETER E.G.	km/h	79.762
3) GALETTO G.	km	319.9

Categoria Promozione:

Rieti - Assergi - Assisi - Rieti - km 234.9
P. 24 - A. 15 - F.C. 9

1) MASELLIS L.	km/h	77.582
2) GIORGIO G.	km/h	77.739
3) BRIGLIADORI R.	km/h	75.510

II PROVA

Classe Libera:

Rieti - Luco dei Marsi - Perugia - Rieti - km 318.2
P. 12 - A. 7 - F.C. 5

1) PETER E.G.	km/h	90.857
2) MONTI R. + MONTI L.	km/h	86.815
3) GALETTO G.	km/h	81.346

Categoria Promozione:

Rieti - Umbertide - Rieti - km 211.1
P. 21 - A. 14 - F.C. 7

1) LOVISCEK	km/h	68.588
2) BRIGLIADORI R.	km/h	69.207
3) MAYER L.	km/h	64.849

III PROVA

Classe Libera:

Rieti - Anversa degli Abruzzi - Assisi - Rieti - km 325.0
P. 12 - A. 11 - F.C. 1

1) GALETTO G.	km/h	88.940
2) URBANI L.	km/h	88.690
3) PETER E.G.	km/h	89.327

Categoria Promozione:

Rieti - Celano - Foligno - Rieti - km 254.1
P. 20 - A. 14 - F.C. 6

1) DI VECCHIO G.	km/h	77.306
2) BOZZETTI G.	km/h	73.777
3) LOVISCEK G.	km/h	66.460

IV PROVA

Classe Libera:

Rieti - Campo di Giove - Gualdo Tadino - Rieti - km 371.3
P. 10 - A. 2 - F.C. 8

1) PETER E.G.	km/h	77.015
2) GALETTO G.	km/h	71.248
3) URBANI L.	km	358.4

Categoria Promozione:

Rieti - Barisciano - Gubbio - Rieti - km 307.6
P. 17 - A. 2 - F.C. 15

1) DI VECCHIO G.	km/h	74.781
2) BRIGLIADORI R.	km/h	60.340
3) MASELLIS L.	km	296.0

V PROVA

Classe Libera:

Rieti - Assisi - Trevi - Foligno - Rieti - km 174.1
P. 9 - A. 9

1) PETER E.G.	km/h	122.588
2) ORSI G.	km/h	120.023
3) GALETTO G.	km/h	112.930

Categoria Promozione:

Rieti - Assisi - Rieti - km 150.900
P. 18 - A. 15 - F.C. 3

1) BARONI B.	km/h	101.540
2) BRIGLIADORI R.	km/h	96.200
3) MAESTRI G.	km/h	85.685

VI PROVA

Classe Libera:

Rieti - Pescasseroli - Gualdo T. - Spoleto - Assisi - Rieti
km 449.9 - P. 9 - A. 6 - F.C. 3

1) PETER E.G.	km/h	95.763
2) GALETTO G.	km/h	91.283
3) URBANI L.	km/h	86.961

Categoria Promozione:

Rieti - Avezzano - Umbertide - Rieti - km 336.5
P. 18 - A. 9 - F.C. 9

1) MAYER L.	km/h	70.644
2) BRIGLIADORI R.	km/h	67.866
3) NEDIALKOV K.	km/h	70.673

VII PROVA

Classe Libera:

Rieti - Monteroduni - Fonte S. Gemini - Rieti - km 368.7
P. 8 - A. 7 - F.C. 1

1) PETER E.G.	km/h	102.440
2) MONTI R. + MONTI L.	km/h	98.196
3) GALETTO G.	km/h	94.538

Categoria Promozione:

Rieti - Pescasseroli - Fonte S. Gemini - Rieti - km 276.7
P. 18 - A. 13 - F.C. 5

1) MASELLIS L.	km/h	83.504
2) NEDIALKOV K.	km/h	85.489
3) BRIGLIADORI R.	km/h	82.593

VIII PROVA

Classe Libera:

Rieti - Anversa degli A. - Trevi - Piediluco - Fonte S.G.
km 320.4 - P. 9 - A. 8 - F.C. 1

1) GALETTO G.	km/h	100.299
2) PETER E.G.	km/h	100.395
3) COLOMBO A. + 1	km/h	86.001

Categoria Promozione:

Rieti - Celano - Foligno - Rieti - km 254.1
P. 17 - A. 14 - F.C. 3

1) MASELLIS L.	km/h	89.542
2) MAESTRI G.	km/h	87.621
3) BRIGLIADORI R.	km/h	86.510

In categoria Promozione hanno ottenuto punteggio finale sufficiente per la promozione i piloti Brioliadori R., Di Vecchio G., Masellis L. Loviscek G. e Nedialkov K. Bravi ugualmente, ma meno fortunati, i vari Meriziola, Bozzetti e Giorgio che hanno dovuto interrompere la loro partecipazione alla competizione prima della fine per scassature non gravi ma comunque sufficienti da obbligarli al ritiro.

Per loro un arrivederci all'anno prossimo per confermare i buoni risultati ottenuti quest'anno prima della forzata interruzione.

CATEGORIA PROMOZIONE

N.	Data	PERCORSO	Distanza	Km prescritti	Km volati	Vel. max.	D	A	FC	% FC
1.	15/8	Rieti - Assergi - Assisi - Rieti	234,9	5637,6	4740,7	77,739	24	15	9	37
2.	16/8	Rieti - Umbertide - Rieti	211,1	5066,4	3805,0	69,207	23	14	9	39
3.	17/8	Rieti - Celano - Foligno - Rieti	254,1	5590,2	4365,3	77,306	22	14	8	36
4.	18/8	Rieti Barisciano - Gubbio - Rieti	307,6	6152,0	2814,0	74,781	20	2	18	90
5.	19/8	Rieti - Avezzano - Umbertide - Rieti	150,9	2867,1	2624,6	101,540	19	14	5	26
6.	21/8	Rieti - Pescasseroli - Fonte S. Gemini - Rieti	336,5	6730,0	5045,3	65,067	20	9	11	55
7.	22/8	Rieti - Pescasseroli - Fonte S. Gemini - Rieti	276,7	4980,6	4336,0	85,489	18	13	5	27
8.	23/8	Rieti - Celano - Foligno - Rieti	254,1	4573,8	3798,7	89,542	17	14	3	17

Oltre al già citato Pramstraller e al sottoscritto hanno collaborato, per permettere lo svolgimento della competizione Gilberto Volpi per la direzione di linea e Cinzia Naccari per l'amministrazione. Inoltre Laura Cavatorta e Paola Massero (segreteria), Fulvio Pompili e Andrea Rosati (classifiche), Sergio Benedetti e Sergio Cichella (sviluppo e controllo fotografico), Luca e Paolo Mancini. Un ringraziamento anche per i trainer e per gli onnipresenti Eros e Angelo.

Un ringraziamento particolare all'A.M. che, nella persona del comandante dell'Aeroporto Col. Chiappini, ci ha fornito un notevole supporto logistico.

Stefano Meriziola

Campionato Italiano Classe Libera

CLASSIFICA GENERALE FINALE

Cl.	N.	Concorrente	AeC/Nazione	F.C.	Aliante	Punti
1.	X	PETER E.G.	AKA - Freiburg	1.10	Ventus	6.663
2.	Y	GALETTO G.	AeC Bolzano	1.08	ASW 20	6.240
3.	BC	URBANI L.	GVA	1.08	ASW 20	5.312
4.	AN	MONTI R. - MONTI	AVAL	1.08	JANUS C	4.885
5.	CF	COLOMBO A. + 1	AeC Rieti	1.03	JANUS A	3.866
6.	V7	ORSI G.	AVAL	1.16	Glasfl. 604	3.194
7.	A	INCARDONA F.	GVA	1.08	ASW 20	3.060
8.	O	GIACOBBE S.	AeC Voghera	1.08	ASW 20	2.973
9.	B3	VILLA - CAIROLI	AVM	1.03	Janus A	2.443
10.	Y1	KEIM K. - KEIM K.	Sindelfingen	1.08	Janus C	2.204
11.	C1	BUDINI GATTAI A.	GVA	1.08	ASW 20 F	1.598
12.	D1	RASERO D.	AeC Torino	1.08	LS 3	372
13.	EC	BRIGLIADORI L.	AVM	1.10	LS 6	332

Campionato Italiano Promozione

CLASSIFICA GENERALE FINALE

Cl.	N.	Concorrente	AeC/Nazione	F.C.	Aliante	Punti
1.	LB	BRIGLIADORI R.	AVM	1.04	Discus	5.659
2.	C5	DI VECCHIO G.	AeC Roma	1.04	LS 4	5.263
3.	C6	MASELLIS L.	ACCVV	1.04	LS 4	5.218
4.	ZM	LOVISCEK G.	AVA	1.02	Hornet	4.909
5.	C4	NEDIALKOV K.	AeC Roma	1.08	ASW 20 F	4.869
6.	HY	MAESTRI G.	AVM	1.02	Cirrus St.	4.616
7.	S	MAYER L.	AVA	1.02	Pegase	4.160
8.	S9	ANNIBALI F.	AeC Parma	1.00	Astir St. II	3.819
9.	1	NUCCIO P.	AeC Torino	1.02	G 102 St. III	3.771
10.	W	PARIS G.	AeC Trento	1.00	Libelle St.	3.571
11.	N	DELL'ORTO G.	AVM	1.10	Ventus	3.466
12.	GS	SCAGLIONI G.	AVAO	1.08	LS 3	3.346
13.	IN	POLETTI F.	AVM	0.88	Bergefalke IV	3.243
14.	C7	BARONI B.	ACCVV	1.04	LS 4	2.931
15.	79	LUCCO G.	AeC Torino	1.02	Cirrus St.	2.678
16.	RC	ZANICHELLI C.	AeC Parma	1.08	DG 200	2.535
17.	NB	BOZZETTI G.	AeC Parma	1.08	DG 200	2.293
18.	DS	ALBANO C.	AeC Voghera	1.02	Hornet	2.024
19.	L	DANIELI L.	AeC Torino	1.08	LS 3	1.958
20.	AI	MERIGIOLA S.	AeC Roma	0.94	Zugvogel III B	1.919
21.	11	GIORGIO G.	AeC Aosta	1.04	Discus	1.657
22.	56	MARCASSA R.	AeC Voghera	1.00	Libelle St.	1.107
23.	28	ALIVERTI E.	AVAL	1.00	ASW 15	391
24.	C3	PROSPERINI E.	AVM	1.08	ASW 20 F	69

CLASSE LIBERA

N.	Data	PERCORSO	Distanza	Km prescritti	Km volati	Vel. max.	D	A	FC	% FC
1.	15/8	Rieti - Pettorano sul Gizio - Gualdo Tadino - Rieti	367,9	4782,7	2447,3	79,762	13	2	11	84
2.	16/8	Rieti - Luco dei Marsi - Perugia - Rieti	318,2	3818,4	2825,8	90,857	12	7	5	41
3.	17/8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Assisi - Rieti	325,0	3900,0	3728,8	89,327	12	11	1	8
4.	18/8	Rieti - Campo di Giove - Gualdo Tadino - Rieti	371,3	4084,3	2124,2	77,015	11	2	9	81
5.	19/8	Rieti - Assisi - Trevi - Foligno - Rieti	174,1	1566,9	1566,9	122,558	9	9	0	0
6.	21/8	Rieti - Pescasseroli - Gualdo Tadino - Spoleto - Assisi - Rieti	449,9	4049,1	3633,8	95,763	9	6	3	33
7.	22/8	Rieti - Monteroduni - Fonte S. Gemini - Rieti	368,7	3318,3	2683,8	102,440	9	7	2	22
8.	23/8	Rieti - Anversa degli Abruzzi - Trevi - Piediluco - Fonte S. G. - Rieti	320,4	2883,6	2827,3	100,395	9	8	1	11

Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica?

Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza?

Telefonami:

ROBERTO RICCI

Accordatore, riparatore, permuta e trasporto pianoforti

Telefono: 02 - 2716238 (ore pomeridiane)

**VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?**

dipingo murali

TELEFONA A RITA: 02/572878



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

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.

ETICHETTE:

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



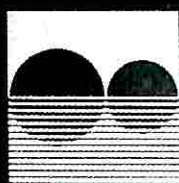
S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

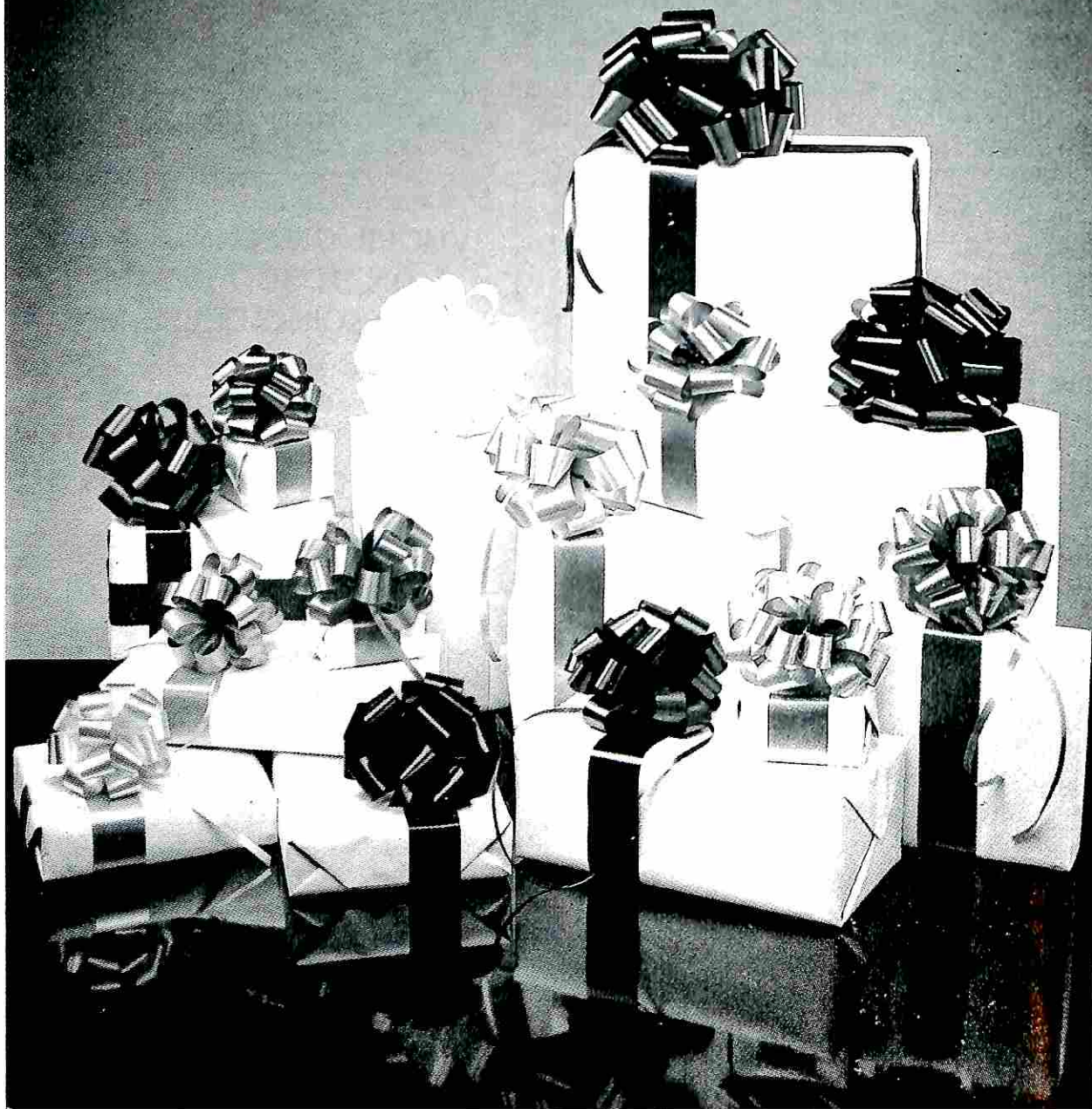
10096

LEUMANN

(Torino)



BOLIS



**Leader europeo nei nastri decorativi e
per l'impacco**

Rieti è nel futuro del volo a vela mondiale

Lettera aperta ai reatini ed alle loro Autorità

Una lettera aperta per non coinvolgere con idee personali la rivista di tutti i volovelisti italiani, anche se sono convinto che tutti guardano con entusiasmo il continuo crescere di questa «nostra Rieti volovelistica». Una Rieti volovelistica che ho visto nascere, dall'iniziativa di pochissimi, e che ho nel cuore dopo oltre trent'anni di partecipazione, non agonistica.

Nei primi anni l'attività si è svolta con molta riservatezza, tutti impegnati a scoprire un cielo tutto nuovo che generosamente offriva sorprese ad ogni volo. Le puntate serali al caffè delle Quattro Stagioni — quando i tavolini invadevano ancora gran parte della piazza — erano l'unica rumorosa presenza dei volovelisti, sempre tranquillamente ignorati dalla pur simpatica popolazione.

Negli anni successivi gare e garette e stages hanno convogliato un sempre maggior numero di volovelisti italiani ed in percentuale sempre crescente volovelisti stranieri. Tutti entusiasti di poter trovare nell'estivo cielo di Rieti quello che a casa loro era finito con la fine della primavera.

Le gare internazionali, i campionati europei ed infine i campionati mondiali hanno lanciato Rieti tra le poche ma autentiche «mecche» del volo a vela mondiale.

Così importanti avvenimenti hanno coinvolto sempre più direttamente i reatini, le loro Autorità, i loro Enti, i quali si sono resi conto che quello sparuto gruppo di matti (dalle silenziose macchine volanti) era cresciuto in modo impressionante, tant'è che sempre più frequentemente li trovavi in ogni luogo. Attratti da insospettiti interessi turistici e culturali ed anche dalla apprezzata cucina.

Naturalmente tutto il movimento è stato compreso e consistenti contributi da parte degli Enti locali non sono mancati in occasione dei mondiali. Mondiali che — favoriti da condizioni meteo favolose — hanno fatto da cassa di risonanza della Rieti volovelistica in tutto il mondo. Risonanza che la rivista VOLO A VELA sta mantenendo viva raggiungendo i volovelisti stranieri e le loro riviste specializzate con notizie, argomenti tecnici e proposte, parte delle quali direttamente in lingua inglese.

Ora si tratta di mantenere e sviluppare le possibilità che il cielo di Rieti ed il terreno aeroportuale con le sue infrastrutture possono senz'altro permettere. Sarebbe sciocco perdere il «momento magico» che gli avvenimenti e la buona volontà hanno creato.

E' questo momento magico che può permettere — se la volontà degli uomini sarà forte — la creazione di un punto d'incontro di tutto il mondo volovelistico, con finalità agonistiche ma anche a scopo di studio, di ricerca, di perfezionamento e quindi una università volovelistica con seminari, convegni e corsi d'aggiornamento.

E non sono utopie. I meteorologi l'hanno constatato, i piloti l'hanno confermato: il cielo di Rieti offre le possibilità di volare, e quindi di studiare, con TUTTI i tipi di condizioni meteo utilizzate dai volovelisti, mentre altrove dette condizioni sono tipiche ma singole per ogni località.

La rivista VOLO A VELA, per merito di Plinio Rovesti e di volovelisti italiani e stranieri di chiara fama, ha già dedicato e continua a dedicare tempo e spazio a queste possibilità.

Ecco perchè sono a sollecitare i reatini e le loro Autorità a guardare avanti, agli anni novanta, al prossimo millennio, affinché trovino il coraggio e l'entusiasmo di pensare alla grande: di concepire, volere e creare il primo CENTRO INTERNAZIONALE DI VOLO A VELA!

Per un volovelista è facile decollare per un volo pindarico pieno di illusioni. Poichè però in oltre quarant'anni di vita volovelistica qualche illusione l'ho vista realizzata, posso tranquillamente affermare che vale la pena di fare programmi, e perciò proseguo.

Il CENTRO INTERNAZIONALE dovrà essere un ente locale dotato di ampia autonomia, libero dalle mille pastoie burocratiche, quindi non soggetto allo statuto dell'Aero Club d'Italia e men che meno a Civilavia, con la quale dovrà competere per ottenere la piena disponibilità dell'intera area aeroportuale. E' appena il caso di dire che non dovrà essere il solito «carrozzone politico da lottizzare».

Il CENTRO INTERNAZIONALE dovrà rappresentare anche un «ritorno» per i reatini stessi. Infatti non è utopistico ritenere che nell'area attualmente occupata dall'A.M.I. possa trovare sede un Istituto Tecnico Aeronautico per consentire ai giovani di acquisire una specializzazione nelle diverse nuove materie e tecnologie che sono in costante evoluzione. Specializzazioni per le quali la domanda è in continua crescita.

Sempre in tema di «ritorno» ai reatini, il CENTRO INTERNAZIONALE potrà stabilire una utile e proficua collaborazione con l'Aero Club di Rieti, affinché questo si occupi della scuola di volo a motore per gli stessi allievi del futuro Istituto Tecnico Aeronautico. Inoltre — dotando l'Ae.C. Rieti di una moderna officina per riparare le celule e revisionare i motori — alcuni giovani potrebbero ogni anno acquisire un'importante specializzazione ed ottenere la «certificazione RAI».

Analoga collaborazione con l'Aero Club Centrale di Volo a Vela porterebbe altri giovani, oltre alla scuola,

alla specializzazione ed alla certificazione per quanto riguarda il lavoro sulla notevole quantità del materiale volovelistico.

Al CENTRO INTERNAZIONALE toccherebbero poi, in collaborazione con gli Aeroclubs locali, il coordinamento dell'attività di ricerca e la convocazione di seminari e convegni chiedendo la partecipazione degli organismi tecnici internazionali. Oltre ben s'intende l'attività agonistica internazionale che troverà senz'altro un ulteriore incremento.

Il tutto per valorizzare e salvaguardare gli investimenti fatti e quelli da fare, attraverso un più intenso e razionale utilizzo dei mezzi e delle infrastrutture. Per la qualcosa è indispensabile attrarre a Rieti la più alta possibile partecipazione straniera, perchè — bisogna onestamente ammetterlo — la consistenza attuale del volo a vela italiano è troppo modesta per riuscire da sola a saturare le possibilità e le necessità della Rieti volovelistica.

D'altro canto è proprio la Rieti volovelistica che può consentire — in misura determinante — la crescita del volo a vela italiano.

Sono queste considerazioni che mi hanno indotto a pubblicizzare queste mie idee (delle quali non ho certamente il monopolio), idee che vogliono coinvolgere Rieti nello sviluppo del volo a vela italiano, a fronte di un «ritorno» di attività indotte che rappresentano una contropartita valida e di prestigio.

Confido che per tutto quanto qui esposto — forse in modo non sufficientemente chiaro — possano accendersi delle lampadine. Se così non fosse, poco male, già altre mie illusioni sono finite nelle chiare e fresche acque del Velino, ed io ho continuato e continuerò a credere nei reatini, nella Rieti volovelistica e nella sua... cucina!

Grazie, vostro

Lorenzo Scavino

settembre 1986

Monoposto Allenamento

Il polacco SZD-51-1 JUNIOR
nuovo aliante da allenamento

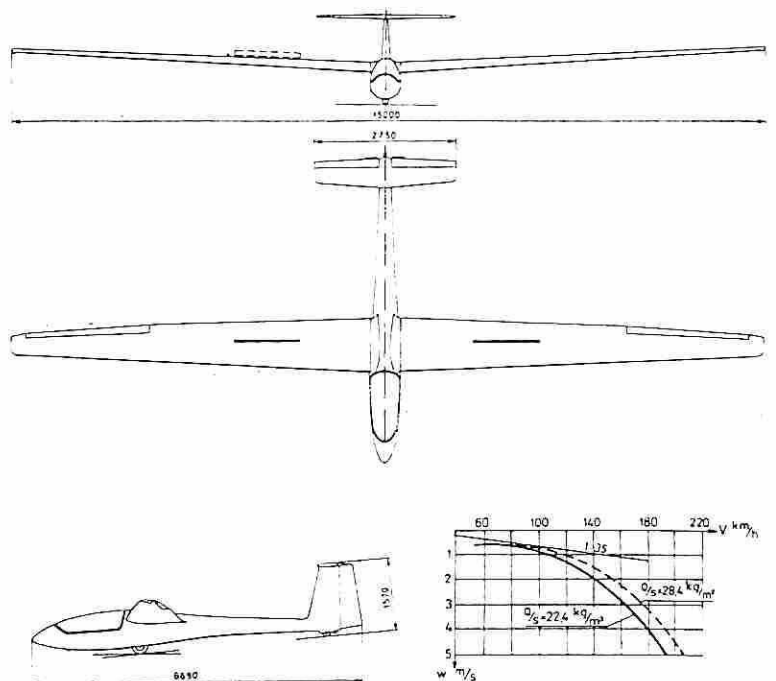


Pur essendo certificato anche per il volo acrobatico ed in nube, lo JUNIOR fornisce le prestazioni tipiche degli alianti in fibra e decolla correttamente anche col vericello.

E' l'aliante ideale per solista dopo il biposto da addestramento fino ai voli per la conquista dei diamanti. E' estremamente tollerante nei confronti degli errori e con la barra lotta a cabrare «sprofonda» per le sue eccellenti caratteristiche in condizioni di stallo.

Lo JUNIOR è facile da montare, la sua cabina è estremamente comoda e gli aerofreni sono potenti pur non influendo sull'assetto di volo al momento dell'estrazione.

La dotazione standard degli strumenti comprende il variometro, l'anemometro, l'altimetro, il virosbandometro e la bussola. La radio è opzionale.



Dati tecnici:

- apertura alare: 15,00 m
- lunghezza: 6,69 m
- altezza: 1,57 m
- superficie alare: 12,52 m²
- allungamento: 18,0
- profilo Wortmann S02-196/SO 1/2-158
- peso a vuoto: 215,0 kg
- carico utile: 140,0 kg
- riserva di carico: 25,0 kg
- peso massimo di volo: 380,0 kg
- velocità minima di discesa a 70 km/h: 0,6 m/s
- velocità minima di controllo: 61 km/h
- velocità massima: 220,0 km/h
- Efficienza massima a 80 km/h: 35

Polonia - Leszno 1986

by Pablo Flores

Quando verso fine maggio ho saputo della disponibilità di due posti al 23° Campionato Nazionale Polacco di volo a vela classe standard, mi trovavo appiedato a causa di una pratica di nazionalizzazione del mio aliante che si trascinava già da mesi e minacciava di non risolversi in tempo per le gare di Rieti di luglio-agosto. Allettato poi dalla prospettiva di un'esperienza sicuramente positiva decidevo, nonostante Cernobyl e con un po' di presunzione, di dare la mia disponibilità.

Convincere l'Albertazzi a fare altrettanto è stato un gioco da ragazzi e così un bel mattino Alberto e Patrizia Albertazzi ed io partiamo alla volta di Leszno.

Dopo due giorni e 1300 km di acqua quasi ininterrotta arriviamo, la sera del 7 luglio, a Leszno.

Qui Alberto si esibisce in una riuscita imitazione di un aeroplano che ci ottiene una guida fino all'aeroporto.

Veniamo alloggiati nelle strutture del centro nazionale di volo a vela costruite per i mondiali del '68, insieme a tutti gli altri partecipanti 43 in totale, di cui 5 donne, 6 stranieri (2 DDR, 2 CSR e noi).

Tutti volano su Jantar std. tranne i 2 CSR (ASW 15); Zientek e Centka hanno i soli 2 prototipi esistenti del Brawo che è uno Jantar std. con qualche lieve modifica.

Ci sono Kepka, Kluck, Zientek, Witek, Centka, Trzeciak, Dankowska, tanto per citare alcuni dei nomi più illustri. Scopriamo che il periodo di allenamento è già finito (anche se il tempo è stato brutto), e che l'indomani, tempo permettendo, si terrà la prima prova.

8 luglio

Risolta via telex una gabola assicurativa che rischiava di tenerci a terra ci vengono assegnati gli alianti: uno Jantar std. 3 ad Alberto e uno Jantar std. 2 a me.

Le due versioni differiscono nei ballast (scarico più veloce nel 3) e nella capottina (intera incernierata avanti nel 3, in due pezzi nel 2).

La strumentazione è essenziale, senza variometro elettrico (solo i primi dieci piloti polacchi ne hanno diritto) e con una radio a dieci canali il cui uso verrà però limitato alla partenza e arrivo.

* * *

N.d.r. - Gli Jantar sono alianti dalle ottime prestazioni paragonabili ai nostri migliori std.

Le caratteristiche essenziali sono un'ottima manovrabilità e robustezza unite ad elevate performance evidenziabili nelle lunghe planate (rapporto di circa 1/40 con carico alare fino a 50 kg/mq).

Costo in Italia circa 25 milioni.

* * *

Tribolando un po' e con l'aiuto soprattutto di Janusz Centka, riuscivamo a mettere insieme macchine fotografiche (qui non si usano le instamatic) anelli di Mc Cready, tubi di Braunschweig etc., tutte cose che in Polonia non fanno parte del corredo dell'aliante, ma sono a carico dei piloti. Gli alianti ormai sono tutti schierati, ma il cielo è quasi coperto e la giornata viene dichiarata «no contest».

Approfittiamo per fare i voli check con Janusz Centka. Un volo d.c. con il biposto scuola Puchacz con stalli, viti e un po' di acrobazia seguito da tre decolli e atterraggi con lo Jantar e siamo abilitati.

Ridecolliamo per un volo di familiarizzazione con la zona, ma le condizioni meteo non ci consentono di lasciare le vicinanze dell'aeroporto.



Briefing in linea.

(foto di Patrizia Golin)

9-10-11 luglio

Una depressione con minimo sul Baltico convoglia aria instabile da W; tutti i giorni rischieriamo, ma puntualmente verso le dodici il cielo è già quasi coperto e riportiamo gli alianti in hangar.

Approfittiamo per fare i turisti e assaggiare l'ottimo «vino bianco locale» (vodka).

La classifica vede Alberto primo ed io undicesimo (ordine alfabetico).

12 luglio

Non piove e facciamo un breve volo sull'aeroporto provando l'aliante carico d'acqua.

Nello Jantar l'acqua passa molto velocemente da una semiala all'altra, quindi bisogna decollare con i ballast pieni (150 kg) per non rischiare di imbarcare e scaricare una volta in volo l'acqua eccedente.

13 luglio

Si fa lo schieramento, ma il tempo non migliora e non si vola. Per una mia stupida svista danneggio il ballast destro dell'aliante mentre faccio acqua.

L'incidente è alquanto mortificante per il danno causato ai nostri ospiti e perchè sarò costretto a gareggiare senza acqua.

14 luglio

Il tempo si è quasi ristabilito e consente un triangolo di 212 km in condizioni però ancora abbastanza precarie.

Plafond 1200 m copertura parziale, pioggia occasionale; otto fuori campo, Albertazzi 35° (ultimo dei rientrati) io 40° (fuori campo dopo 162 km) qualche problema di navigazione. (E' la prima volta che ci allontaniamo dall'aeroporto).

Atterro in un campo troppo molle per un recupero aereo che qui è la prassi.

Infatti l'unico recupero via terra in tutto il campionato è stato questo.

Media del vincitore (Trzeciak) 78,27 km/h.

15 luglio

Viene assegnato un triangolo di 270 km. A causa di esercitazioni militari c'è l'obbligo di essere a terra entro le 17, pena il ritiro del brevetto. I decolli vengono anticipati di conseguenza alle 10,45 (quindici minuti dopo il Briefing) causando una partenza a dir poco affrettata.

Fortunatamente le condizioni si rivelano buone, con plafond di 1500/1700 metri, mezzo percorso in termica secca.

Nessun fuori campo e rientriamo tutti entro le 17.

Albertazzi 41° io 42°; media del vincitore (Trzeciak) 95,01 Km/h.

16 luglio

Visto che le condizioni vanno migliorando e l'Handicap della mancanza di ballast si farà sempre più pesante, decido di chiedere di cambiare l'aliante, cosa che mi viene concessa.

Mi viene dato un altro Jantar std. 2 (W) un po' vecchio, ma con i ballast sani. Viene assegnato un doppio triangolo per un totale di 431 km.

Anche questa volta la partenza è anticipata per esigenze militari io sono il n. 12 in schieramento e riesco a stento a mettere giù il percorso sulla carta e a sentir parlare di traguardo che chiude alle 18 prima di precipitarmi all'aliante per partire.

Le condizioni si rilevano deboli: plafond 1200/1500 m, termiche secche su metà del percorso. Io completo il primo triangolo di 270 km e atterro a Leszno alle 17.00 per non trovarmi lungo il percorso dopo le 18.00, e scopro che invece si poteva tranquillamente continuare anche dopo la chiusura del traguardo. 14 concorrenti rientrano dopo quest'ora, 9 atterrano f.c. Albertazzi è 34° riuscendo a rientrare io 43°. Media del vincitore (Zientek) 85,58 km/h.

A questo punto ho veramente voglia di appendere l'aliante ad un chiodo, per così dire.

17 luglio

Assegnato un percorso di 357 km. Il plafond è di 1300/1800; le condizioni sono molto variabili da zona a zona e vanno da forti sulle zone boschive a molto deboli altrove.

C'è molta foschia e la navigazione è difficile. 3 concorrenti atterrano f.c., Albertazzi 28° ed io 33°.

Media del vincitore (Jaworsky) 91,75 km/h.

Il minimo di 4 prove è raggiunto, ed il campionato è valido.

18-19-20 luglio

Brutto tempo. Il 20 andiamo con Janusz Centka a trovare i suoi genitori in un paesino a un centinaio di km da Leszno. L'ospitalità è veramente proverbiale, facciamo molti brindisi a base di «vino bianco locale» in un'atmosfera di congedo (l'indomani è l'ultimo giorno e il tempo non promette niente di buono).

Invece...

21 luglio

Gli organizzatori vogliono chiudere in bellezza ed assegnano un triangolo di 500 km che poi riducono a 383.

Le condizioni si rivelano molto buone, con plafond sui 2000 m, strade di cumuli e buoni valori di salita. Solo 2 f.c.

Nonostante (o per merito??) del «vino bianco locale» completo il percorso a 98,36 km/h di media finendo 15° davanti all'Alberto (19° a 97,76 km/h) e a 23 minuti dal vincitore (Kluk) che ottiene una media di 108 km/h. Finalmente una bella prova che ci ripaga delle delusioni subite finora. A questo punto siamo pronti per iniziare il campionato, ma purtroppo è ora di tornare a casa. In classifica generale dopo 5 prove 1° Zientek 4.797 punti, 2° Trzeciak 4.782 punti, 3° Kluk 4.736 punti, Albertazzi 31° 3.639 punti, io 40° 2.880 punti.

Complessivamente al di là del risultato in termini di classifica è stata un'ottima esperienza che consiglio a tutti (per chi avesse dei dubbi meteorologici questo anno è stato uno dei peggiori degli ultimi 30).

Da menzionare infine la cortesia di tutti nei nostri confronti, in particolare dei piloti Centka, Zientek, Witek oltre al direttore tecnico della Nazionale polacca Muszcynski.

AKR

KERAMOS

Boutique
Christoffle

VENINI

BERNARDAUD
PORCELAINES DE LIMOGES

KOSTA BODA

ARABIA
FINLAND

DAUM

RIEDEL

ZANI



HUTSCHENREUTHER

SAINT-LOUIS

ROYAL WORCESTER

iittala  finland

La tradizione dei maestri, le nuove forme dei designers
in un ambiente che facilita la tua scelta.

Piazza San Rufo, 7 Rieti - tel. 40147

VENDESI ASW 20 COMPLETO

Rivolgersi a:

A. Caraffini tel. 0332/743438 uff.
0332/224853 ab.

VENDO ASW 20 L, anno 1982 tel. Giorgio Galetto 0461/723170

VENDO DG 200 I-LORA tel. 0331/783406 ab. 0331/220038 uff.

Volete i VARIO-COMPUTERS AVIONIC DITTEL?

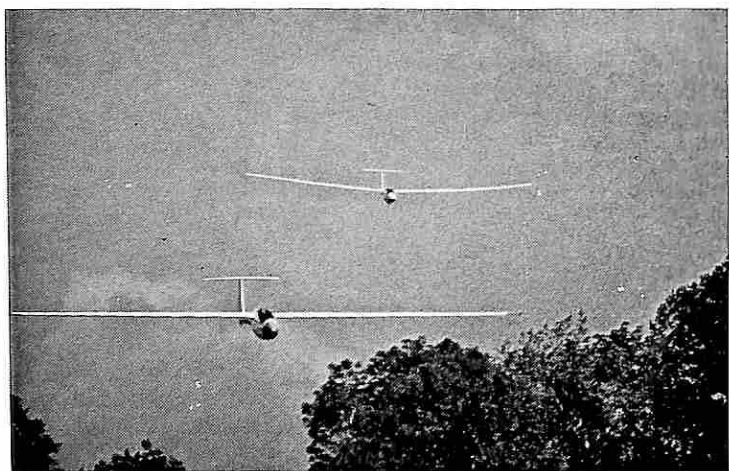
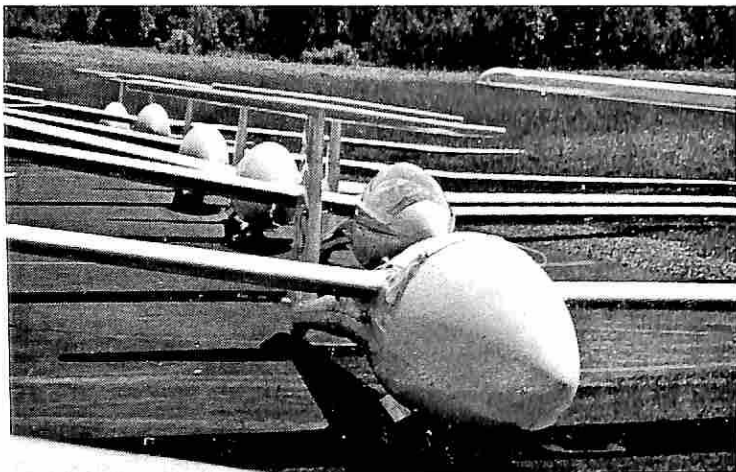
LX 1000 o LX 2000?

Contattate De Marco - 0432/755045

Il pilota che ha scattato foto dell'arrivo dell'aliante VM sul traguardo di Rieti, nel corso dei Mondiali 1985, è pregato di contattare telefonicamente il 0332/228453 chiedendo di Jens. Grazie.

EP

moda maglia



(Dimensione cm. 47x65)

Ecco la riproduzione dei poster fatti da VOLO A VELA per la propaganda e nel vano tentativo di diminuire il grande disavanzo economico.

Potete richiederli alle redazioni di Varese o di Como.

Il costo è di lire seimila cadauno! Possiamo anche spedirli per posta raccomandata, in idoneo contenitore, ed il costo è di lire trenta mila ogni quattro poster.

Se qualche volonteroso volesse darci una mano occupandosi della diffusione locale, non ha che da telefonarci (031/266636) per gli opportuni accordi.

Ricordiamo anche ai nostri lettori che sono disponibili degli eleganti e robusti raccoglitori che consentono la facile consultazione dei dodici numeri di VOLO A VELA che possono contenere.

Il costo è di lire diecimila cadauno.

Per l'invio a mezzo posta il minimo è di due raccoglitori.

Non si effettuano spedizioni contrassegno.

A coloro che ci hanno chiesto numeri arretrati diciamo ancora di avere pazienza in quanto stiamo predisponendo i locali che accoglieranno gli archivi di VOLO A VELA e di quasi tutte le riviste straniere del settore. In proposito ricordiamo che stiamo predisponendo lo spazio per raccogliere cimeli e fotografie del passato, affinché ne resti traccia nel futuro. Contattateci.

Infine avvisiamo i nostri abbonati che il bollettino di c c postale viene inserito abitualmente in tutte le spedizioni e può essere utilizzato per eventuali acquisti o abbonamenti da offrire agli amici per il prossimo Natale!

Per sapere se l'abbonamento è scaduto basta guardare le ultime due cifre del codice riportato sull'etichetta dell'indirizzo.

LA REDAZIONE

Libri
ricevuti

VOLO A VELA

Storia di un campionato del mondo
Story of a World gliding championships

Libro bilingue di Zeno Fioritoni - Nicola Ravaioli e
Giuseppe Rosati

traduzione in inglese di Joseph E. Gladwin

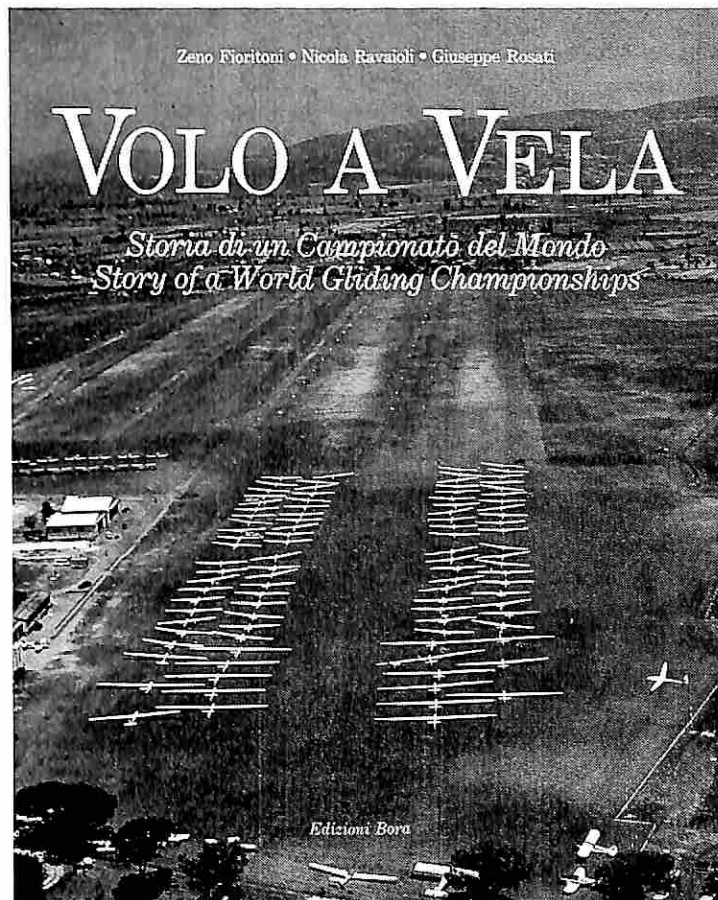
Durante lo svolgimento dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela, organizzati a Rieti nell'agosto del 1985, tre giornalisti reatini, affascinati dalla bellezza del nostro sport, si convinsero che l'eccezionale avvenimento avrebbe meritato qualcosa di più dei pur utilissimi articoli di cronaca, e si chiesero se non valesse la pena di raccontarlo in un libro.

Un'altra opera, compilata dallo scrivente sotto la sponsorizzazione della Banca Popolare di Rieti, e distribuita a tutti i partecipanti nel corso dei Campionati stessi, aveva illustrato i presupposti storico-tecnici della scelta di Rieti per la massima competizione volovelistica internazionale: ma si trattava di un lavoro in prospettiva; un'opera che, implicitamente richiedeva un compimento a posteriori, incentrato sul reale svolgimento di un così grande fatto sportivo, sulla verifica delle aspettative da esso suscitate e sull'esigenza di documentare tutto ciò in modo accattivante ed esauriente.

E così, sostenuti nella loro non facile impresa dal Presidente dell'Aero Club d'Italia, Avv. Guido Baracca, che scrisse tra l'altro la prefazione dell'opera; dall'Ing. Smilian Cibic, Presidente del Comitato organizzatore dei campionati; dal Prof. Piero Morelli, Direttore di Gara; e da Carlo Marchetti, membro del Consiglio Federale dell'Ae.C.I., Fioritoni, Ravaioli e Rosati si misero subito al lavoro. E un giorno dopo l'altro hanno descritto nella loro opera le avventure volovelistiche dei partecipanti a questa appassionante competizione dell'ala silenziosa, che per la prima volta nella storia del nostro sport, ha donato all'Italia, con Leonardo Brigliadori un titolo mondiale di altissimo valore agonistico.

L'opera inizia con una breve storia dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, dalla Wasserkuppe a Rieti, a quasi mezzo secolo dal loro inizio. Riporta quindi i discorsi ufficiali della cerimonia di apertura dei Mondiali reatini nel seguente ordine: Smilian Cibic, Presidente del Comitato Organizzatore; Piero Morelli, Direttore dei Mondiali; Tor Johannessen, Presidente della Giuria Internazionale della FAI; Guido Baracca, Presidente dell'Aero Club d'Italia; Augusto Giovannelli, Sindaco di Rieti; Mons. Francesco Amadio, Vescovo di Rieti, che dà lettura di un telegramma augurale del Cardinale Casaroli; il quale, a nome del Santo Padre, manifesta agli organizzatori ed ai partecipanti il Suo augurale pensiero e trasmette loro la benedizione apostolica. A chiudere la serie dei discorsi ufficiali viene quindi riportato quello dell'Arcivescovo Loris F. Capovilla, Delegato Pontificio del Santuario della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori; il quale rivolgendosi ai volovelisti di tutto il mondo li esorta ad ammonire con le loro imprese i nostri contemporanei a contemplare dall'alto le bellezze della natura e dell'arte ed a chinarsi di lassù, con estrema attenzione su ogni uomo, con ardente desiderio di aiutarlo a conoscersi, a crescere ed a realizzarsi.

Il libro riporta a continuazione una carta geografica con l'area compresa approssimativamente tra Firenze e Campobasso, entro la quale si sono svolte le gare dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela, con l'indicazione dei punti di virata utilizzati nelle singole prove.



Segue l'elenco dei concorrenti, con l'indicazione dei paesi di appartenenza ed il tipo di aliante impiegato dai singoli piloti.

Ogni pagina dell'opera riporta sulla prima colonna il testo in italiano e sulla seconda quello in lingua inglese, con fotografie di rara bellezza, a colori ed in bianco e nero. Molte sono le illustrazioni che occupano una pagina intera ed anche due.

La descrizione dell'attività di volo comincia con la settimana dedicata agli allenamenti dei concorrenti, svoltisi dal 22 al 27 luglio, con un cenno ai risultati più interessanti, come quelli conseguiti il 25 luglio dai tedeschi Holighaus e Gantenbrink; i quali a bordo di due alianti «Nimbus 3» hanno compiuto un triangolo di 881 km., che fino a quel giorno rappresentava il più lungo volo veleggiato effettuato interamente su territorio italiano.

Giusto rilievo è stato dato quindi all'inaugurazione, che ha avuto luogo il 28 luglio alle 10 del mattino con una esibizione acrobatica di un aliante Blanik, seguita dal lancio collettivo di un gruppo di paracadutisti dell'Aeronautica Militare e, dopo una breve pausa, dall'irruzione nella valle reatina della Pattuglia Acrobatica Nazionale, composta da nove MB 339, ripresi in una splendida foto, che con le loro

impeccabili evoluzioni acrobatiche hanno entusiasmato i partecipanti ai Campionati ed il folto pubblico affluito al campo di volo.

L'opera ci fa rivivere quindi le palpitanti fasi della grande competizione, riportando per ognuna delle 12 giornate di gara, la situazione meteorologica; i temi assegnati ogni giorno ai concorrenti delle tre classi (Libera - 15 metri e Standard); le classifiche della giornata e la classifica generale alla fine di ogni prova, con la cronaca relativa allo svolgimento delle prove stesse.

Numerosissime sono le fotografie inserite in questa parte del bellissimo libro, che reca alla fine anche copiosi dati statistici e la cronaca della cerimonia di chiusura con i testi dei discorsi pronunciati dai dirigenti della competizione e dalle autorità italiane e straniere che hanno partecipato alla cerimonia.

Non manca infine una breve cronaca del Congresso Tecnico e Scientifico dell'OSTIV, che ha tenuto il suo biennale convegno simultaneamente allo svolgimento dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela, nonché del Convegno Giuridico organizzato dall'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Rieti, al fine di discutere i problemi relativi agli aspetti giuridici connessi con l'attività velistica.

Concludendo la nostra rapida rassegna di questa storia dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela, riportiamo le caratteristiche editoriali del volume stesso, composto da 128 pagine in carta patinata, formato 24 x 30, con copertina rigida e sovracoperta plastificata in offset a 5 colori. Le illustrazioni rappresentano un totale di 80 tavole in bianco e nero e 50 a colori, con 8 a doppia pagina. Progetto grafico della casa Editrice Bora di Bologna; editore lo Studio FIO. RO.RA - Via Amatrice, 20 - 02100 Rieti. Il prezzo di vendita è di L. 50.000; vengono però concessi sconti a seconda del numero di copie acquistate.

Un'opera che, per forma e contenuto, merita di essere segnalata non solo agli appassionati del volo a vela, ma anche a coloro che, attraverso la celebrazione di un così importante avvenimento sportivo, si accostano per la prima volta alle meraviglie di una disciplina ardua e affascinante come poche altre.

Plinio Rovesti

Ecco una magnifica strenna per il prossimo Natale.

Ecco una buona occasione per propagandare il nostro sport.

Ecco un'utile iniziativa per sostenere la Vostra rivista.

Il volume può essere richiesto alla Redazione di Varese o di Como e verrà spedito per posta raccomandata all'indirizzo che ci indicherete, anche con i vostri e nostri auguri!

Se poi volete fare le cose in grande aggiungete al bellissimo volume-strenna anche l'abbonamento 1987 a VOLO A VELA.

Per i pagamenti potete servirvi anche del conto corrente postale 169712108 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, 21100 Varese, Calcinate del Pesce, e dei bollettini di versamento che vengono sempre inclusi nelle riviste.

ELAN

**E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI**

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2^a cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

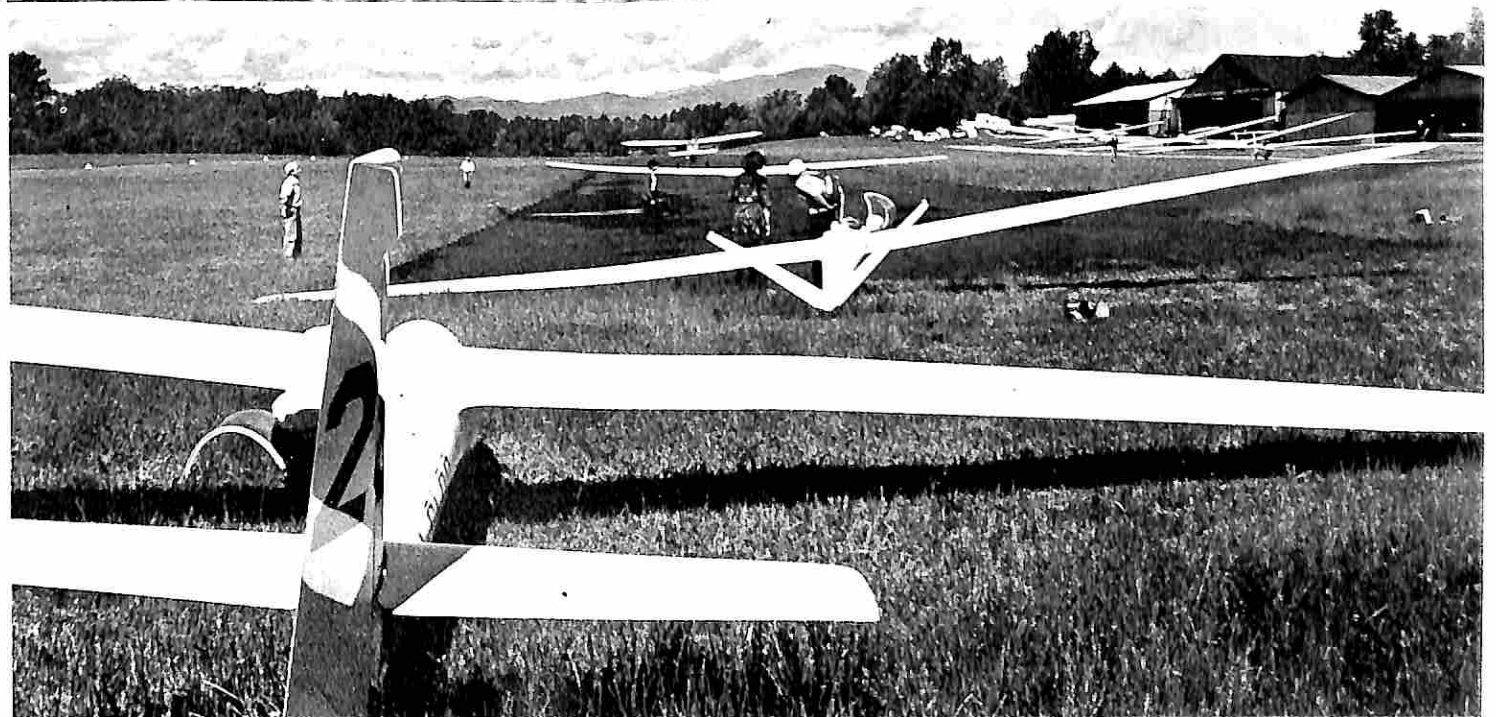
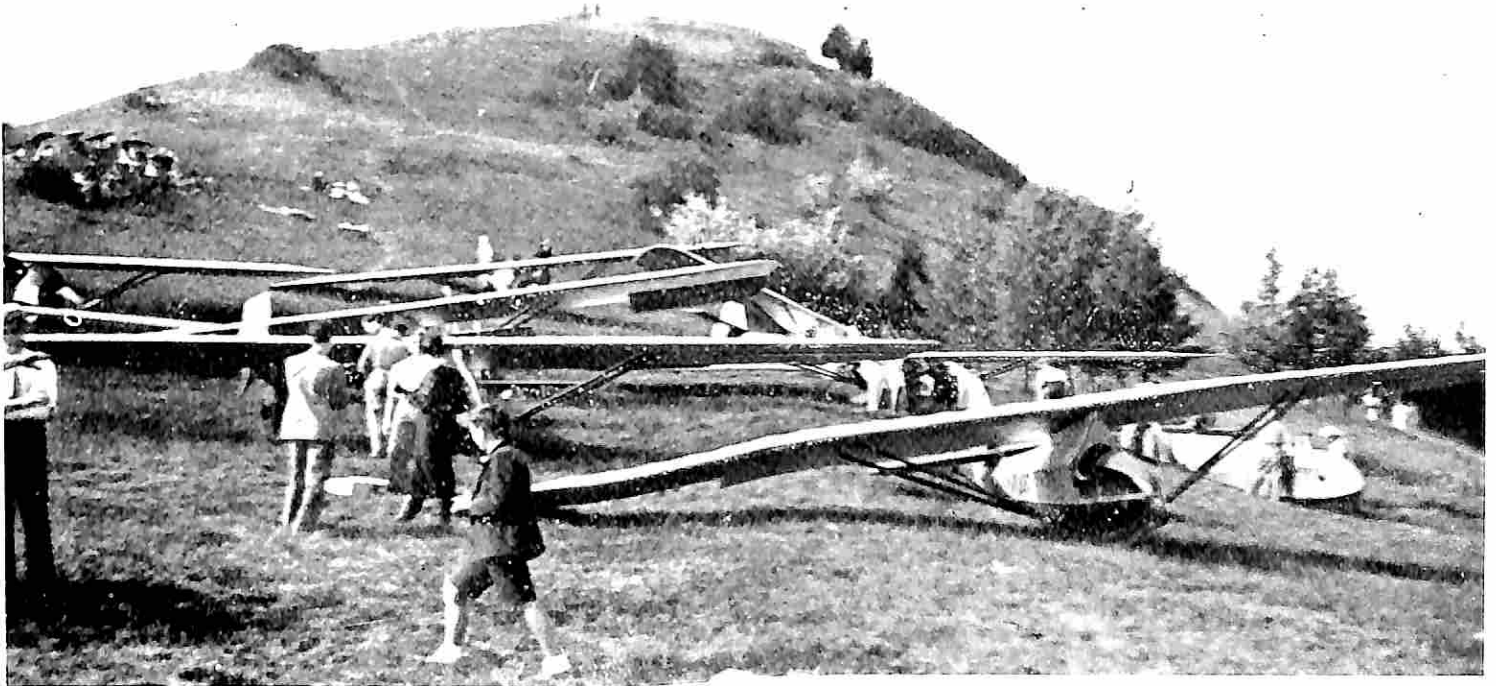
**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Oswaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela

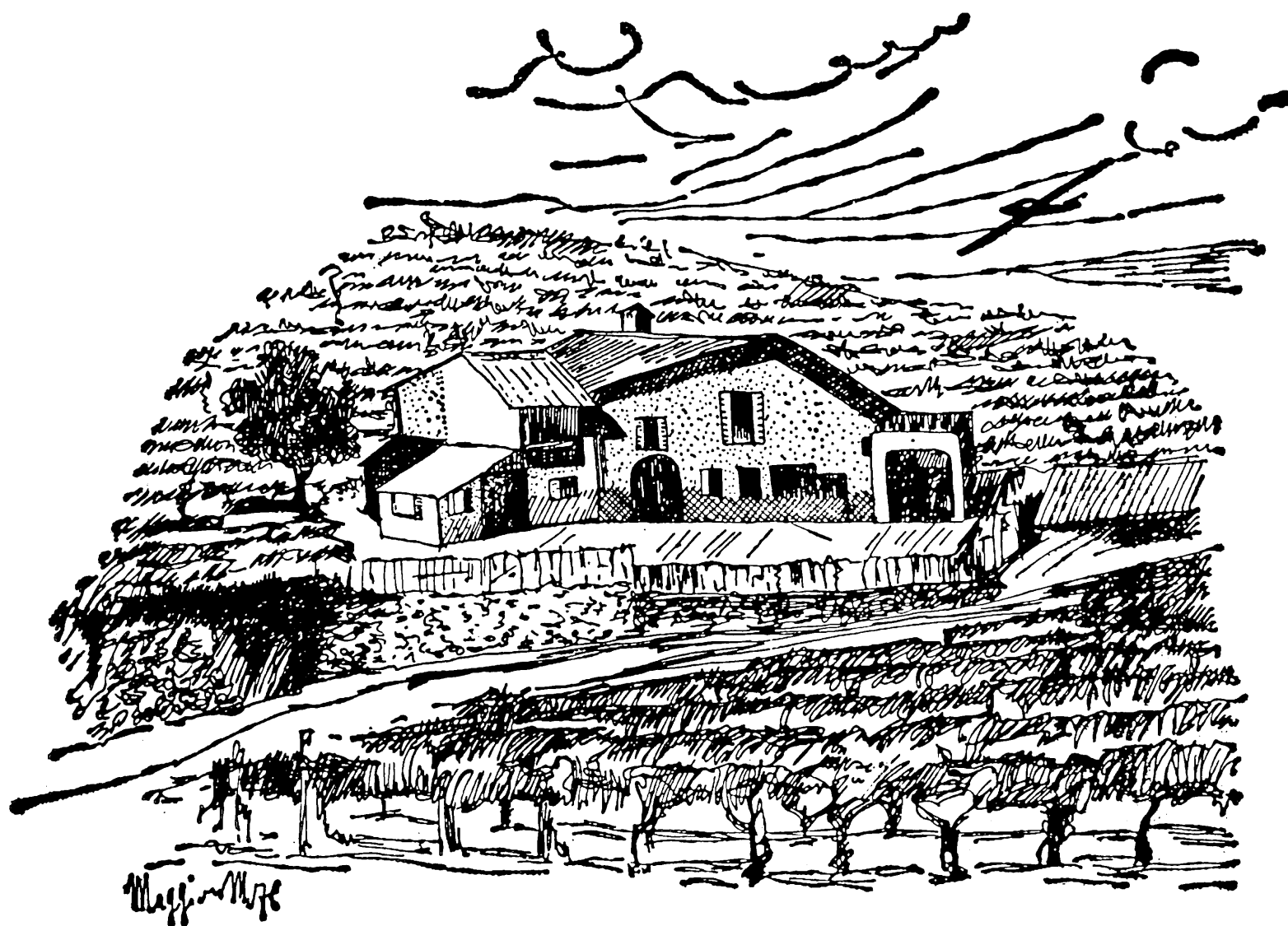


A.V.A.L.
Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio

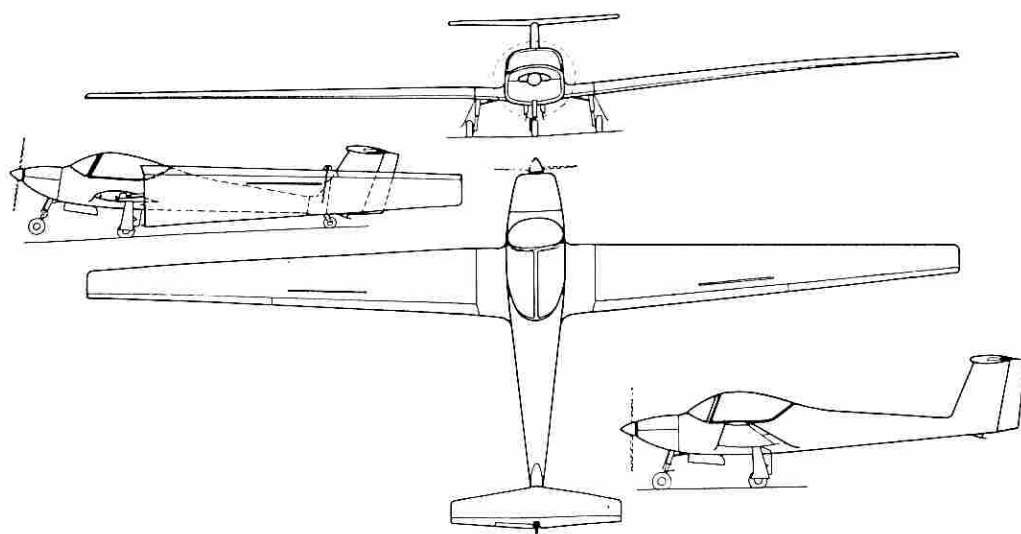
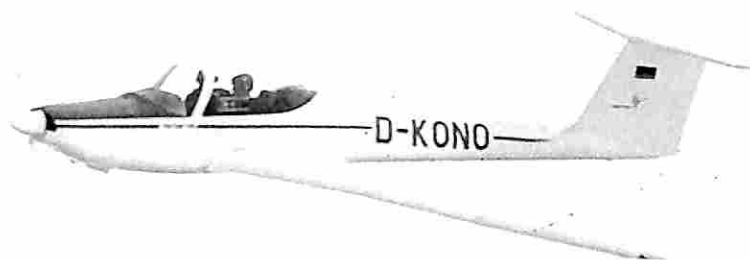
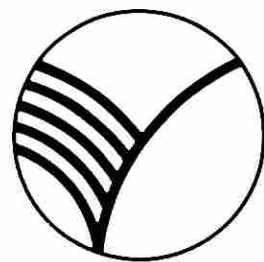


via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422

TAIFUN 17 E

valentin



propulsore Limbach	80 hp
apertura alare	17 m
superficie alare	17,6 mq
lunghezza	7,8 m
allungamento	16,4 m
peso a vuoto	600 kg
peso max decollo	820 kg
efficienza max a 105 km/h	30 ca.
minima discesa a 85 km/h	0,95 m/s
velocità di salita	3,2 m/s
Vne	245 km/h
distanza di decollo	270 m
consumo	15 lt/h
autonomia massima a 205 km/h	1250 km

Ali ripiegabili con flap di curvatura. Elica Hoffmann con tre regolazioni. Carrello retrattile, triciclo, con ammortizzatori pneumatici. Due freni a disco. Seggiolini a guscio con imbottiture, facilmente rimovibili quando si impiega il paracadute. Cinture di sicurezza a 4 punti. Tettuccio scorrevole con i finestrini laterali. Antenna a 4 terminali inserita nella deriva. Equipaggiamento standard completo. Due serbatoi da 45 litri cad. Le ali sono ripiegabili in tre minuti da una sola persona.

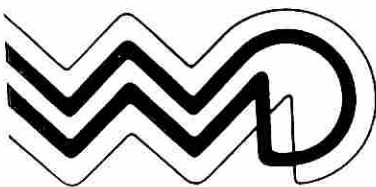
valentin GmbH
Germanenstraße 2
8901 Königsbrunn
Telefon 0 82 31 / 40 33



Rappresentante unico per l'Italia:

WILLY RIBOLLA

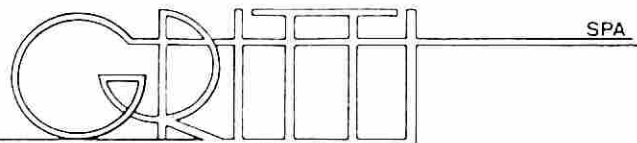
Via Leonardo da Vinci 637
90135 PALERMO - Tel. 091/222.315



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1

AG



SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



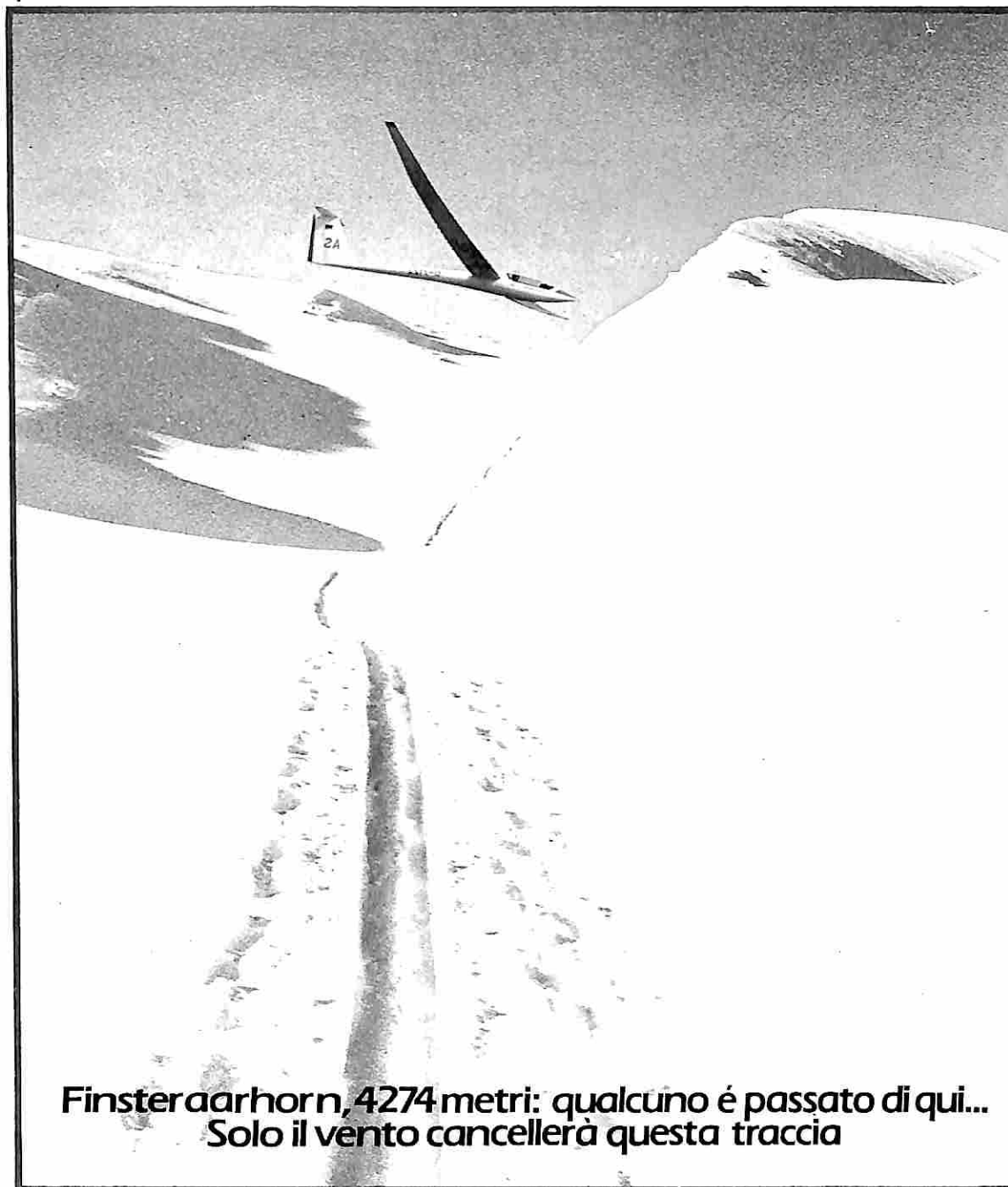
FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.



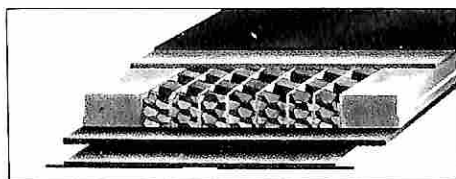
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.



Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel** SKI

conosce tutte le nevi

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

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02 5242746-9

Quasi una federazione

Preceduta da alcuni incontri informali nel corso dei quali si è soprattutto ravvisata l'opportunità di concordare e programmare una politica per il volo a vela italiano, la riunione dei rappresentanti della specialità del 27 settembre scorso ha portato alla stesura di un programma per il prossimo quadriennio approvato dai delegati che si sono impegnati a sostenerlo qualora chiamati a far parte della nuova Commissione di Specialità.

Accantonati i campanilismi e sollecitate le disponibilità, i volovelisti hanno (inaspettatamente?) dato prova di consapevolezza e sono giunti a comporre la nuova Commissione di Specialità che sotto molti aspetti potrebbe quasi essere una... Federazione Sportiva, considerato anche che al prossimo Briefing dovrebbe ottenere un largo consenso.

Perchè riparlamo di Federazione?

Non intendiamo rievocare fantasmi. Siamo però convinti che lo Statuto dell'Aero Club d'Italia debba essere ampiamente riveduto e corretto, proprio per consentire alle specialità (federazioni) di operare con maggior autonomia, anche economica, pur restando unite nella rappresentanza (confederazione) attraverso l'Aero Club d'Italia.

Solo una più ampia autonomia — che dovrà essere prevista anche nello Statuto degli Aero Clubs periferici — potrà consentire lo sviluppo di tutte le specialità, dove e quando esistono, ovviamente, i fermenti e le iniziative.

Ma torniamo al programma. Essendo difficile non concordare sul suo contenuto, cerchiamo di richiamare l'attenzione su quanto non è stato detto:

I Consiglieri di specialità: sono volovelisti? sono stati eletti da volovelisti? quanti volovelisti rappresentano? Perchè non inviare loro un realmente breve e semplice questionario che raccolga anche le loro opinioni, i loro programmi e le difficoltà che incontrano? Ed anche il loro numero di telefono!

Diffusi e pubblicati faciliterebbero la reciproca conoscenza e l'interscambio di informazioni.

Il Briefing di Bologna: quell'assise che fino a qualche anno fa tutti ci invidiavano, e che da tempo ha perso il suo smalto!

Non si potrà certo ridargli tutta la sua vitalità nel giro di una o due edizioni; se lo si vuol salvare — e non dovrebbero esserci dubbi in proposito — bisogna però tornare indietro, anche al tempo delle torte in faccia... se necessario.

Bisogna tornare a dare la parola alla «base», la più ampia e la meno «titolata», bisogna che questa riprenda l'abitudine di esternare i suoi problemi, di formulare i suoi interrogativi.

Problemi ed interrogativi che non potranno certamente trovare soluzioni e risposte immediate, ma consentiranno agli addetti ai lavori una più ponderata valutazione panoramica.

Solo sotto l'aspetto psicologico riteniamo errato (e lo scriviamo da anni) prendere decisioni al sabato dandone informazione alla base alla domenica. E' più simpatico raccogliere opinioni alla domenica e prendere decisioni nella riunione successiva.

Il Consigliere Federale: nessuno ne parla ma bisogna sapere che il suo è un lavoro abbastanza ingrato. Per la qual cosa ci limitiamo a fargli i nostri migliori auguri di buon lavoro, ricordandogli che le pagine di VOLO A VELA sono sempre a sua disposizione.

Tutt'altro che una federazione

I nostri ritardi sono sempre tali che ci consentono, qualche volta, di dare anche notizie... fresche, quali i risultati dell'elezione del Presidente e del nuovo Consiglio dell'Aero Club d'Italia.

Abbiamo appreso che alla presidenza dell'Ae.C.I. è stato eletto l'Avv. Testa, già vicepresidente, mentre sono stati chiamati a far parte del Consiglio (oltre i Consiglieri eletti dalle rispettive specialità) i signori: Rossi, Marten Perolino, Pacini, Vassallo ed altri signori eletti d'ufficio in rappresentanza dei molti enti «tutori».

Ci sembra prematuro ogni commento, anche perchè riterremo più logico che un «proclama» od una «dichiarazione d'intenti» fosse diffusa dal nuovo Presidente anche a nome del nuovo Consiglio Federale, per la qual cosa le pagine di VOLO A VELA sono sempre a disposizione.

In tale attesa non ci rimane che formulare — come abbiamo già fatto per il nostro Consigliere Federale di Specialità — i migliori auguri di buon lavoro, consapevoli che non sarà facile operare per lo sviluppo di attività moderne e nuove con mezzi legislativi e strutture burocratiche vecchie e paralizzanti.

Auguri,

Lorenzo Scavino

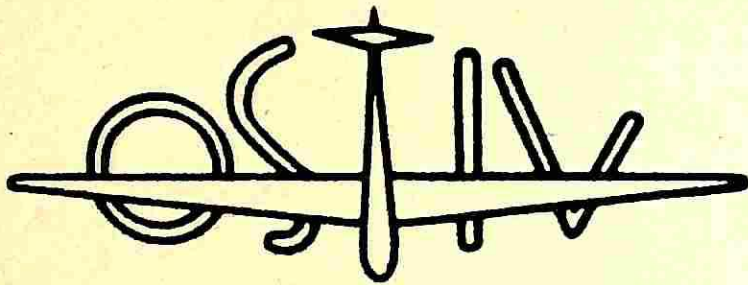
Corrette le bozze, iniziata la stampa, anche questo n. 177 si direbbe finito, manca solo... imbustare, etichettare, dividere per cap, versare, impacchettare e consegnare in ferrovia... e dopo una, due, tre, quattro settimane, forse, sarà nelle mani dei nostri lettori.

Sarà la fine di novembre e porterà la data di agosto/settembre!

Vorremmo fare un esperimento, ma abbiamo bisogno della collaborazione dei nostri lettori: devono innondarci di scritti: relazioni, critiche, opinioni, notizie fresche e del tempo andato, polemiche, suggerimenti, traduzioni da altre riviste e quant'altro possibile.

Da parte nostra ci impegnamo a comporre due o tre numeri da distribuire in rapida successione per aggiornarci almeno sulle date ed a costituire una certa quantità di materiale da pubblicare che faccia da volano per mantenerci aggiornati. E' una sfida! No. E' solo un tentativo per cercare di migliorarci e di offrire quindi ai nostri lettori un servizio più efficiente, anche se svolto — non dimentichiamolo — da dilettanti.

La redazione



Nubi temporalesche generate da onde?

a cura di Demetrio Malara

E' possibile che situazioni ondulatorie generino nubi temporalesche? Sembra di sì, a giudicare dalla relazione presentata nel 1974 al congresso OSTIV di Waikerie, Australia dallo svizzero J. Reuss. Data la brevità e la particolarità della relazione ne riportiamo di seguito il contenuto.

Dunque l'autore afferma che «passando in rivista gli stati della troposfera che propiziano lo sviluppo di nubi temporalesche si può notare che:

- 1) in condizioni di ridotto gradiente orizzontale, appena al di fuori di un centro di alta pressione, nubi temporalesche possono venir generate in una troposfera essenzialmente stabile, da termiche che partano da zone urbane o da superfici calde in aree montagnose;
- 2) si possono avere formazioni in mesoscala di nubi temporalesche lungo le linee di perturbazione che si trovano ai margini di grandi masse d'aria;
- 3) ascendenze localizzate su alte catene montuose possono combinarsi ai fenomeni citati ai punti 1) e 2).

In corrispondenza di un quarto, raro e favorevole, stato della troposfera può verificarsi la generazione di nubi temporalesche da parte di onde, a quote medie e/o alte. Questa ipotesi, tuttavia, così come il rapporto causa-effetto, non può essere dimostrata con i soli dati qui presentati.

Le nubi di cui si parla vennero osservate nell'agosto 1959 a Bruchsal, Germania Federale (vedi figura): esse si trovavano a circa 10 km di distanza l'una dall'altra ed allineate con il vento. Un pallone-sonda, lanciato sopravvento le nubi ad una distanza di 45 km dalla prima, le si avvicinò a meno di 20 km, cosicché si ritiene che le osservazioni ottenute siano rappresentative delle caratteristiche della massa d'aria in cui la nube si sviluppava. In base all'ascendenza, rilevata dalla sonda, di 8 m/sec. ed in base ad osservazioni precedenti si stima che nella parte bassa delle nubi si trovassero ascendenze di 7 m/sec., che diventavano di 10 m/sec. tra 5 e 7 km di quota e decrescevano, quindi, in vicinanza della sommità. L'andamento del parametro di Scorer I^2 , rapidamente decrescente fra le quote di 4 km e 7 km in presenza di vento di direzione costante, indica che vi erano condizioni favorevoli alla formazione di onde (ricordiamo che secondo Scorer la formazione di onde stazionarie di ostacolo è possibile solo se il parametro I^2 in uno strato atmosferico sufficientemente spes-

so è minore che nello strato sottostante). In cinque altre occasioni le caratteristiche di singole nubi temporalesche erano state rilevate mediante fotogrammetria ma non si era notata alcuna condizione favorevole alla formazione di onde. Quindi la presenza, in questo caso, di due nubi temporalesche allineate al vento sembra un buon indice di presenza di condizioni ondulatorie.

Ci si chiede a questo punto se le caratteristiche orografiche — 13 km sopravvento alla prima nube si trovava un rilievo trasversale di 440 m di altezza, seguito da una vallata a 193 m — abbiano avuto un ruolo nella formazione delle nubi o se, piuttosto, la prima nube, allo stadio di «cumulus congestus», abbia prodotto a media quota condizioni ondulatorie che a loro volta hanno generato la seconda nube.

Si osserva, però, che il parametro di Scorer ed altre correlazioni applicate allo studio del fenomeno (Corby) sono stati derivati per onde provocate da ostacoli fissi e non sono quindi completamente applicabili se l'ostacolo è una nube od una massa d'aria: d'altra parte non sono note equazioni applicabili a queste condizioni ed anche l'effetto dell'inerzia delle masse d'aria in ascesa, che concorrono alla formazione delle nubi, non è ben noto e non è stato preso in considerazione.

Una serie simile di nubi temporalesche, allineate ed in moto secondo la direzione del vento, venne osservata a Walfasing, Germania dal Dr. Reinhardt, in condizioni tali da suggerire la presenza di onde stazionarie».

La relazione completa, insieme a tutte le altre presentate al congresso OSTIV del 1974, è disponibile presso la redazione di VOLO A VELA. I lettori che disponessero di osservazioni o documentazione che riguardino il fenomeno qui descritto sono pregati di renderne partecipe la rivista.



Beta

mod. 260

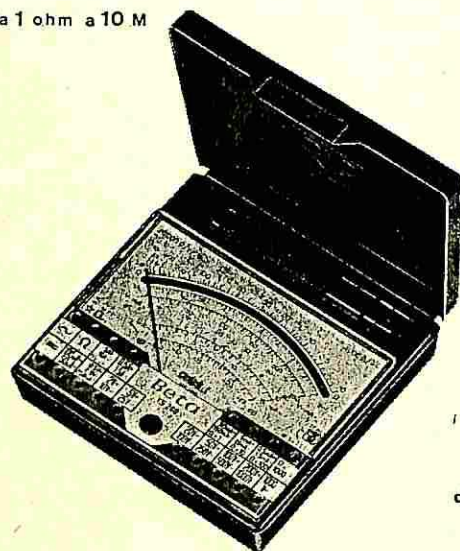
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

Vcc da 0,1 a 1000.V
Vca da 2,5 a 1000.V
Acc da 50 uA a 5 A
Aca da 250 uA a 10 A
ohm da 1 ohm a 10 M

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione

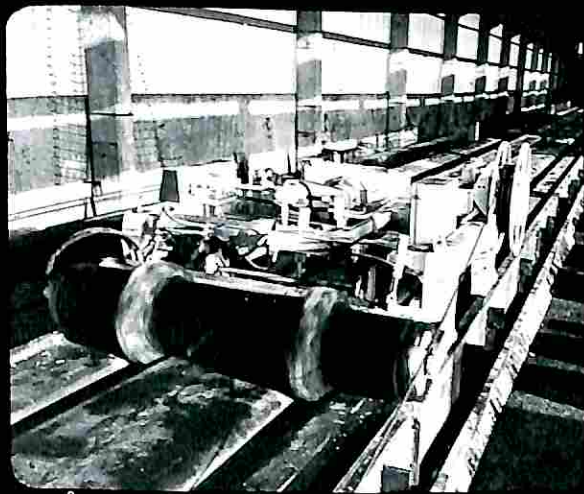
ITALY
CIC
M

Cassinelli & C

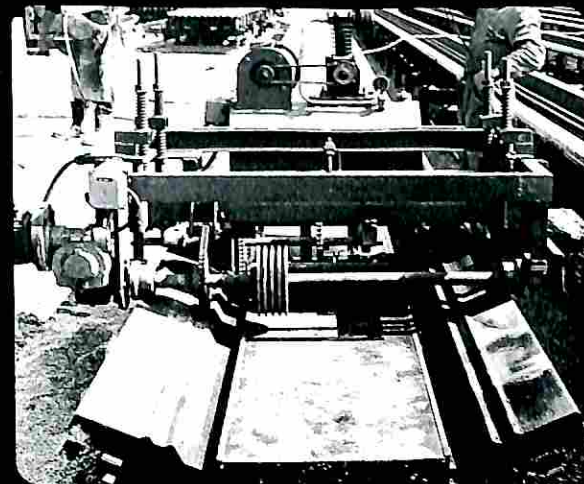
20151 Milano • Via Gradisca, 4 • Telefoni 30.52.41/30.52.47/30.80.783

la spazzola

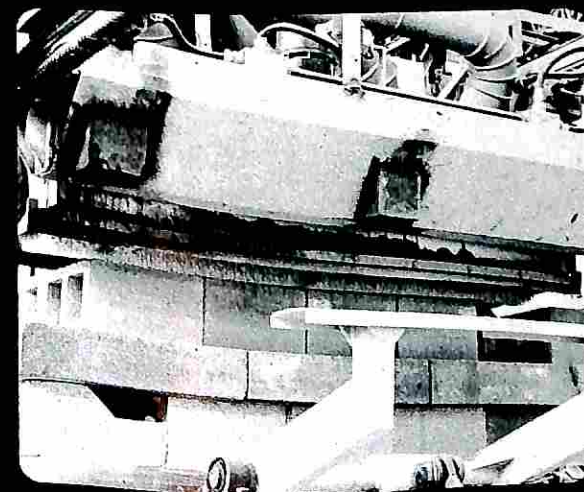
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



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

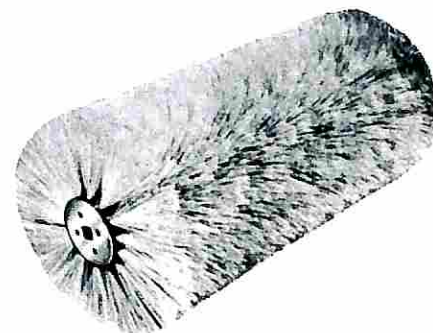
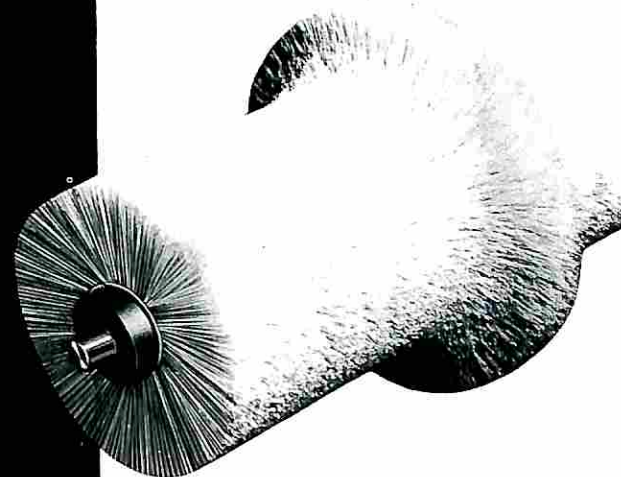


*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



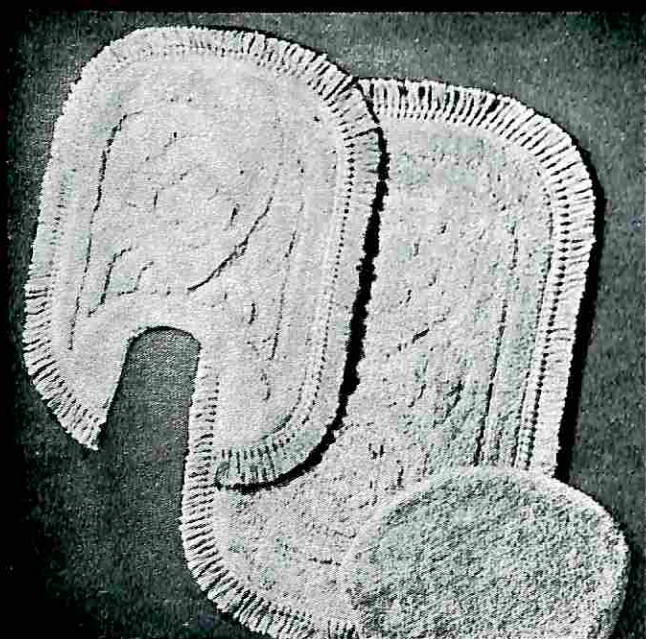
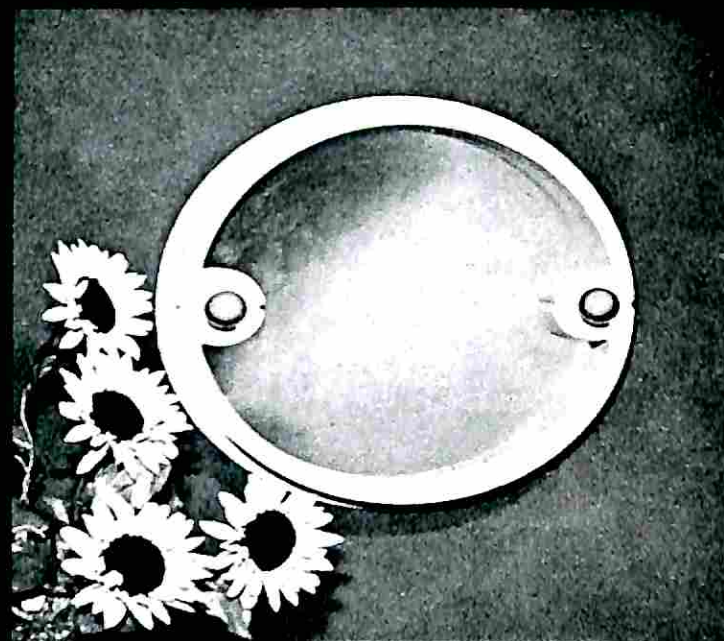
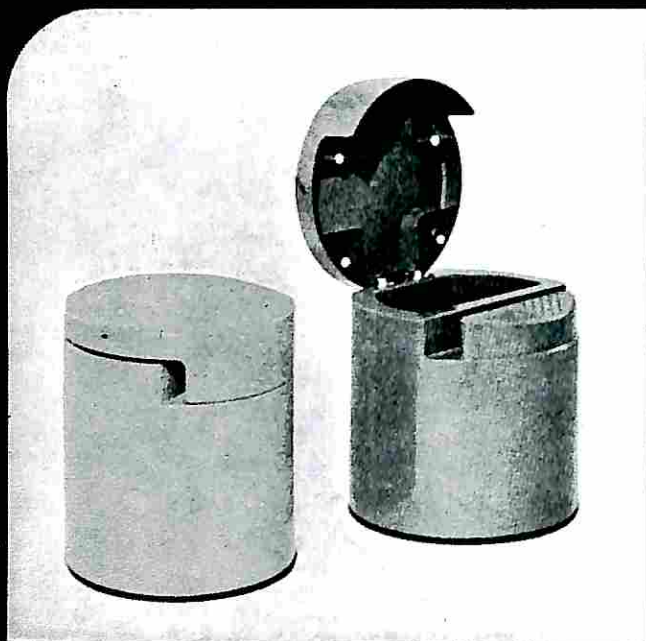
*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*

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



fit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



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

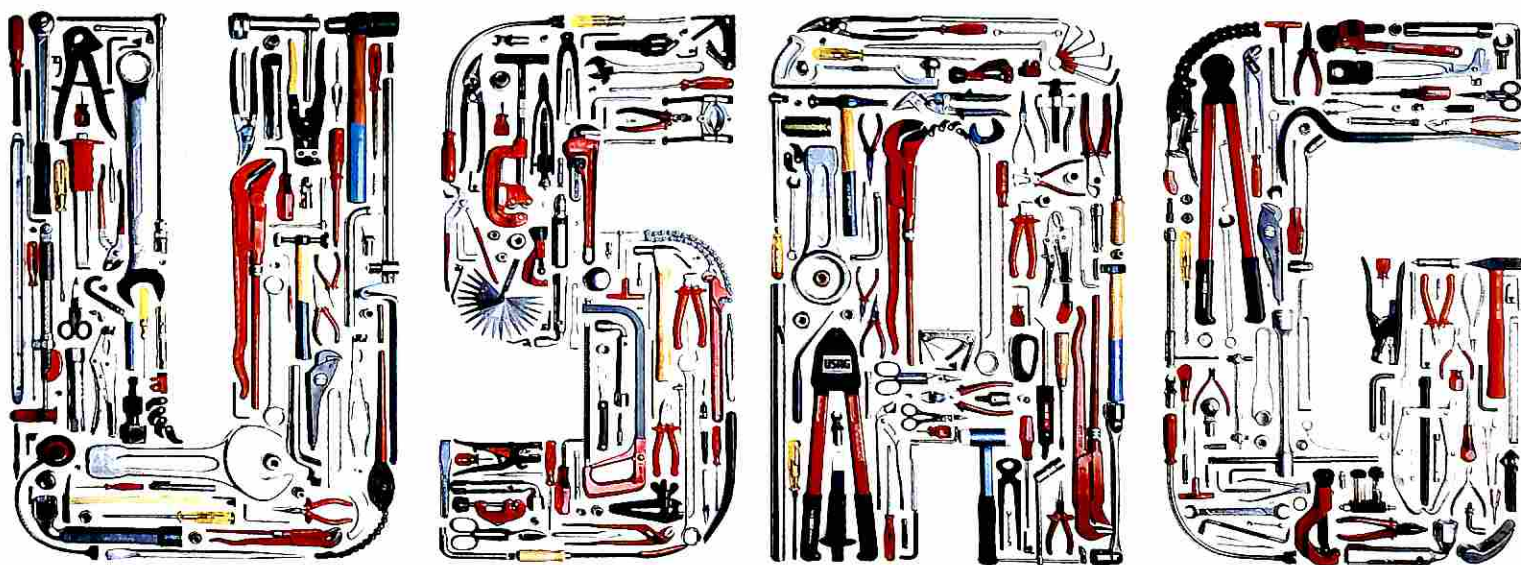
21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Utensili professionali a mano.

Affidati ai 60 anni di esperienza USAG.
60 anni di progettazione e ricerca.
60 anni che hanno portato ad una gamma di 3.400 utensili tecnologicamente perfetti e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia.

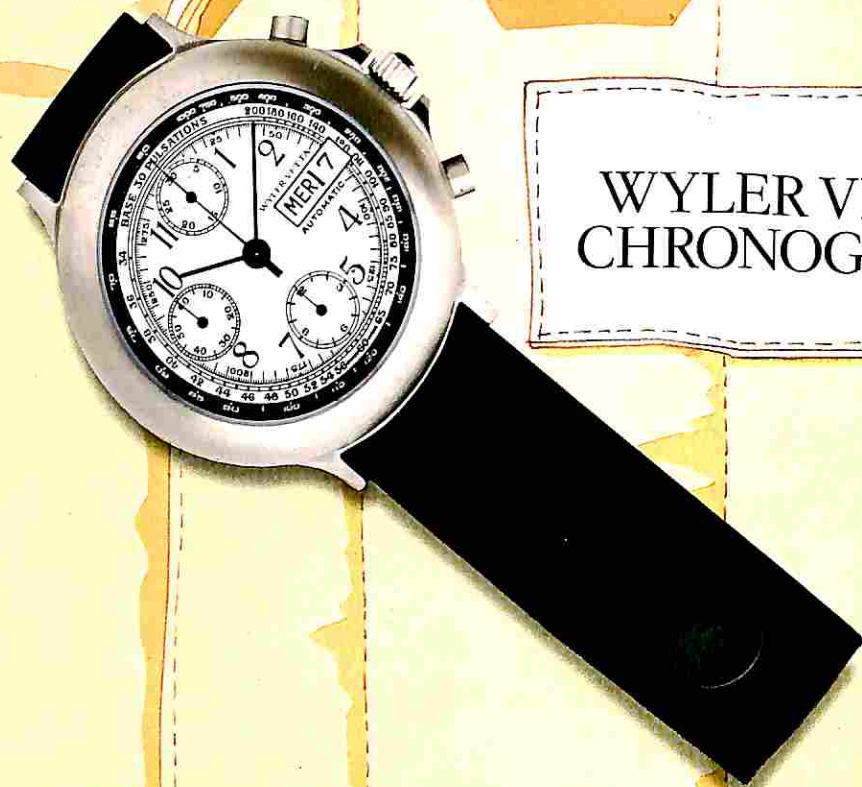
Non per nulla, perfino la squadra corse della Ferrari ha scelto la qualità "Vanadium USAG extra".

Una scelta che puoi fare anche tu.



**FORNITORE UFFICIALE
DELLA SCUDERIA FERRARI**





WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminuti, contaore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano