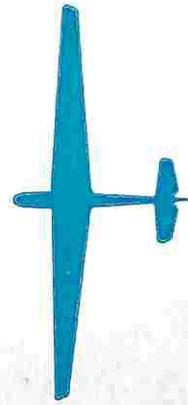
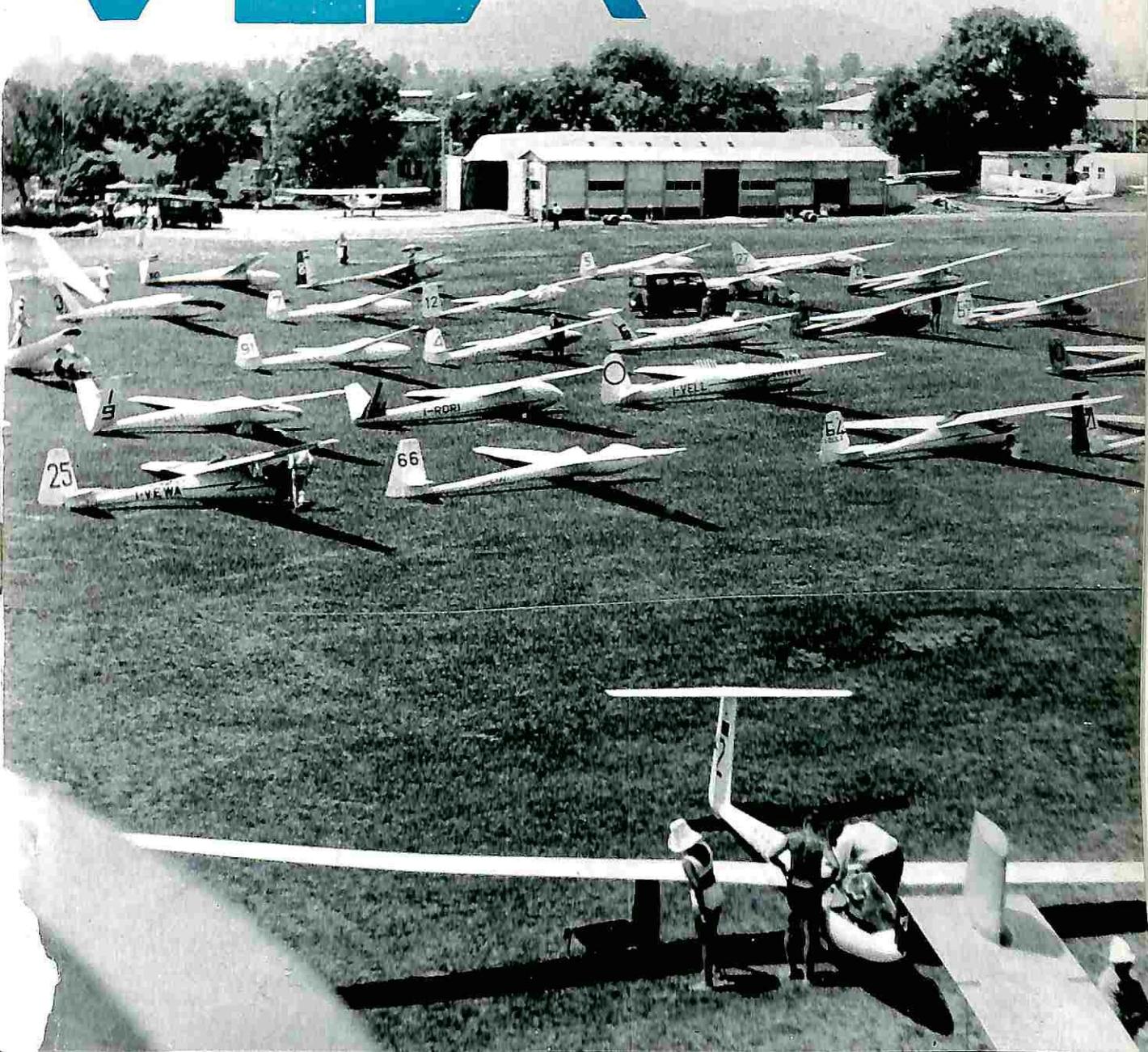


# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VELOVELISTI ITALIANI N. 80



AGO. - SET. - OTT. 1969





# VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 80

Agosto-Settembre-Ottobre 1969

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Acroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè del Pesce (Varese)

## ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia: ordinario	L. 4.000
Italia: sostenitore	L. 10.000
Esteri: ordinario	\$ 10,—
Esteri: via aerea	\$ 13,—
Una copia: Italia	L. 1.000
Esteri	\$ 2,—

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo IV

### Corrispondenti:

Albonico Gino - Altieri Luigi - Balbis Cesare - Bassi Francesco - Cella Pietro - Della Chiesa Carlo - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Gualfredo Valerio - Larch Luigi - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedotti Luca - Pilat Mario - Salvini Guido - Serra Sandro - Suvero Stefano - Villani Giorgio - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Zarotti Giuseppe - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.

### Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino  
Giacchino v. Kalckreuth  
Nicola Vaccaro  
Stefano Marietti

### Segreteria:

Maltini Selene  
Cagnoni Angelo  
De Marchi Bruno

## sommario

- 2 Oro Incenso e Birra
- 3 Rieti 1969
  - il problema di mezzogiorno
  - il discorso d'apertura
  - i miei appunti e le note meteo di P. Rovesti
  - il discorso di chiusura
  - una lettera da Roma
  - « posata la cloche prendiamo... la penna »
  - distanze maggiori e temi nuovi
- 29 Test dell'aliante di classe Standard LS-1
- 33 Siamo uomini o... generali?
- 36 Commissione di specialità
- 38 Volo a Vela nel Mondo
- 43 F.A.I.

### In copertina:

Lo schieramento di partenza visto dalla manica a vento.

### 2<sup>a</sup> copertina:

sopra: Onore al Merito

sotto: Gli schietti sorrisi dei Bergamaschi

# Oro Incenso e Birra

*200 milioni in volo, 200 milioni a terra, 400 persone che si agitano intorno a questo nostro Campionato nazionale, che quest'anno ci ha offerto non poche sorprese: un moderno parco aliante, la « tostata » agli stranieri che nel passato dominavano, la rivalutazione della Lega Due, l'assenza di incidenti ed il « pronunciamento » dei piloti per la revisione del Regolamento.*

*L'organizzazione migliora di anno in anno, anche se non riesce a cancellare quella parvenza di improvvisazione che permane fin dopo la premiazione.*

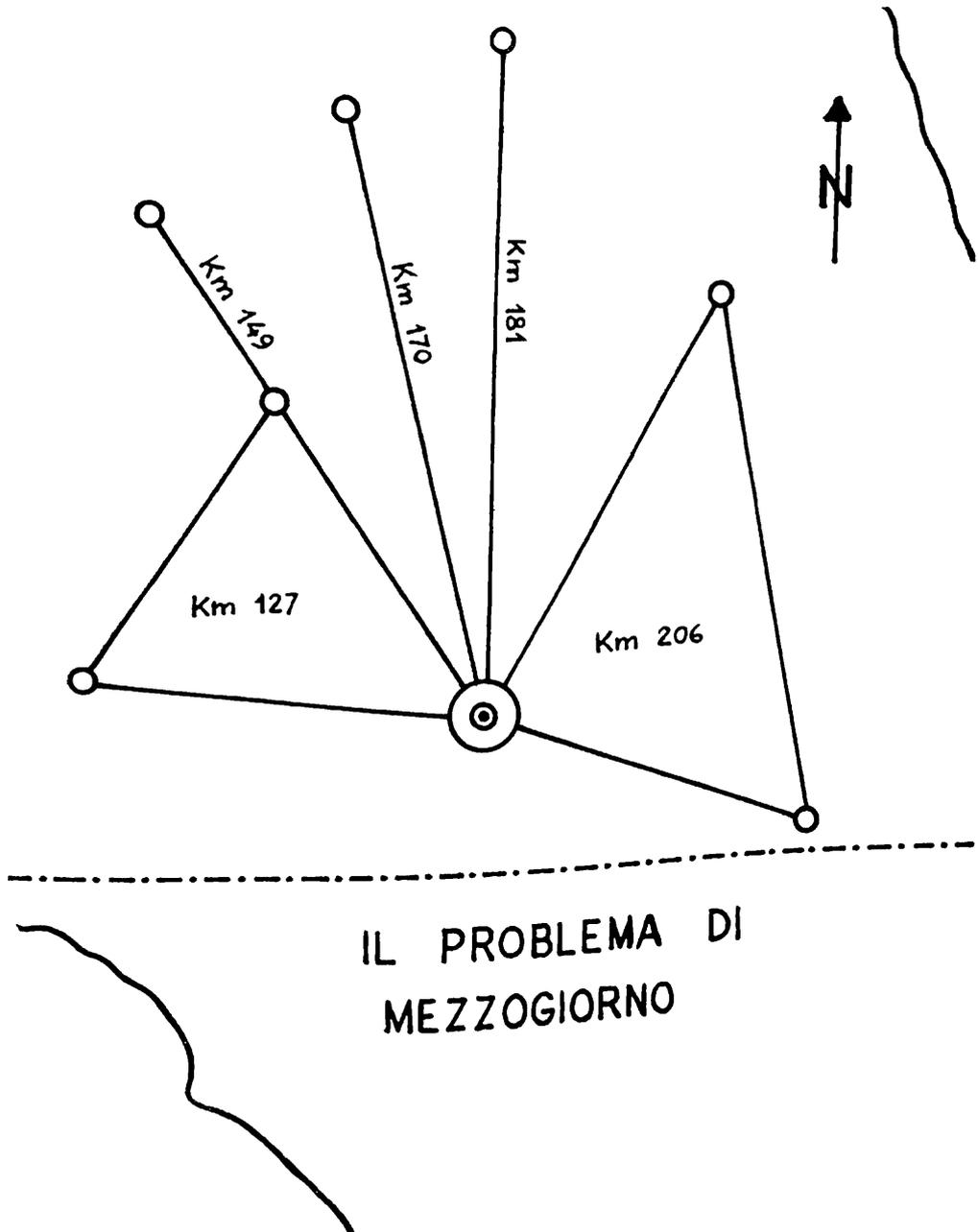
*Per rendere più funzionale il briefing, occorre dividerlo in due parti: la prima ad un'ora fissa nella mattinata, la seconda non appena possibile e limitata alle comunicazioni inerenti la gara da svolgere.*

*Il tempo d'involo è troppo lungo (data la situazione dei trainatori) e contrasta con la necessità di dare più ampie possibilità al pilota circa il taglio del traguardo, in considerazione anche del fatto che le alte velocità realizzabili impongono nuove condotte di gara.*

*Per non condizionare la scelta del tema o l'ora di apertura del traguardo — in considerazione appunto di queste nuove alte velocità — si potrebbe escludere l'invio dei Commissari ai piloni, lasciando la convalida di questi al solo controllo fotografico.*

*Vorrà la Commissione di Specialità rendersi parte diligente stendendo una bozza del nuovo Regolamento ed illustrarla ai volovelisti in occasione del prossimo Briefing di Bologna?*

# RIETI 1969



IL PROBLEMA DI  
MEZZOGIORNO

# Il discorso d'apertura

Il Dr. Palma è vivamente rammaricato di non essere qui presente a darvi il suo saluto: imprevisi impegni non gli hanno consentito di assentarsi da Roma.

Ha affidato, pertanto, a me l'incarico di porgervi a nome dell'Aero Club d'Italia e suo personale il più cordiale benvenuto. Un particolare ringraziamento egli desidera sia rivolto ai volovelisti stranieri che con la loro presenza onorano questa nostra classica competizione la quale registra, quest'anno, un considerevole aumento di partecipanti. La lotta, ispirata, come sempre, ai più rigorosi metodi cavallereschi, sarà, perciò, più serrata ed impegnativa.

Se, come si spera, il tempo sarà propizio e consentirà di effettuare tutte le prove regolamentari che la Commissione Sportiva Operante predisporrà, le valutazioni dei risultati potranno essere maggiormente indicative e il livello tecnico potrà essere misurato con maggiore dose di elementi.

Nessun dubbio che assistiamo ad una fase evolutiva del volo silenzioso di notevoli proporzioni, il che comporta, da parte di quanti lo praticano, una maggiore serietà di preparazione ed un più spiccato affinamento delle qualità professionali.

Questa fase evolutiva coincide con la crescente apparizione di macchine le cui prestazioni vanno sempre più accentuandosi.

A questo punto non posso esimermi dal rilevare e sottolineare, per il merito che ne deriva all'Aero Club d'Italia, che la politica da esso perseguita, intesa a sviluppare l'attività volovelistica e ad imprimere alla flotta degli alianti una consistenza qualitativa e quantitativa di mag-

giori proporzioni, ha avuto benefici riflessi sul piano delle costruzioni.

Fino ad ora la produzione degli alianti nel nostro Paese si basava su un sistema artigianale, un sistema che ha avuto indubbiamente i suoi meriti, ma che col mutare della situazione non poteva durare, date le ristrettezze delle sue possibilità.

Al suo posto è sorta e va sviluppandosi una vera e propria industria destinata ad assumere, prima o poi, dimensioni rimarchevoli. Due ditte, allettate dall'allargamento del mercato interno, promosso dall'Aero Club d'Italia, e stimolate dalle prospettive di inserirsi autorevolmente, praticando prezzi concorrenziali, anche sul mercato internazionale in fase di continua espansione, hanno già posto in atto una adeguata organizzazione ed una efficiente attrezzatura per la realizzazione di prototipi concepiti secondo una tecnica molto avanzata, per un rapido passaggio alla produzione in serie o per consistenti costruzioni su licenza.

Una di queste ditte è la Caproni (che proprio qui a Rieti presenta uno dei suoi recenti prodotti), un nome che si riallaccia ad un'alta tradizione della nostra tecnica costruttiva nel campo degli aeroplani. L'altra è l'Aeronautica Umbra, con sede a Foligno, la quale si è accaparrata, per l'Italia e il Nord Africa, la licenza per la costruzione dei motoalianti progettati dalla casa tedesca *Scheibe-Flugzeugbau* di *Dachau*, ed è in procinto di iniziare la costruzione del motoaliante SF 25 B con motore Stamo MS 1500 di 45 Hp. La consegna avverrà nella prossima primavera del 1970 e la cadenza di produzione, a partire dal prossimo marzo, è prevista in quattro macchine al mese.

Con l'apparizione, in campo sportivo, di alianti di elevate caratteristiche, le gare diventano più selettive, stimolano maggiormente lo spirito agonistico e offrono ai più dotati possibilità di affermazione di più vasta portata. Si può, dunque, concludere che i campioni vengono ad emergere sulla base di una valutazione globale più estesa e severa.

L'Aero Club d'Italia, preoccupato di mettersi al passo con le nuove esigenze che il volo a vela presenta, ha già adottato le misure necessarie perché gli sportivi del settore abbiano a loro disposi-

zione quanto occorre per affinare le loro qualità dal punto di vista tecnico come da quello addestrativo.

A tale scopo, in base a direttive emanate dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, e sulla falsariga di un approfondito studio affidato dal Consiglio Federale al Generale Garretto, nella sua qualità di membro del Consiglio stesso, è stato opportunamente ristrutturato, come sapete, il Centro Nazionale di Volo a Vela fissandone i compiti. Il principale fra essi è così concepito: « Effettuare attività sportiva altamente qualificata per la preparazione di piloti selezionati da vari Enti volovelistici militari e civili, per la loro partecipazione alle competizioni nazionali ed internazionali ».

È in base a questo concetto che qualche tempo fa sono stati fatti affluire qui a Rieti 12 piloti per effettuarvi un allenamento collegiale e per selezionare, fra essi, quelli destinati a difendere i nostri colori ai Campionati Mondiali di Volo a Vela che si svolgeranno l'anno prossimo negli Stati Uniti d'America, e precisamente a Marfa (Texas).

A questi Campionati noi parteciperemo con una squadra composta di quattro elementi, due dei quali concorreranno in classe libera e due in classe standard. Tutti e dodici gli elementi, intanto, concorrono all'attuale Campionato e si avrà così modo di constatare a quale grado di preparazione li abbia portati il razionale allenamento al quale, collegialmente, sono stati sottoposti.

Il Campionato Nazionale si presenta, quest'anno, sotto i migliori auspici: starà, come ho già detto, alla clemenza del tempo assicurarne la regolarità di svolgimento, mentre a voi compete di vivacizzare e movimentare la gara dando il meglio delle vostre qualità.

Dichiaro, dunque, aperta la gara stessa con l'augurio che la vittoria arrida al migliore.



### *Walter Vergani*

*Walter Vergani a 40 anni, è un industriale della pellicceria, celibe e residente a Milano.*

*È arrivato al volo a vela nel 1954 ed oggi è indubbiamente il numero uno del volovelismo sportivo italiano.*

*È al suo terzo titolo nazionale, avendo già vinto i Campionati nazionali del 1962 e del 1967.*

*Ha fatto parte della squadra nazionale ai mondiali del 1963 in Argentina, del 1965 in Inghilterra e del 1968 in Polonia. Parteciperà ai prossimi mondiali del 1970 che si svolgeranno a Marfa, nel Texas.*

*Walter Vergani detiene anche i seguenti records nazionali:*

- primato di Andata e Ritorno su meta prefissata per complessivi 414 Km, stabilito il 29-5-1966 sul percorso: Calcinante-Merano-Calcinante;*
- primato di velocità su circuito triangolare di 100 Km, alla media di 105,060 Km/h, stabilito il 12-8-1966 sul percorso: Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti;*
- primato di velocità su circuito triangolare di 200 Km, alla media di 94,325 Km/h, stabilito l'11-8-1967 sul percorso: Rieti-Montecristo (Gran Sasso)-Foligno-Rieti.*

## ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 1

CONCORRENTE	N° di gara	ALIANTE		Club di appartenenza
		Tipo	Sigla	
1 Agresta Paolo	111	Uribel C	I-RORI	C.P.V. Milano
2 Barioli Marco Tullio	66	Cirrus	I-CYAO	C.S.V.V.A. Varese
3 Brigliadori Leonardo	13	Libelle St.	I-IVAM	Ae.V.M. Milano
4 Bucceri Agostino	104	Phoebus B	I-ACOS	G.V.P. Padova
5 Carrer Danilo	24	A-3	I-HEUR	Ae.C. Valle d'Aosta
6 Cattaneo Mario	19	SHK	I-LJET	C.P.V. Milano
7 Dall'Amico Pietro	4	Libelle	I-AVAO	Ae.C. Torino
8 Della Chiesa Carlo	71	FK-3	D-0293	C.V.T. Torino
9 Fabbri Gianni	14	FOKA	I-PCPV	Ae.C. Valle d'Aosta
10 Fanti Paolo	11	M-100 S	I-FAPA	A.V.A.O. Bergamo
11 Ferrari Guido Antonio	0	CVV-8	I-VELL	C.N.V.V. Rieti
12 Fontana Vittorio	63	A-3	I-RAPP	A.V.A.L. Varese
13 Lamera Fiorenzo	17	SHK	I-ERLU	Ae.C. Torino
14 Mantica Umberto	3	A-3	I-WCPV	C.P.V. Milano
15 Manzoni Roberto	44	Cirrus	I-ASET	C.S.V.V.A. Varese
16 Morelli Piero	88	SHK	I-CIAU	Ae.C. Torino
17 Motta Carmelo	6	A-2	I-ERCO	Ae.C. Torino
18 Neubert Walter	42	Kestrel	D-0245	Germania
19 Orsi Adele	1	Kestrel	D-0067	C.S.V.V.A. Varese
20 Orsi Giorgio	18	Kestrel	D-0317	GVV «Valzania» Como
21 Peccolo Lorenzo	181	Ka-6	I-EDEC	Ae.C. Torino
22 Perotti Giovanni	77	Libelle St.	I-EVAS	Ae.C. Torino
23 Piludu Ferruccio	25	M-100 S	I-VEWA	C.N.V.V. Rieti
24 Pronzati Attilio	103	Phoebus A	I-MAGO	C.S.V.V.A. Varese
25 Rasini Cesare	33	Uribel D	I-FUCK	Ae.C. Valle d'Aosta
26 Rizzi Guido	7	Libelle St.	I-NERF	A.V.A.O. Bergamo
27 Rizzi Otto	30	St. Aust. SH-1	DE-0751	Austria
28 Seren Marisa	85	M-100 S	I-PNOS	Ae.C. Torino
29 Serra Sandro	68	Zugvogel	I-EVAI	Ae.C. Bologna
30 Spänig Rolf	8	FK-3	D-7073	Germania
31 Tessera Chiesa Emilio	64	M-100 S	I-OULX	Ae.C. Torino
32 Urbani Paolo	91	Libelle St.	I-DLEA	C.N.V.V. Rieti
33 Vergani Walter	43	Cirrus	I-VITA	C.S.V.V.A. Varese
34 Zoli Angelo	12	Kestrel	D-0356	A.V.A.O. Bergamo

## ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 2

CONCORRENTE	N° di gara	ALIANTE		Club di appartenenza
		Tipo	Sigla	
1 Balzer Mario	5	Libelle St.	I-BROC	A.V.A.O. Bergamo
2 Bernasconi Massimo	39	Skylark 4	I-TATA	A.V.A.L. Varese
3 Brambilla Lorenzo	27	E.C. 41	I-CRIB	A.V.A.L. Varese
4 Capoferri Sergio	9	Libelle St.	I-KIKA	A.V.A.O. Bergamo
5 Fausti Francesco	10	Dart-17	I-TOTI	Ae.C. Bergamo
6 Martina Rosa	21	M-100 S	I-CVAM	Ae.C. Torino
7 Moretti Francesco	67	M-100 S	I-REAT	C.N.V.V. Rieti
8 Pressato Roberto	15	M-100 S	I-DURC	A.V.A.O. Bergamo
9 Tranchida Aldo	2	M-100 S	I-RHEM	Ae.C. Valle d'Aosta
10 Vitali Giuseppe	20	M-100 S	I-SOLE	Ae.C. Bergamo

# I miei appunti

(integrati con le cartine e le notizie meteo a cura di P. Rovesti)

TO TO TO TO TO TO Torino verso il Sud. Vedo più auto targate TO sull'auto-sole che non intorno al Comunale in occasione del derby.

Azionati gli interruttori, abbassati gli schermi, vado incontro all'ormai tradizionale appuntamento di Rieti, al festival del volo a vela italiano. Alle turbolenti giornate pre-ferie, segue il tranquillo flusso laminare nel quale i filetti fluidi ed il sistema nervoso possono finalmente distendersi.

## 2 Agosto - sabato

Data storica: i volovelisti sportivi decretano la morte civile della classe « Club ». Anche la Commissione di Specialità deve prendere atto della realtà e varare una specie di referendum a conferma delle opinioni espresse dai piloti.

## 3 Agosto - domenica

Non arrivo in tempo per sentire i discorsi ma in compenso evito il temporale che fa sospendere la gara.

Tra gli stranieri manca la coppia Sornin-Rantet e naturalmente la simpatica schiera dei figli.

Otto Rizzi, che lo scorso anno faceva la squadra al Gioacchino, è venuto con un Austria SH1, reduce da un ottimo campionato austriaco.

Rolf Spaenig ancora con l'FK-3 dello scorso anno e Walter Neubert con il nuovo Kestrel ed il prestigioso titolo di Campione tedesco.

Torinesi e Bergamaschi in grande numero. Le solite brutte facce e non una faccia nuova.

Andiamo a dormire. Per fortuna il bdm russa più di me.

## 4 Agosto - lunedì

Errata corrige. Ci sono quelle belle e quelle nuove. Tra queste una sicura promessa del volovelismo femminile: la Rosa Martina.

La sorpresa più gradita è il parco alianti: in Lega 1, su 34 alianti ben 23 sono di recente e recentissima costruzione, tra questi: 4 Kestrel, 2 Cirrus, 2 FK-3 e 5 Libelle. Alla faccia del « contributo ».

Ancora una sorpresa: 10 alianti in Lega 2, cinque dei quali di Bergamo. Conseguenze di una buona semina.

Schieramento, briefing e tema di gara. Alla una e mezzo uno sparuto e sfiatato gruppo di L.5 porta in volo — in troppo tempo — i 44 alianti. La festa è incominciata. Accendo la radio e ne esce un sacco di parole inutili.

In omaggio alla tradizione, oggi si va ad Assisi e ritorno. Il Vergani presenta le credenziali coprendo il percorso in un'ora e 44 minuti, volando con il Cirrus alla media di 85,5 Km/h.

Nel '64 era arrivato 3° con l'M 100-S a 53,3 Km/h, nel '65 2° con lo stesso aliante a 63,6 e nel 1966 con il Dart era arrivato 1° alla media di 69,5 Km/h.

Zoli col Kestrel è secondo davanti a Spaenig con l'FK-3 ed a Perotti con il Libelle Standard.

In Lega 2 Mario Balzer di Bergamo vince con il Libelle davanti a Moretti di Rieti con l'M 100-S; gli altri otto sono nei prati o sul campo con zero punti.

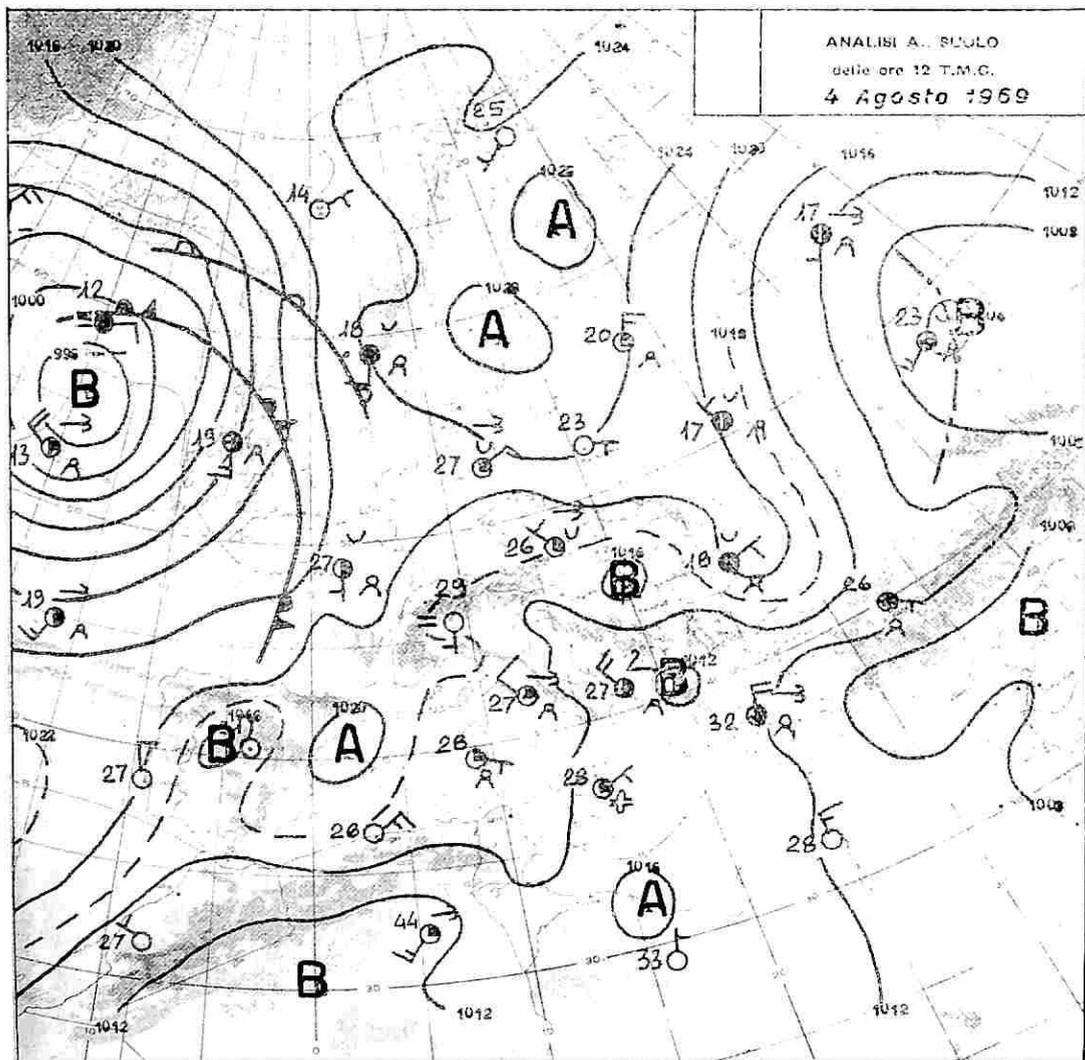
1° Prova: Rieti-Assisi Rocca-Rieti.  
A e R di Km 149,2.

### Lega 1:

	Km/h		p.
1 Vergani	85,678	»	1000
2 Zoli	81,038	»	926
3 Soaenig	80,805	»	923
4 Perotti	78,491	»	887
5 Lamera	77,618	»	874
6 Neubert	72,651	»	803
7 Brigliadori	72,436	»	800
8 Cartaneo	70,660	»	776
9 Pronzati	70,460	»	773
10 Morelli	69,964	»	767

### Lega 2: (stesso tema di Lega 1)

	Km/h		p.
1 Balzer	59,246	»	1000
2 Moretti	48,030	»	931
3 Bernasconi	Km 143,2	»	768
4 Brambilla	» 106,6	»	562
5 Vitali	» 95,6	»	513



4 agosto 1969

L'Italia è interessata da una debole circolazione di aria umida, convettivamente instabile. Sul Mediterraneo Occidentale e sui mari italiani campo di alte pressioni a debole gradiente barico. Campo depressionario sul Mediterraneo Orientale.

Sull'Italia Centrale, venti deboli variabili in superficie; moderati, dal primo quadrante, fino a 2.000 metri; occidentali a quote superiori. Tempo in prevalenza buono, con formazioni cumuliformi e possibilità di isolata attività temporalesca, nelle ore pomeridiane, sui rilievi del versante adriatico.

Condizioni termiche variabili, con fenomeni locali di sottovento nella valle reatina e nella piana di Foligno e Spoleto. Cumuli orografici sparsi, con base di condensazione variabile da 1600 a 2000 metri.

Condizioni idonee per la disputa di una gara di velocità sul percorso Rieti-Assisi e ritorno (Km 149,2), con inizio partenze alle ore 13,30.

## 5 Agosto - martedì

Il Ghidotti è sotto il torchio. Ha appena finito di riparare il Dart e di « toppare » un M 100 ed ecco il timone del Kestrel della signora Adele.

La plastica è una gran cosa. Si ripara facilmente. Più facilmente che la maniglia del cesso (il primo a sinistra entrando) rotta ormai da cinque anni.

Il tempo condiziona il tema prima ed il risultato dopo. In Lega 1 sono undici i concorrenti che riescono a chiudere il tema: 1° è Perotti a 73,5 Km/h; Vergani arriva pochissimi minuti primi della chiusura del traguardo, impiegando 4.33.57 alla media di 37,4.

In Lega 2 il solo Balzer conclude la prova.

2° Prova: Rieti-Pontefelcino-Rieti.  
A e R di Km 170,8.

### Lega 1:

1 Perotti	Km/h	73,488	p.	1000
2 Spaenig	»	70,635	»	975
3 Barioli	»	69,470	»	965
4 Lamera	»	57,643	»	872
5 Mantica	»	57,049	»	868
6 Zoli	»	56,618	»	865
7 Rizzi	»	56,184	»	862
8 Neubert	»	52,924	»	840
9 Dall'Amico	»	42,552	»	779
10 Piludu	»	42,516	»	778

La classifica generale: 1° Spaenig 1898, 2° Perotti 1887, 3° Zoli 1791, 4° Vergani 1753 e 5° Lamera 1746.

### Lega 2: (stesso tema di Lega 1)

1 Balzer	Km/h	52,870	p.	600
2 Moretti	Km	131,8	»	463
3 Capoferri	»	131,8	»	463
4 Bernasconi	»	91,0	»	320
5 Pressato	»	79,8	»	280

In classifica generale Mario Balzer si distacca con 1600 punti, seguito da Moretti con 1394 e Bernasconi con 1088.

## 6 Agosto - mercoledì

Senza l'intervento degli Organi preposti e delle Autorità, si procede all'inaugurazione di un nuovo campo di volo a vela, in quel di San Martino di Spoleto. La direzione è subito affidata al Piero Morelli. Alla manifestazione intervengono 8 allianti di Lega 1 e 4 di Lega 2. Il Vergani tira diritto e vince alla media di 81,69 Km/h, secondo è Della Chiesa a 64,53 e terzo Lamera a poco meno.

È un campionato strano. Povero di condizioni ma ricco di sorprese. Malgrado i numerosi f.c. nessuno scassa. Il Marco Barioli « tiene ».

In Lega 2 — finalmente con un tema ridotto rispetto alla Lega 1 — vince Fausti con il Dart seguito dal Brambillone. Gli altri sono a San Martino, mentre difficoltà tecniche costringono ancora la Rosa Martina a zero punti.

3° Prova: Rieti-Foligno-P. Azzuano-Rieti. Triangolo di Km 127,6.

### Lega 1:

1 Vergani	Km/h	81,693	p.	1000
2 Della Chiesa	»	64,534	»	823
3 Lamera	»	63,456	»	813
4 Bucceri	»	61,933	»	800
5 Barioli	»	61,900	»	799
6 Spaenig	»	57,935	»	766
7 Briigliadori	»	56,359	»	753
8 Rizzi O.	»	52,528	»	724
9 Carrer	»	51,031	»	713
10 Zoli	»	50,758	»	711

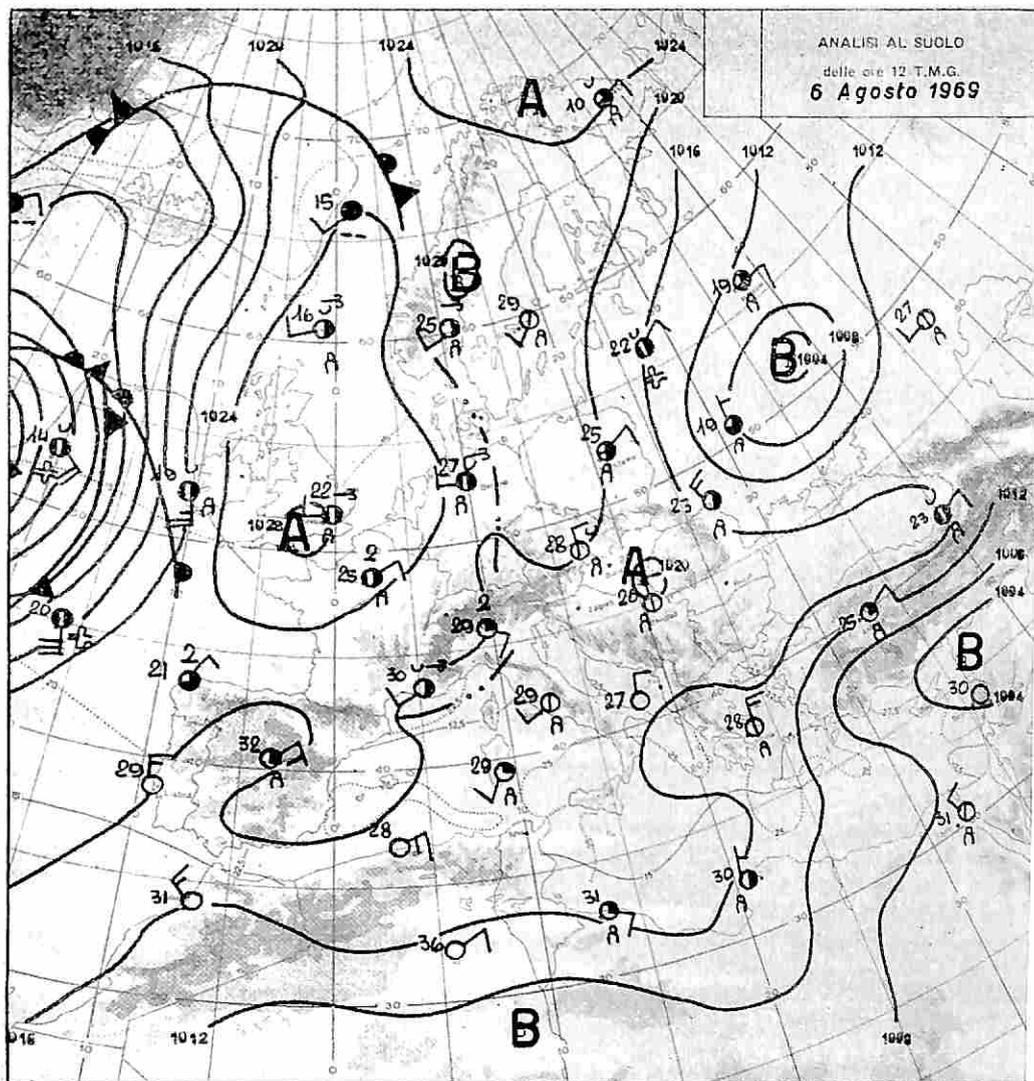
In classifica generale Vergani passa al 1° posto seguito da Spaenig, Lamera, Zoli e Barioli che sale al 5° posto.

### Lega 2: (Rieti-Foligno-Rieti. A e R di Km 116,0)

1 Fausti	Km/h	59,802	p.	1000
2 Brambilla	»	58,258	»	990
3 Pressato	Km	77,2	»	532
4 Balzer	»	74,6	»	514
5 Bernasconi	»	74,6	»	514

In classifica generale sempre primo Balzer, poi Moretti e Bernasconi.





6 agosto 1969

La situazione generale non presenta novità. Ancora alte pressioni quasi livellate sul Mediterraneo Centrale ed Occidentale, con area debolmente depressionaria su quello Orientale. Permane la possibilità di qualche temporale isolato al Nord e sull'Italia Centro-settentrionale.

Venti deboli variabili in superficie. In quota, pur continuando a spirare come nei giorni precedenti da NE, sono diminuiti di intensità (5-8 nodi a 3000 m).

I fenomeni di sottovento saranno pertanto di minor rilievo.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto alle 08.00 nella Valle reatina, rivela tuttavia, rispetto al giorno precedente, una maggiore stabilità termica. Ciò fa prevedere condizioni di veleggiamento piuttosto difficili.

Il tema di gare viene pertanto limitato da una corsa su percorso triangolare di 127 Km per la Lega 1 (Rieti-Foligno-Poggio Azuano-Rieti), e ad un'andata e ritorno di 116 Km per la Lega 2 (Rieti-Foligno-ritorno).

## 7 Agosto - giovedì

*In alto i cuori! Oggi si vola. Lo si capisce anche accennando la radio, parlano molto meno, anche se il linguaggio è sempre e del tutto improprio.*

*Sono ancora tutti in gara. Dei 34 di Lega 1, ben 30 compiono il circuito del Gran Sasso. In Lega 2 otto su dieci chiudono, gli altri due a zero punti perché non partiti (tra questi anche la sfortunatissima Martina). Continuano le sorprese: i « foresti » sono tostatati e il Roberto Manzoni è un colapasta.*

*Il Walter — sempre in buona forma — corre a più di 95 all'ora, migliora il tempo dei 200 Km ma non è omologabile perché non supera di 2 Km/h il record precedente.*

*Analogo caso per Guido Antonio Ferrari con il biposto.*

*La tranquilla signora Adele compie il circuito in 2 h e 13' alla media di 92,7 Km/h, battendo il suo stesso precedente record di oltre 16 Km/h!*

*Nel 1964 Spaenig con lo Zugvogel aveva ottenuto la media di 73 Km/h, quest'anno il « principiante » Sandro Serra, con lo stesso aliante, ha volato a 65,8 conquistando solo il 18° posto.*

*Nel 1965 Vergani aveva ripetuto la media dei 73 Km/h ma con l'M 100.*

*4ª Prova: Rieti-Montecristo-Foligno-Rieti. Triangolo di Km 206,6.*

### Lega 1:

	Km/h		p.	1000
1 Vergani	95,100	»	»	965
2 Orsi A.	92,703	»	»	950
3 Perotti	91,663	»	»	879
4 Neubert	86,473	»	»	841
5 Lamera	83,610	»	»	820
6 Della Chiesa	81,938	»	»	799
7 Orsi G.	80,293	»	»	721
8 Cattaneo	73,734	»	»	719
9 Buccheri	73,595	»	»	718
10 Briogliadori	73,472	»	»	

*In classifica generale Vergani consolida il suo primo posto, Lamera sale al secondo (e come al solito ne sarà condizionato), Perotti al terzo, Zoli al quarto e Spaenig quinto.*

## Lega 2: (Rieti-Montecristo-Rieti. A. e R di Km 116,0)

1 Brambilla	Km/h	70,243	p.	1000
2 Bernasconi	»	65,536	»	909
3 Balzer	»	62,300	»	851
4 Vitali	»	57,064	»	762
5 Capoferri	»	51,242	»	673

*In classifica generale: 1° Balzer con punti 2965, 2° Brambilla con punti 2562 (ce l'ha fatta a superare il Massimo) e 3° Bernasconi a 2511.*

## 8 Agosto - venerdì

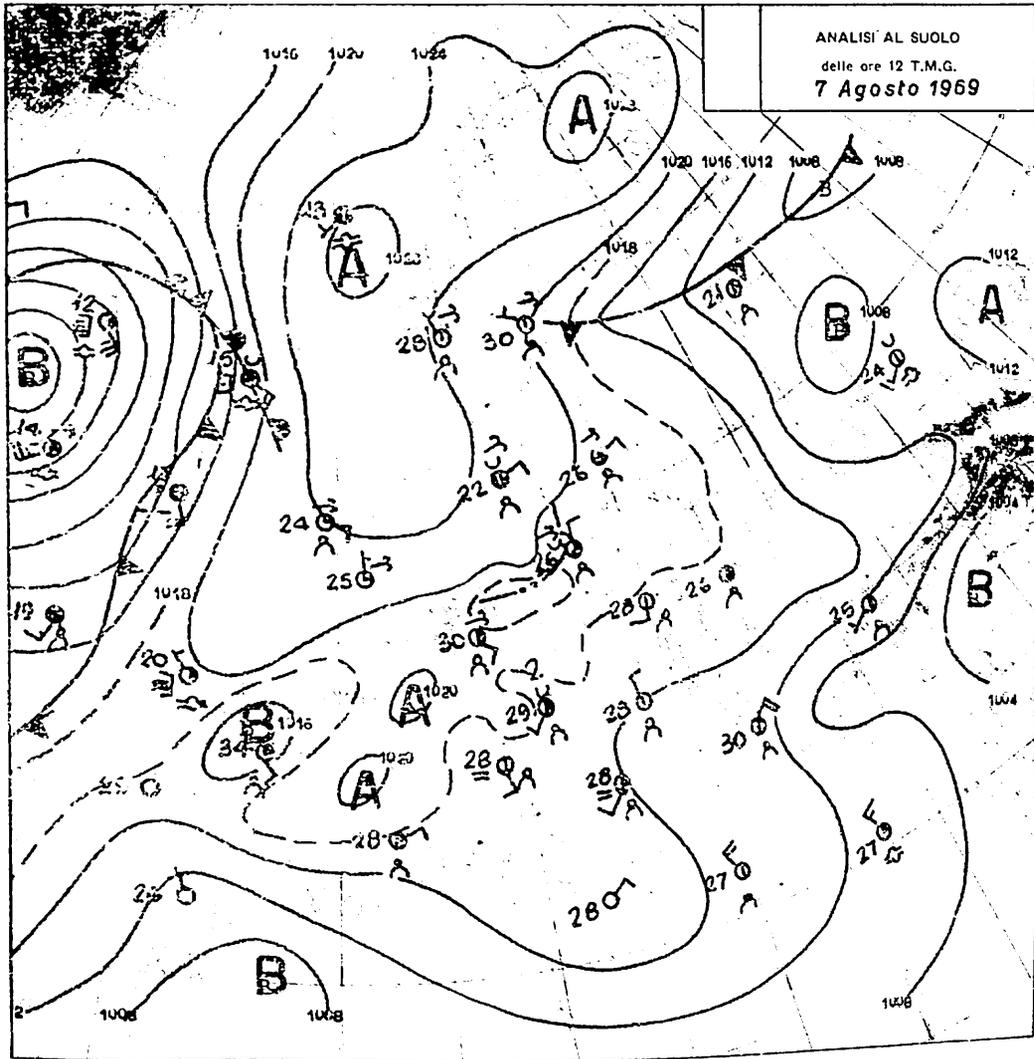
*Apro la finestra, guardo fuori, richiudo e torno a letto. Il Dema mi esorta al lavoro ma la pigrizia è troppo forte.*

*La battuta d'arresto è accettata. Chi dorme, chi parla della bella giornata di ieri e chi va a pescare.*

## 9 Agosto - sabato

*Incominciano a mordere il freno. Giro da un gruppo all'altro e sento le cose più strane: chi vuole la distanza libera, chi s'accontenta dei 300, chi vuole andare al Sud e chi — visto che oggi non si volerà — chiede la classifica anche per la classe « Club ». Il Plinio non può stare tranquillo neanche nelle giornate di sosta. Dal Kestrel spuntano due gambe. È il Serra che con la sua numerosa squadra sta facendo allenamento sui cruscotti degli altri, pensando alle modifiche che dovrà apportare al suo.*

*È incominciato il torneo di « palla a volo, classe Libera ». I contusi sono assistiti e medicati sul campo.*



7 agosto 1969

Dall'esame superficiale della situazione sinottica, le condizioni meteorologiche sembrano essere pressoché immutate. Ancora alte pressioni quasi livellate su tutta la Penisola, con debole circolazione di aria umida moderatamente instabile. Tuttavia i sondaggi termodinamici della Valle reatina e di Roma-Fiumicino, rivelano una diminuzione dell'umidità negli strati oltre i 3000 metri, nonché un aumento dell'instabilità termica tra i 1000 ed i 2000 metri d'altezza. Il primo di tali fattori fa prevedere la possibilità di formazioni cumuliformi con sviluppi verticali contenuti entro limiti accettabili, mentre il secondo permette di pronosticare un notevole miglioramento delle condizioni di veleggiamento rispetto al giorno precedente. Nella Valle di Rieti si prevede la formazione dei cumuli alla quota di 1900 m, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 30° C. I venti sono sempre deboli variabili in superficie, e dal primo quadrante in quota (5 nodi a 3000 metri): condizioni ideali, queste, per voli su percorsi a circuito chiuso di un certo respiro.

Viene infatti assegnato come tema una gara di velocità su circuito triangolare di 200 Km (Rieti-Gran Sasso-Foligno-Rieti) alla Lega 1; e un'andata e ritorno di 116 Km (Rieti-Gran Sasso-Rieti), alla Lega 2.

## 10 Agosto - domenica

C'è qualcosa di nuovo oggi nell'aria. Corro al campo ed incomincio a lucidare il Kestrel, sotto sguardi scettici ed inviti alla meditazione.

« Se non è valso il servizio di "brusca e striglia" fatto al Cirrus del Roberto, è inutile che ti affanni per il tuo cacciavite ». Sciocchi ed illusi, non capiscono che è tutt'altra cosa, non sanno che il mio cavallo scriverà « Guera! ».

Vince la signora Adele, coprendo i 180 Km dell'A e R alla media di 86,7 Km/h. Il mio cavallo mi regala un secondo posto superando l'Angelo Zoli di soli due secondi.

Beneficiaria dei Kestrel: 1° - 2° - 3° - 5°!

Il Cirrus di Vergani è 4° ed il Libelle di Perotti è 6°.

È festa per tutti. Trentadue rientrati (ma uno a zero punti) su 34 partiti. Due sull'uscio di casa: il Guido Rizzi a 2 Km dal campo e l'Attilio Pronzati al di là della cinta. La taboscia!

È festa per tutti. Anche per quelli che stanno in campo a godersi un arrivo spettacolare ed entusiasmante.

Brambilla vince in Lega 2 consolidando il suo secondo posto in generale, secondo è Balzer e terzo Bernasconi. Anche la Rosa Martina consolida la sua posizione.

5ª Prova: Rieti-Gualdo Tadino-Rieti.  
A e R di Km 180,8.

### Lega 1:

	Km/h		p.	1000
1 Orsi A.	86,703	»	»	945
2 Orsi G.	83,232	»	»	944
3 Zoli	83,158	»	»	929
4 Vergani	83,202	»	»	870
5 Neubert	78,258	»	»	858
6 Perotti	77,393	»	»	857
7 Bucceri	77,356	»	»	842
8 Spaenig	76,295	»	»	842
9 Cattaneo	76,277	»	»	835
10 Brigladori	75,815	»	»	

Le prime posizioni della classifica generale sono pressoché immutate: Vergani, Lamera (— 453), Zoli (— 521), Perotti (— 558), Spaenig (— 629).

## Lega 2: (stesso tema di Lega 1)

1 Brambilla	Km/h	61,018	p.	1000
2 Balzer	»	57,947	»	941
3 Bernasconi	»	56,377	»	912
4 Capoferri	»	54,019	»	870
5 Tranchida	»	53,007	»	853

In classifica generale Balzer, Brambilla a — 344 e Bernasconi a — 483.

## 11 Agosto - lunedì

Le buone condizioni sono già scomparse e oggi si resta a terra. Andiamo tutti per i fatti nostri, anche se sarebbe più simpatico organizzare qualcosa di collettivo, che ci tenga un po' uniti. Gli anni si accumulano, i volti sono sempre quelli ma le divisioni rimangono. Nessuno fa niente per provarle, ma nessuno fa niente per eliminarle.

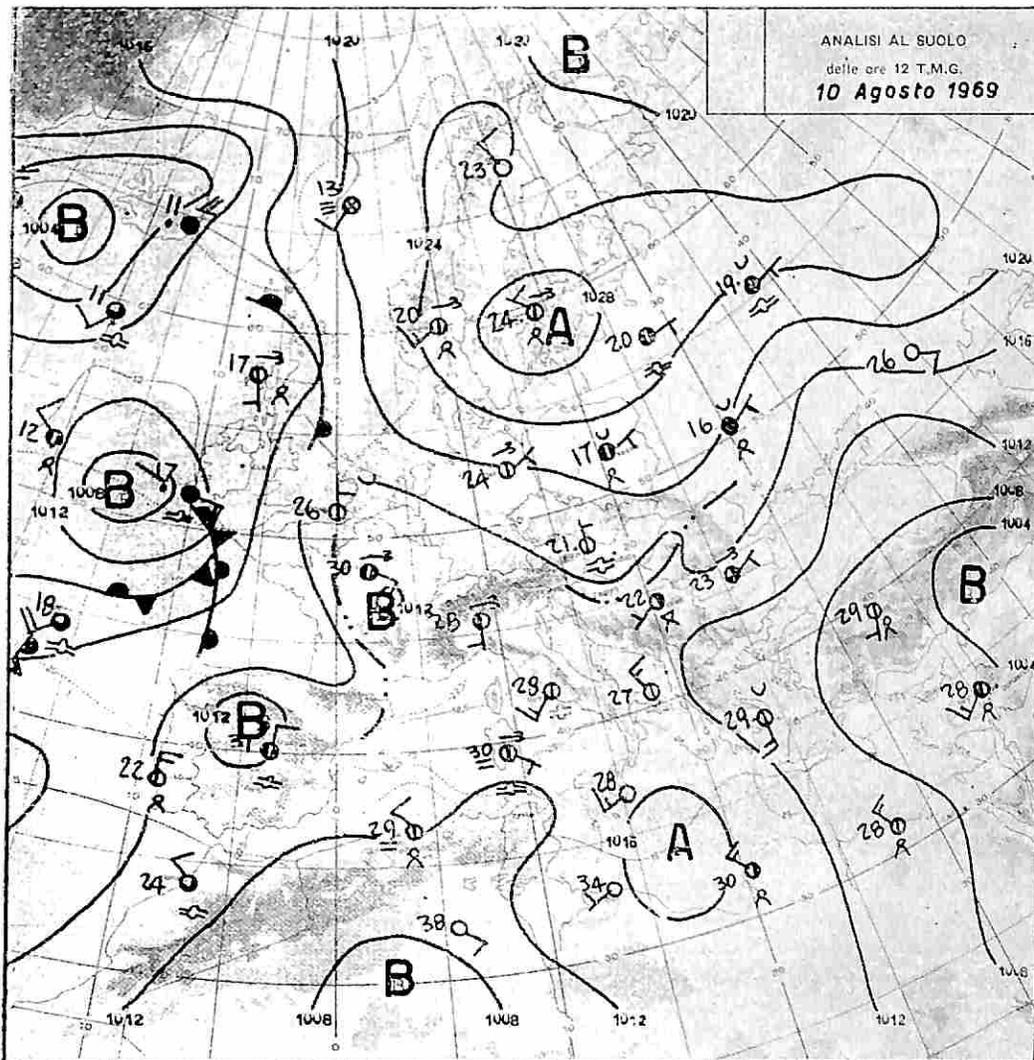
## 12 Agosto - martedì

Non ci sono rose senza spine. Alzo la tapparella e penso al Plinio che già di buon'ora è nei guai.

Se oggi non c'è gara, c'è sicuramente il fugone di un buon 75 %. Addio uditorio per il discorso di domani.

Effettivamente Rieti ha dato la cattiva abitudine di ben altre condizioni meteo. Non si può dimenticare che molti sanno e taluni credono di saper volare solo con le buone condizioni.

La Lega 2 si è dimostrata veramente tale. Non conoscere il Regolamento non è la fine del mondo, cerchiamo però di non prendere cattive abitudini. Certe « pastette » lasciamole agli sport professionistici. La Lega 1 ha un po' deluso, molti si sono lasciati intimidire dal temporale. Eppure anche lui fa parte del gioco. Forse è la conseguenza dei troppo pochi voli in distanza libera — allenamento indispensabile per un buon pilota — nei quali si incontrano condizioni diverse, si devono interpretare e si devono prendere le decisioni più opportune.

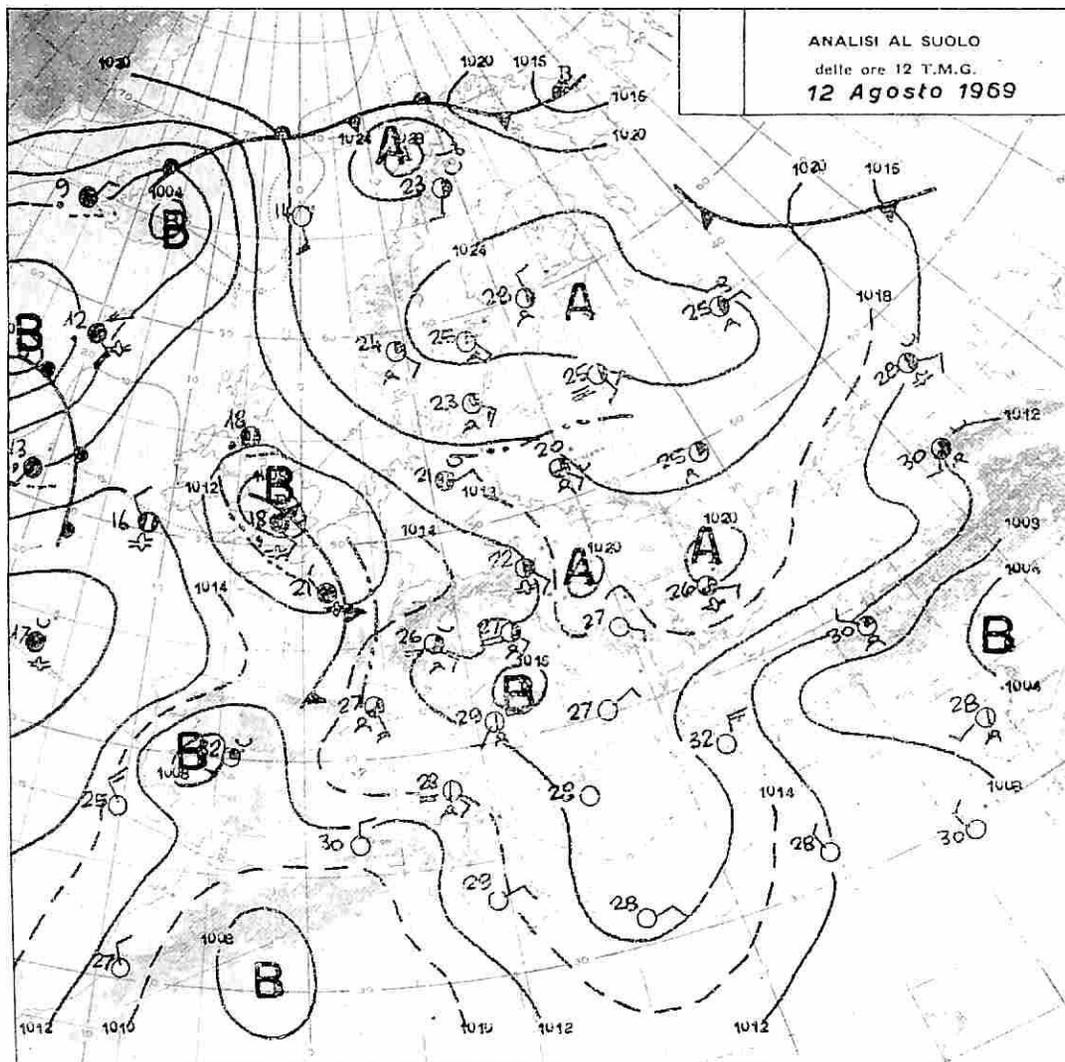


10 agosto 1969

Dopo due giornate temporalesche e di sosta forzata del Campionato, il 10 agosto la situazione generale sull'Italia e sul Mediterraneo Occidentale, è ancora caratterizzata dal persistere di alte pressioni livellate, con debole circolazione di aria instabile di origine balcanica, che provocherà ancora qualche temporale isolato sul crinale appenninico.

I venti, deboli variabili in superficie, sono in rotazione dal primo al quarto quadrante in quota, con 5 nodi a 1000 m e 15 a 3000.

Le condizioni termiche, associate a formazioni cumuliformi con base da 1800 a 2000 m, sono favorevoli allo svolgimento di una gara di velocità sul percorso Rieti-Gualdo Tadino e ritorno (Km 180) per le due Leghe.



12 agosto 1969

Dopo un'altra forzata giornata di sosta per i violenti temporali scatenatisi in tutte le regioni del crinale appenninico centrale, il Campionato è giunto al suo ultimo giorno di gara: il 12 Agosto. La situazione meteorologica generale non è certo evoluta verso il bel tempo, perché nella debole e ristretta area depressionaria che racchiude l'Italia Centrale, è rimasta ancora in circolazione aria umida ed instabile che può dar luogo a qualche temporale isolato.

Trattandosi dell'ultimo giorno di gara, viene tuttavia tentata una corsa di velocità sul percorso Rieti-Assisi e ritorno (Km 149). Un forte acquazzone prodottosi a Nord di Rieti poco dopo l'apertura del traguardo di partenza, non permette lo svolgimento della corsa, che viene trasformata in una prova di distanza su banda per la Lega 1, mentre per la Lega 2 la gara viene annullata.



*Barioli e Perotti appena rientrati da una brillante prova.*



*Compagnia di Bandiera: Mario Cattaneo, il jet e i fratelli.*



*Fausti sul Dart (senza balast)*



1. Il tedesco Neubert con la famiglia - 2. L'austriaco Otto Rizzi alla sua prima gara in Italia - 3. La simpatica ed ammirevole Marisa Seren di Torino.

4. Il «ferro d'oro» Piludu con la moglie - 5. Leo Briigliadori e la «sua» squadra - 6. Francesco Moretti di Rieti e l'ing. G.A. Ferrari, unico concorrente su diposto.





7. La famiglia Peccolo al completo - 8. La Rosa Martina consulta le carte (al 25mila?) - 9. Il Fontana, protetto dal Castelnuovo, si avvia alla partenza.

10. Carlo Della Chiesa sul FK-3 assistito dal fratello - 11. Umberto Mantica e l'impareggiabile Gigino Fanoli - 12. L'Angelo Zoli sorride soddisfatto: ha conquistato Marfa!



*Spaenig: il veterano degli stranieri, con la sua nuova squadra e la Matilde con il velocifero.*



*Serra ed il suo squadrone. Non è meglio aumentare il numero dei concorrenti e diminuire quello degli aiutanti?*



*«Brusca e striglia» al Cirrus di Roberto Manzoni, a nulla è valso tant'ardore.*



Anche gli squadristi a terra hanno fatto cilecca. Non hanno capito che (visto il tempo e l'ora dei decolli) si doveva partire subito con i carrelli, mantenersi in contatto con il proprio pilota, dargli le informazioni meteo, incitarlo o — se necessario — frenarlo.

È inconcepibile che il Barioli, con la sua ottima classifica, trovandosi a mille metri su Foligno (con il Cirrus!), rinunci a planare in rotta e scenda sull'aeroporto.

Dove, per cento motivi, non ci arriva il pilota, spesso può arrivarci la sua squadra, magari minacciandolo di una bastonatura.

Anche se quello che precede può essere in contraddizione, ritengo che il pilota debba avere una più ampia scelta nel tempo di partenza. Ho invitato altri, ben più qualificati, a scrivere in proposito, è però sufficiente vedere certi nomi a zero punti per capire che se avessero avuto la possibilità di partire prima avrebbero ottenuto diversi risultati.

Comunque anche questa è fatta! E senza la minima scassatura!

Vergani vince la sua quarta prova seguito dai sorprendenti Dall'Amico e Carrer a più di 100 Km di percorso. Pronzati, Morelli e Zoli a più 80, Peccolo e Tessera-Chiesa a più 60. Barioli e Della Chiesa scendono a Foligno. Piludu e Bucceri a Scheggiano, Motta a Piediluco e il mio cavallo (ovviamente fuori rotta) ai Piani di Ruscio, finalmente un ricupero.

Tutti gli altri (20 concorrenti) a Rieti con zero punti. La velocità non scatta e la distanza massima di Vergani prende 388 punti.

In Lega 2 il solo Moretti fa il pilone e compie 81 Km di distanza. Tutti gli altri rinunciano e quindi la gara non è valida. Sfuma così l'ultima possibilità di una clamorosa affermazione da parte della Rosa Martina.

Le gare sono finite ma il festival continua. Un'abbondante raccolta di fondi permette l'organizzazione di un Gran Gala a favore dei « servizi ».

Avevo già visto alla televisione come si balla oggi, ma vederlo fare da persone che conosco mi ha stupito e non sempre sfavorevolmente. Solo un po' di apprensione quando è sceso in pista il Brambilla, poi anch'io sono stato travolto da un frenetico « slow » ed ho ripreso conoscenza

molto tardi, ma giusto in tempo per fare un altro ricupero (stavolta più laborioso) del mio indomito cavallo.

## 13 Agosto - mercoledì

Sapristi, è già tempo di rientri. Sei sul campo che aspetti di vederli spuntare dai collinini ed i minuti diventano ore. Prepari le valigie e i giorni sono passati come minuti. Buon segno. Andiamo a sentire i discorsi ed a scambiarci il solito arrivederci.

Alla premiazione ci sono tutti e in complesso i premi non mancano. Manca un regista che coordini e renda più calda la cerimonia. Visto che ormai è consuetudine sacrificare una giornata di volo (generalmente di buone condizioni) facciamo almeno le cose con un certo stile.

Oggetti artistici ai concorrenti stranieri. Fiori alle gentili concorrenti: la signora Adele con un onorevolissimo 11° posto, l'impegnata ed anche sfortunata Marisa Seren, e... udite, udite... alla Rosa Martina che ha ottenuto un incontrastato decimo posto in Lega 2.

Ancora un giro di saluti, ancora l'accorata preghiera perché abbiano a scrivere qualcosa per la rivista. Ancora le solite promesse da... volovelisti.

R.S.

# LE CLASSIFICHE FINALI

# E LO SPECCHIO DELLE PROVE

## Classifica "Lega 1" (Trofeo G. Cenni)

Graduatoria	Super	Club	Standard	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE
1	1			Vergani W.	CIRRUS	43	C.S.V.V.A. Varese
2	2			Zoli A.	KESTREL	12	A.V.A.O. Bergamo
3	3			Lamera F.	SHK	17	A.C. Torino
4			1	Perotti N.	LIBELLE	77	A.C. Torino
5	4			Barioli M.	CIRRUS	66	C.S.V.V.A. Varese
6	5			Spaenig R.	FK-3	8	Germania
7	6			Neubert W.	KESTREL	42	Germania
8	7			Cattaneo M.	SHK	19	C.P.V. Milano
9			2	Brigliadori L.	LIBELLE	13	A.V.M. Milano
10	8			Della Chiesa C.	FK-3	71	C.V.T. Torino
11	9			Orsi A.	KESTREL	1	C.S.V.V.A. Varese
12	10			Mantica U.	A-3	3	C.P.V. Milano
13			3	Urbani P.	LIBELLE	91	C.N.V.V. Rieti
14			4	Rizzi O.	AUSTRIA SH-1	30	Austria
15		1	5	Piludu F.	M-100 S	25	C.N.V.V. Rieti
16	11			Orsi G.	KESTREL	18	G.V.V.V. Como
17			6	Pronzati A.	PHOEBUS	103	C.S.V.V.A. Varese
18	12			Carrer D.	A-3	24	A.C. Valle d'Aosta
19			7	Bucceri A.	PHOEBUS	104	G.P.V. Padova
20		2	8	Tessera Chiesa E.	M-100 S	64	A.C. Torino
21			9	Dall'Amico P.	LIBELLE	4	A.C. Torino
22	13			Morelli P.	SHK	88	A.C. Torino
23			10	Motta C.	A-2	6	A.C. Torino
24		3	11	Peccolo L.	Ka-6	181	A.C. Torino
25	14			Fontana V.	A-3	63	A.V.A.L. Varese
26	15			Serra S.	ZUGVOGEL	63	A.C. Bologna
27		4	12	Fabbri G.	FOKA	14	A.C. Valle d'Aosta
28			13	Rizzi G.	LIBELLE	7	A.V.A.O. Bergamo
29		5		Ferrari G. A.	CVV-8 BIPOSTO	0	C.N.V.V. Rieti
30	16			Manzoni R.	CIRRUS	44	C.S.V.V.A. Varese
31		6	14	Agresta P.	URIBEL C	101	C.P.V. Milano
32		7	15	Rasini C.	URIBEL D	33	A.C. Valle d'Aosta
33		8	16	Seren M.	M-100 S	65	A.C. Torino
34		9	17	Fanti P.	M-100 S	11	A.V.A.O. Bergamo

1 <sup>a</sup> PROVA 1/8 p. 1.000 ←→ 149,2 Km		2 <sup>a</sup> PROVA 2/8 p. 1.000 ←→ 170,8 Km		3 <sup>a</sup> PROVA 3/8 p. 1.000 △ 127,6 Km		4 <sup>a</sup> PROVA 4/8 p. 1.000 △ 205,6 Km		5 <sup>a</sup> PROVA 5/8 p. 1.000 ←→ 180,8 Km		6 <sup>a</sup> PROVA 6/8 p. 388 ←→ 149,2 Km		PUNTEGGIO FINALE	% punti 5388	
1.000	1	753	11	1.000	1	1.000	1	929	4	388	1			5.070
926	2	865	6	711	10	715	12	944	3	300	6	4.461	39	82,8
874	5	872	4	813	3	841	5	829	11	0	15	4.229	43	78,5
887	4	1.000	1	429	20	950	3	858	6	0	15	4.124	49	76,5
657	14	965	3	799	5	716	11	729	16	210	9	4.076	63	75,6
923	3	975	2	766	6	547	28	842	8	0	15	4.053	62	75,2
803	6	840	8	310	31	879	4	870	5	0	15	3.702	69	68,7
776	8	663	12	643	16	721	8	842	8	0	15	3.645	67	67,6
800	7	515	16	753	7	718	10	836	10	0	15	3.621	65	67,2
543	21	355	21	823	2	820	6	770	13	210	9	3.521	72	65,3
742	11	0	31	692	12	965	2	1.000	1	0	15	3.399	72	63,1
622	15	868	5	496	18	681	15	683	19	0	15	3.350	87	62,2
689	12	615	14	685	13	639	17	682	20	0	15	3.310	91	61,4
563	19	615	14	724	8	629	19	761	14	0	15	3.292	89	61,1
528	24	778	10	678	15	616	21	568	25	97	11	3.265	106	60,6
688	13	0	31	679	14	799	7	945	2	36	14	3.147	81	58,4
773	9	492	19	522	17	704	13	299	32	318	4	3.108	94	57,7
620	16	139	27	713	9	557	25	696	18	368	3	3.093	98	57,4
603	17	0	31	800	4	719	9	857	7	97	11	3.076	79	57,1
518	25	658	13	332	22	611	22	676	21	238	8	3.033	111	56,3
66	34	779	9	240	32	693	14	825	12	388	2	2.991	103	55,5
767	10	139	27	332	22	588	23	705	17	313	5	2.844	104	52,8
582	18	437	20	327	30	620	20	663	22	46	13	2.675	123	49,6
163	30	515	16	430	19	567	24	622	25	250	7	2.547	121	47,2
532	23	515	16	332	22	536	29	567	29	0	15	2.482	134	46,1
151	31	355	21	704	11	635	18	633	23	0	15	2.478	119	46,0
541	22	272	26	332	22	530	30	616	20	0	15	2.281	141	42,3
222	27	862	7	240	32	653	16	297	33	0	15	2.274	130	42,2
185	29	355	21	428	21	554	26	628	24	0	15	2.150	136	39,9
545	20	355	21	240	32	237	32	741	15	0	15	2.118	135	39,3
151	31	355	21	332	22	549	27	563	30	0	15	1.950	146	36,2
151	31	139	27	332	22	244	31	608	27	0	15	1.474	153	27,3
236	23	52	30	332	22	138	33	467	31	0	15	1.225	157	22,7
193	28	0	31	332	22	132	34	0	34	0	15	657	164	12,2

# LE CLASSIFICHE FINALI

## Classifica "Lega 2" (Trofeo A. Tait)

Classifica	PILOTA	ALIANTE	N.	
			di	ENTE
			gara	
1	Balzer M.	LIBELLE	5	A.V.A.O. Bergamo
2	Brambilla L.	E.C.41	27	A.V.A.L. Varese
3	Bernasconi M.	SKYLARK 4	39	A.V.A.L. Varese
4	Moretti F.	M-100 S	67	C.N.V.V. Rieti
5	Capoferri S.	LIBELLE	9	A.V.A.O. Bergamo
6	Pressato R.	M-100 S	15	A.V.A.O. Bergamo
7	Vitali G.	M-100 S	20	A.C. Bergamo
8	Tranchida A.	M-100 S	2	A.C. Valle d'Aosta
9	Fausti F.	DART-17	10	A.C. Bergamo
10	Martina R.	M-100	21	A.C. Torino



Mario Balzer ha 29 anni, è sposato e padre da pochi mesi. La moglie è contenta della passione del marito, anche se non la condivide. Con i fratelli attende ad un'industria dolciaria.

Ci si aspettava di meglio come tempo. Io sono abbastanza soddisfatto e spero che questa vittoria sia di stimolo al mio rendimento. Le gare sono state abbastanza interessanti, con qualche punto estremamente impegnativo e qualcun'altro molto facile. Al mio attuale stato d'esperienza, ritengo che il fattore macchina abbia un'importanza relativa; io avrei potuto bucare pur disponendo di una macchina superiore, mentre Capoferri, con la stessa macchina, non ha ottenuto i risultati che si poteva aspettare. È ovvio che per i piloti di maggior esperienza il fattore macchina diventa molto più importante, anche se i risultati di Piludu fanno pensare diversamente. Per quanto riguarda i Campionati, anche se la risposta può sembrare interessata, penso che si debba attribuire il titolo nazionale anche al vincitore della Lega 2, oltreché, ben s'intende, alla Libera ed alla Standard in Lega 1.

Mario Balzer

# E LO SPECCHIO DELLE PROVE

1 <sup>a</sup> PROVA	2 <sup>a</sup> PROVA	3 <sup>a</sup> PROVA	4 <sup>a</sup> PROVA	5 <sup>a</sup> PROVA	6 <sup>a</sup> PROVA	PUNTEGGIO	%
F. 1000	p. 600	p. 1000	p. 1000	P. 1000	p. 0		
→	→	→	→	→	→	FINALE	4600
←	←	←	←	←	←		
149,2 Km	170,8 Km	116,0 Km	116,0 Km	180,8 Km	149,2 Km		

1.000	1	600	7	514	4	951	3	941	2	Prova non valida — tutti sono riatterrati a Rieti — solo Moretti è atterrato a Capo-dacqua (Km 81).	3.906	11	84,9
572	4	0	7	990	2	1.000	1	1.000	1		3.532	15	77,4
768	3	320	4	514	5	909	2	912	3		3.423	17	74,4
931	2	463	2	508	8	560	7	771	6		3.233	25	70,3
0	7	463	3	514	7	673	5	870	4		2.520	26	54,8
403	6	280	5	532	3	585	5	222	8		2.022	28	44,0
513	5	0	7	514	9	762	4	222	8		2.011	30	43,7
0	7	125	6	400	9	442	8	353	5		1.820	35	39,6
0	7	0	7	1.000	1	0	9	264	7		1.264	31	27,5
0	7	0	7	0	10	0	9	0	9		0	42	—



Lorenzo Brambilla è un ingegnere di 33 anni. Lavora alla Montecatini Edison ed è scapolo. Ha conseguito il brevetto nel 1962 e preferisce le bionde.

Quest'anno la Lega 2 è stata più divertente in quanto eravamo in un gruppetto abbastanza omogeneo che andava passabilmente bene. Intendo omogeneità di piloti, più che di macchine, e conseguentemente più agonismo, anche se limitato, per me, a solo quattro prove. Circa l'assegnazione dei temi di gara, ritengo che — quando possibile — sia preferibile il tema unico per le due Leghe, in quanto si rende possibile un confronto, almeno nei tempi. Inoltre anche per noi di Lega 2 risulta più facile perché cerchiamo di seguire quelli più bravi e riusciamo ad essere più veloci che non quando abbiamo temi differenti.

Lorenzo Brambilla

# Il discorso di chiusura

Anche quest'anno il tempo ha voluto tradirci, impedendo soprattutto, date le condizioni temporalesche, che si potesse effettuare una gara di distanza libera.

Tuttavia, nel complesso, le prove effettuate e che la Commissione Sportiva Operante si è preoccupata, giudiziosamente e con senso di alta responsabilità, di predisporre, approfittando delle pause fra un temporale e l'altro, hanno fatto registrare al Campionato un livello tecnico largamente superiore a quello dello scorso anno.

Queste prove sono state complessivamente sei, delle quali le prime tre, anche se un po' difficili, sono state grandemente selettive ed hanno messo in evidenza la preparazione e la capacità dei piloti e la bontà delle macchine.

In occasione della quarta prova è stato battuto il record femminile di velocità su percorso triangolare di 200 Km con oltre 92 Km/h (il precedente era di 75 Km/h).

Nella classe maschile (monoposti e biposti) sono stati superati i precedenti primati senza raggiungere, però, i due Km in più, come previsto dalle norme F.A.I. per il riconoscimento del nuovo primato. Cosa molto importante da rilevare è che, nonostante i numerosi atterraggi fuori campo, quest'anno non si sono verificati danni né agli alianti né ai piloti.

Tutto sommato ritengo che il Campionato 1969 si sia concluso in modo più che soddisfacente, dato che non ha avuto dalla sua parte il favore del tempo: soddisfacente, anzitutto, per voi concorrenti che lo avete animato dando il meglio di voi stessi, sorretti e guidati da uno spirito agonistico che non ha

l'eguale; soddisfacente per quanti hanno concorso a regolarne l'organizzazione e lo svolgimento e che hanno visto il loro lavoro, eseguito con coscienza e con scrupolo, notevolmente fruttuoso.

Ognuno ha voluto e saputo prodigarsi nell'assolvimento dei propri compiti con la maggiore dedizione, del che non c'era da dubitare. Il servizio assistenza meteorologica ha funzionato in modo egregio. In modo altrettanto egregio hanno svolto la loro opera i goniometristi dell'Esercito, i telemetristi della Marina, i piloti trainatori, gli aiutanti: questi ultimi, per i numerosi atterraggi fuori campo, hanno dovuto svolgere un lavoro oltremodo intenso.

A nome dell'Aero Club d'Italia esprimo a tutti indistintamente il ringraziamento più vivo ed il plauso più sincero. Questo ringraziamento e questo plauso intendo particolarmente rivolgerlo ai concorrenti stranieri che si sono egregiamente battuti a fianco dei nostri piloti, al bravo Vergani vincitore in Lega 1, al bravo Balzer vincitore in Lega 2, alla gentile signora Orsi sempre sulla breccia con indomita passione e sempre pronta a superare se stessa.

Ringrazio infine l'Aeronautica Militare per l'assistenza e gli aiuti logistici forniti; la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e il Registro Aeronautico italiano per la valida collaborazione prestata dai rispettivi funzionari; le Autorità che con la loro presenza hanno voluto onorare questa cerimonia; la stampa che è stata tanto solerte nel seguire ed illustrare, di fronte all'opinione pubblica, le fasi ed i risultati della bella competizione.

Arrivederci l'anno prossimo.

# Una lettera da Roma



Caro Direttore,

come avevo promesso, le invio, per Volo a Vela, alcune note, buttate giù così come mi sono venute in mente, nel silenzio di Roma deserta, mentre attendo che si plachi l'ondata di auto che ha sommerso le strade d'Italia, per prendermi un supplemento di vacanza, dopo quella di Rieti che considero la più bella di tutte. E non soltanto da quest'anno.

Quanto le scrivo non ha alcuna pretesa di originalità, e tanto meno mi anima la presunzione di indicare delle soluzioni ai tanti problemi che travagliano il nostro volo a vela, o di affrontare questioni tecniche, per le quali Volo a Vela conta penne molto più qualificate della mia. Desidero soltanto riportare delle impressioni non soltanto personali, ma che presumo interpretino i sentimenti ed il pensiero di altri volovelisti, talvolta chiaramente espresso, oppure lasciato comprendere.

Siamo arrivati alla nona edizione del Campionato ma come ben sappiamo la competizione di Rieti, disputa del titolo a parte, ha già 12 anni, anzi 13 se si conta il 1963 in cui si effettuò un semplice raduno a causa dei Mondiali, disputati in Argentina, che avevano anticipato le ferie di vari piloti, ed assorbito le risorse finanziarie del capitolo volo a vela.

L'organizzazione, dopo tanto rodaggio va piuttosto bene e forse si è anche snellita, ma certe deficienze si sono fatte sentire ed hanno suscitato più o meno sommesse doglianze. In omaggio a Vespasiano, illustre concittadino di Rieti, non si potrebbe ricordarlo di più — a Rieti c'è un bel teatro a lui dedicato,

ma ai volovelisti ed ospiti non serve perché essi si godono ben altri spettacoli nel più bel teatro naturale del mondo con scenari stupendi e mutevoli — erigendo qualche monumento strategicamente ubicato, oltre quello che fa da originale sfondo alle cerimonie di apertura e chiusura del Campionato? L'esigenza è vecchia, ma ora con il costante incremento dei partecipanti e di quelli che con famiglia si attendano ai bordi del campo conferendogli un simpatico carattere di Camping, nel quale oltre alle auto portano una nota originale gli allianti, ora dicevo, questa esigenza si è fatta più pressante. Bisognerà provvedere, anche a costo di economizzare, si fa per dire, sui premi!!!

A proposito dei quali il volo a vela, o meglio la sua massima competizione, vanta sempre il primato dell'austerità. Come le cerimonie della rapida consegna dei premi, vanta quello del più accentuato anticonformismo. Da ricordare in particolare la scenetta della « solenne » consegna delle medaglie ricordo, (unico tangibile segno e compenso per molti concorrenti), che dà vita ad un'altra gara, nella quale le difficoltà tecniche ed il valore agonistico non sono assolutamente inferiori a quelle di volo a motore.

Per le quali le premiazioni sono delle feste mondane che con lo sport poco hanno a che vedere.

Dopo queste frivolezze delle quali mi scuso, passo a cose e problemi molto più seri. Ad esempio quello purtroppo sempre più grave dei trainerati. Dovevano essere otto, mancato quello che Ciani

stava portando a Rieti, seriamente danneggiato e forse perduto, ne sono rimasti soltanto sette per lanciare 44 alianti. Si è constatato come fossero insufficienti, con la conseguenza di influire, data la mutevolezza e la rapida variabilità delle condizioni durante le partenze, sullo stesso esito della gara. Poiché l'ideale sarebbe di lanciare tutti i concorrenti in uguali condizioni, pur riconoscendo che questo ideale è soltanto teorico, si dovrebbe fare, o aver fatto tutto il possibile per avvicinarci al massimo, a questo traguardo tanto importante ai fini sportivi.

La carenza di traini in gara non è che un aspetto, e una conseguenza di una situazione generale che si sta deteriorando rapidamente senza, che io mi sappia, siano stati adottati adeguati provvedimenti. Gli L 5 sono sempre meno, eppure qualche Aero Club, che non fa volo a vela, continua ad usarne come aerei da scuola o turismo, nonostante il potenziamento della flotta per il quale sono stati spesi molti milioni. Che ne è di una delibera del Consiglio Federale dell'Ae.C.I. risalente ad alcuni anni or sono (sotto la presidenza Zerbinati), che riservava gli L 5 agli Aero Club svolgenti attività di volo a vela?

Ricordo che tale delibera passò con molte difficoltà per la resistenza di alcuni consiglieri, che per tutelare il proprio sodalizio, pretesero ed ottennero delle particolari limitazioni, che finirono per frustrare o, se si preferisce, insabbiare il provvedimento. Allora però, mancando di fondi, non s'era ancora iniziata la politica di rinnovamento flotta, e qualche ragione per non dar corso alla delibera c'era, ma non però in tutti i casi. Oggi, anzi da qualche anno, quelle ragioni non esistono più, il rinnovamento della flotta ha migliorato molte situazioni, e arricchito gli Aero Club, ma gli L 5 hanno continuato ad essere utilizzati in attività per le quali sono meglio indicati i nuovi aerei, ed il volo a vela continua a soffrirne. Se, come credo, esistono ancora degli L 5 inseriti nell'attività volovelistica, mi sembra non ci sia tempo da perdere, anche se si corre il rischio di chiudere la stalla dopo che quasi tutti i buoi sono stati rubati. È consuetudine, oltre che dover ringraziare tutti coloro

che in un modo o nell'altro hanno dato la loro opera al successo della competizione, in primo luogo a quegli oscuri cirenei che sono i piloti trainatori.

In sede di premiazione sono stati ricordati unitamente a tutti gli altri, cominciando da Rovesti, sempre efficientissimo oltretutto utilmente didattico, alla Commissione sportiva operante, all'ottimo direttore di gara e via di seguito. Non mi sembra però, potrei sbagliarmi, e in tal caso me ne scuso, si sia ricordato particolarmente l'Ing. Ciani. Egli, come ben sapete, non ha potuto dare la sua preziosa opera, quale componente la Commissione sportiva operante e quale pilota trainatore, per un incidente di volo occorsogli durante il trasferimento a Rieti. Non ha dato purtroppo la sua opera ma ha dato molto di più, e merita molto di più di un semplice ringraziamento.

Gli amici volovelisti ed estimatori di Edgardo Ciani, che sono tanti, gli hanno fatto pervenire in vario modo e con vari mezzi i loro auguri per una rapida e completa guarigione. Da amico estimatore e lettore di questa rivista, alla quale Ciani regala, per la gioia di noi tutti, pagine ricche di scanzonato umorismo e di preziosi insegnamenti tecnici, desidero rinnovargli i più fervidi auguri ed esprimergli la più viva riconoscenza. Nella elencazione dei premi, forse da buon « marimba » (vale per matusa rimbambito), comincio a diventare duro di orecchio, non ho sentito sia la classifica per Aero Club, di cui si parla all'articolo 10.6 del Regolamento, che il relativo premio. Mi scuso ancora se la classifica è stata resa nota, nel dubbio osservo che per merito di Vergani e Barioli, con 5.070 + 4.076 punti, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino è in testa, seguito dall'Aero Club di Torino (Lamera e Perotti) con 4.229 + 4.124 e dal C.P.V. di Milano, Cattaneo e Mantica, con 3.645 + 3.350. Per chi ama la statistica vediamo che in quanto a partecipazioni Torino è in testa con 9 alianti dell'Ae. Club e uno del C.V.T.; Varese segue con 5 alianti del C.S.V.V.A. e 3 dell'A.V.A.L. Bergamo a sua volta ha portato 8 alianti.

Questi sodalizi meritano un vivo applauso. Speriamo che il loro esempio sia seguito da altri, che forse non hanno an-

cora compresa la grandissima utilità di partecipare, non importa con quale immediato risultato.

Si è posto molte volte l'accento sul problema dei giovani e dei rincalzi, che non sono la stessa cosa. Mentre per i giovani le prometto l'invio di un « pezzo » nel quale dimostro la necessità del rilancio del volo a vela giovanile, per i rincalzi non vorrei tacere il mio compiacimento in seguito alla bella prova fornita da Barrioli. Egli, non se la prenda, non è un giovane di quelli cui si riferirà il mio scritto di cui sopra, ma lo è dal punto di vista sportivo. Se non erro è alla sua terza partecipazione al Campionato, dopo aver esordito in Lega 2 nel 1965. Il suo attuale piazzamento davanti a tanti piloti di maggior esperienza e reputazione costituisce una lieta sorpresa, tanto più gradevole a fronte di altre che ci hanno dispiaciuto, ma questo è lo sport. Un breve cenno agli alianti. Come osserva la premessa al questionario che la Commissione per il volo a vela ha distribuito ai concorrenti, e come tutti hanno potuto constatare, « il parco nazionale di alianti si è nella gran parte aggiornato a livello avanzato ». Non entro nel merito dei motivi che hanno determinato il sondaggio, ma ricordo di aver assistito, in una delle ultime Assemblee dell'Aero Club d'Italia, ad interventi di presidenti di Aero Club che si sono battuti per l'abolizione dei contributi d'acquisto ai privati. In nome di principi solo teoricamente validi essi ottennero l'abolizione di quei premi.

Di fronte all'attuale situazione che pone i nostri volovelisti in condizioni di battersi ad armi pari con i più forti avversari, disponendo di alianti quasi tutti appartenenti a privati, mi chiedo a quale livello sarebbe il nostro parco se ci fossero soltanto gli alianti dei Club. E con quali alianti avremmo partecipato ai mondiali e parteciperemo a quelli prossimi se non si potesse disporre di quelli privati?

Premesso che ai presidenti di molti Aero Club il volo a vela non interessa nel modo più assoluto, e non interessa che l'Italia faccia una brutta figura in un confronto di importanza mondiale, mi chiedo se chi dovrebbe preoccuparsene ci abbia mai pensato. Mi riferisco al grande assente, che non è, maliziosi let-

tori, chi voi pensate. Non è una persona fisica, è tutto l'Aero Club d'Italia nei suoi organi centrali, Presidenza, Consiglio Federale, Commissione Sportiva Centrale, sempre regolarmente assenti. Fanno eccezione le fugaci apparizioni d'obbligo del Segretario Generale all'inizio ed alla fine del Campionato, e di ciò gli siamo grati. Ho sempre lamentato e criticato, anche con altre gestioni, questo assenteismo sebbene il presidente o qualche consigliere federale assistessero ad almeno una giornata di gare sino alla fine.

Forse nel nostro amore per il volo a vela, caro direttore, siamo ingiusti non rendendoci conto che in tempo di ferie non tutti, non conoscendo la bellezza del volo a vela, sono disposti a sacrificargli almeno un'intera giornata. Nella speranza e con poca fiducia che ciò venga un giorno compreso anche fuori dal nostro ambiente, le invio i miei saluti più cordiali.

*Umberto Nannini*

\* \* \*

## **12° BRIEFING « DUE TORRI »**

**Ricordiamo ai nostri lettori che l'appuntamento è per il 30 NOVEMBRE 1969.**

**Gli amici bolognesi stanno già predisponendo la circolare con il dettaglio del programma.**

# «Posata la cloche prendiamo . . . la penna»

Se ne sono andati tutti da Rieti; con un velo di melanconia ma con sufficiente entusiasmo per il ben preciso programma sportivo da far realizzare ai miei Soci del Libelle, me ne resto qui davanti alla mia tenda a guardare la pista prima tanto affollata ed ora tanto vuota. Se non fosse per una promessa fatta all'amico Scavino, me ne starei volentieri pancia all'aria a fantasticare e, invece, così penso di buttar giù alcune osservazioni sul Campionato testé concluso.

Il fatto che io non abbia partecipato a tutte le edizioni degli ultimi anni e precisamente soltanto a quelle del 1962 - 1964 - 1967 - 1969, mi permette forse di riscontrare con più evidenza certe evoluzioni che il Campionato ha subito, perché mi manca quella lenta e graduale assuefazione che è stata possibile in chi ha vissuto tutte le edizioni. Ed ecco per punti le mie opinioni:

1) La gara non costituisce più assolutamente uno sforzo fisico anche per chi come me non era allenato: oserei dire che essa è tanto rilassante che consente al pilota, affaticato da un anno di lavoro, di ingrassare e di curarsi un eventuale esaurimento nervoso. Ritengo però che questa sia una particolarità italiana dovuta ai temi troppo corti che si riducono a 2 ore in media di volo di gara.

2) I risultati di una prova sbagliata non sono assolutamente più rimontabili, per cui non vale più la frase: «abbi fede che il Campionato è lungo» tante volte profferita all'autore di un «buco» e tante volte verificata in passato. Il Campionato è breve e deve essere corso come un corridore da pista e non come un corridore da Tour de France.

3) La gara ha assolutamente perduto

quella che era la grande soddisfazione del «rientro al Campo». So di non dire una cosa nuova ma lasciatemi ribadire che una gara solo ed esclusivamente impostata sulla velocità è piuttosto noiosa, fa perdere quello che era il sapore romantico della gara di volo a vela, relega le conoscenze meteorologiche del volovelista ad un rango di secondo piano.

4) I temi di gara di oggi sono ancora quelli dei tempi dei Passero e dei Canguro, con una monotona predilezione per i temi sulla piana di Foligno; un tempo si volava di più verso il Sud per esempio. Questo contribuisce a renderci «piloti da pista» per i quali le cose più importanti sono due: ascoltare bene cosa dicono gli altri per radio e fare bene le prime due termiche.

5) La scelta del tempo di decollo da parte del concorrente è secondo me un principio da ripristinare almeno in certe giornate meteorologicamente difficili. Anche se c'ò costituisce un modesto aumento delle difficoltà di linea, consente al pilota di essere più responsabile del momento in cui iniziare il suo volo.

6) Il Campionato ci ha nuovamente fatto incontrare tra le stesse facce: l'esempio di un Barioli brillante classificato è una eccezione che conferma la regola. La lotta per il successo è ancora combattuta tra i piloti di 10 anni fa, l'età media dei piloti è paurosamente elevata (sui 40 anni). Questo stato di cose ha delle sue precise motivazioni che non voglio qui analizzare, ma è certo che si tratta di un fenomeno esclusivamente italiano. Lo si è già detto, ma lo ripeto: noi abbiamo in questi ultimi anni costruito un volo a vela di élite tipico di paesi a forti contrasti sociali, non di un paese che si definisce democratico. Il costo dell'aliante e l'incentivazione dell'aliante sempre più costoso è uno dei fattori fondamentali di questa situazione.

7) Guardiamo in faccia ai proprietari degli alianti di classe libera presenti in gara: per essi (tolta una sola eccezione) non ha nessuna importanza spendere un milione in più per avere un aliante migliore, per cui, premio Ae.C.I. o non, avrebbero ugualmente fatto il medesimo acquisto; guardiamo ai proprietari degli alianti di classe standard: per essi il costo dell'aliante è DETERMINANTE. Fatta questa considerazione è un sillogi-

sino affermare che è perfettamente inutile che l'Ac.C.I. dia un premio agli alianti di classe libera ed è invece assolutamente indispensabile che i premi agli acquirenti di alianti standard (o di biposti per altri motivi) siano dati con maggior celerità. Questo sempreché si voglia non fare un volo a vela di élite.

Comunque il Campionato 1969 ha segnato una grande conquista che andrà a vantaggio del prossimo campionato: il plebiscitario voto di tutti i piloti a favore della suddivisione in classe libera e classe standard con due campioni italiani. La disparità delle macchine (parlo delle macchine moderne, troppo semplicionamente definite « super » nel regolamento) è apparsa quanto mai evidente: nei primi 13 classificati figurano solo 2 standard, uno al 5 posto ed uno al 9 posto. È per lo meno ingiusto che una prova come quella di Perotti sia stata valutata soltanto al 5 posto ed è apparso evidente che qualche pilota di classe Standard per battersi a tutti i costi con i « libera » abbia tanto forzato da restare fuori campo.

C'è ancora una categoria che nel prossimo futuro meriterà di essere considerata a sé: quella dei biposti. Il volo di gara e quello sportivo in genere fatto su un biposto ha un troppo evidente interesse per essere definitivamente trascurato. È quasi tempo ormai che ritornino in auge. Del resto non sto inventando niente perché in Germania questo è già avvenuto quest'anno.

Mi è infine piaciuto oltremodo il gesto fatto dalla moglie di un concorrente: quello di voler premiare a dispetto della balordaggine di un regolamento quello che all'occhio di tutti andava premiato. Quel gesto, anche se fatto con molto garbo, deve essere da noi tutti ricordato come un esempio di grande valore: esso ha fatto capire a noi volovelisti che dobbiamo acquistare coscienza delle nostre aspirazioni e che dobbiamo essere noi i primi artefici del nostro destino, che è inutile lamentarsi di questo o di quello ma che occorre avere il coraggio delle proprie idee nei momenti importanti: è quello che è stato fatto il giorno 2 agosto ore 19 ed il giorno 13 agosto ore 13.

## Distanze maggiori e temi nuovi

La nota più saliente e lieta dei Campionati italiani di quest'anno è stata indubbiamente la mancanza di danni alle persone ed alle macchine per atterraggi fuori campo, cosicché tutti i 44 alianti hanno potuto terminare indenni la competizione.

Questo risultato è stato ottenuto da una più alta maturità del corpo dei partecipanti; ma esiste il sospetto che abbia contribuito non poco la prudente dimensione ed orientamento dei temi di gara. I tempi di volo sono stati relativamente brevi ed i percorsi su rotte ormai più che conosciute. Su sei gare, si sono avuti ben dieci passaggi da Foligno e questo ha indubbiamente favorito i « vecchi », così come la brevità dei voli ha conferito indubbio vantaggio agli strateghi dell'ora di partenza.

Quest'anno Rieti si è dimostrato un po' vecchio ed occorre quindi trovare nuovi spunti per la prossima edizione, così che la nostra massima competizione riprenda quel ruolo formativo di una buona classe sportiva che ebbe nel passato.

La Commissione Operante e la meteorologia hanno dovuto non poco faticare per inserire fra i vari piovoschi le sei rituali prove indispensabili per una onorevole disputa del Campionato; tuttavia l'impressione è che non si sia del tutto avvertito che il passo medio dei nuovi alianti (80/85 Km orari) è ben diverso da quello dei Passero e dei Canguro (50/60) con cui si compivano gli stessi temi anni or sono. Ben altre imprese si compivano infatti allora, e con minore esperienza.

Distanze maggiori, e temi nuovi, così che tutti debbano partire all'incirca nella stessa mezz'ora e tornare a navigare con carte e bussola. Interessante sarebbe l'inclusione di una prova di distanza e di qualche corsa in linea retta o su spezzata, entrambe prove molto qualificanti

e suggestive, anche se un poco più onerose di fatiche e denaro.

Il complesso dei partecipanti, a parte qualche nome, non ha tratto il dovuto profitto dalle nuove macchine e ciò, almeno in parte, per mancanza di allenamento preventivo. Nei club periferici si fanno troppo poche distanze extra-insegna.

Le nuove leve sono scarse di numero e di preparazione sia agonistica che volovelistica. Ancora troppi sono gli assenti proprio là dove si impara e si fa il vero volo a vela. La lega 1 è troppo mista ed andrebbe sfrondata da quei pochi concorrenti meno preparati che la condizionano sia come assegnazione di temi che come gioco di punteggio; entrambe le Leghe hanno poi fornito spettacolo di scarso mordente nell'ultima gara.

La classifica generale rispecchia il solito divario fra alianti « Super » e « Club » e, nella prima, fra « Libera » e « Standard ». Tuttavia le due classifiche per stralcio permettono una buona valutazione dei singoli gruppi di alianti ed un buon confronto. Ottimo il risultato di Perotti e di Piludu, primi nelle classi standard e « Club » rispettivamente, davanti ad un buon nerbo di macchine e piloti di rilievo. Sorprendente Barioli, che

ha realizzato il 75 % del massimo punteggio teorico e che ha saputo trarre profitto dal precipitato di grossi nomi; buona infine la conferma di Tessera Chiesa che sarebbe ora di vedere al confronto con una macchina più moderna.

Dopo la seconda gara, in cui l'orario di decollo ha inciso fortemente sul rendimento dei singoli gruppi di concorrenti, la Commissione Sportiva ha adottato il principio di aprire il traguardo di partenza dopo il decollo dell'ultimo concorrente. Una regola ormai diffusa anche all'estero e da mantenere.

Apprezzatissimo il lavoro oscuro dei trainer, dei commissari sportivi (ai quali non si deve chiedere per radio che segnale c'è a terra) e dei telegoniometristi, che la Commissione Sportiva dovrebbe presentare ai concorrenti almeno a fine gara, perché si possano ringraziare come è dovere.

Il sud di Rieti è ancora seminesplorato: la Commissione Sportiva ha tutto un inverno per prepararsi.

*Walter Vergani*

\* \* \*

## ***volovelisti italiani***

*Leggete e diffondete "VOLO A VELA"*

# Test dell'aliante di classe Standard LS-1

*Traduzione dell'articolo di Dieter Schmitt, apparso su FLUG REVUE del gennaio 1969 a cura di Filippo De Ferrari e Bruno De Marchi.*

LS-1 significa Lemke-Schneider 1. Walter Schneider si interessa di volo a vela da moltissimi anni e si può dire che egli si occupa, a titolo di hobby, della costruzione di roulottes, ma il suo mestiere principale è quello di pilota di volo a vela.

Sino dal 1955 egli costruì nell'officina paterna diversi alianti in legno. Si trattava per la verità di esemplari singoli di tipi già provati, eseguiti su incarico per accumulare esperienza e per diletto. Nel 1962 costruì, in parallelo con l'Akaflieg di Darmstadt, il proprio aliante D36.

Questo famoso velivolo di alte caratteristiche in GFK, che ancor oggi appartiene certamente alla migliore classe mondiale, costituì, se si considera che venne fabbricato dallo stesso Walter Schneider, il proprio capolavoro. In tale occasione egli si tenne ovviamente in stretto contatto con il « team » dei costruttori del D36, FRIESS, LEMKE e WAIBEL.

Dopo il collaudo l'ing. Wolf Lemke si recò, nel 1965, da Walter Schneider. Entrambi possedevano, grazie al D36, una buona esperienza nella costruzione dei velivoli in GFK e si associarono allo scopo di progettare e quindi costruire a buon prezzo un aliante di classe standard, in GFK, di grandi prestazioni. Lemke iniziò subito il progetto e la costruzione del LS-1 e nel novembre 1967 il prototipo poté effettuare il primo volo. Già in quell'occasione l'aliante stupì non solo per la sua bella linea e per l'eccellente levigatezza delle superfici ma anche per le sue buone caratteristiche di volo.

Dopo alcune modifiche nel sistema di montaggio dell'ala, che divenne conseguentemente molto più semplice, e mi-

glioramenti nella messa a punto dei timoni e nella disposizione dei comandi, si è ora iniziata la produzione in serie. Fortunatamente si riuscì con fatica ad approntare due alianti per il Campionato tedesco di Volo a Vela, che si tenne a Oerlinghausen nel 1968, dove l'LS-1 fece il primo stupefacente debutto: Helmutt Reichmann divenne campione tedesco della Classe Standard e Walter Schneider stesso, alla guida della sua creatura prediletta, ottenne il secondo posto.

Con questo importante successo sorsero però subito anche grossi problemi per il giovane reparto di costruzione alianti della ditta Roulottes Schneider OHG, poiché è difficile, quando si è appena iniziato, aumentare rapidamente la produzione di serie.

Come rese noto Walter Schneider, l'elenco delle opzioni superò abbondantemente il centinaio. Nonostante gli operai dell'officina aliante GFK fossero pochi, si riuscì egualmente con molta energia ed improvvisazione ad aumentare la produzione senza danneggiare la qualità, onde evitare che aumentasse eccessivamente il tempo di attesa a seguito del grosso volume di ordini.

Negli ultimi tre anni ho seguito personalmente, in modo continuativo, effettuando parecchi sopralluoghi, lo sviluppo dell'LS-1, cosicché l'aliante non mi era più del tutto sconosciuto quando lo sottoposi ad un test tecnico.

Purtroppo durante il 1968 il tempo non fu clemente nei confronti dei piloti di volo a vela, ma io sapevo che descrivendo l'LS-1 si erano messe in evidenza particolare le buone prestazioni durante i voli lenti. Così montammo due alianti per le prove.

Il montaggio delle ali è semplice e bastano due persone per infilare nel loro alloggiamento le due semiali, mentre gli attacchi dei comandi si accoppiano automaticamente.

Dopo aver infilato la seconda semiala, il collegamento viene effettuato con due spinotti. I comandi degli alettoni vengono collegati mediante attacchi rapidi a sfera.

Un'apertura d'ispezione, chiudibile con coperchio, consente di controllare questa operazione anche visualmente.

Il montaggio del piano di coda orizzontale è estremamente semplice: viene fatto scivolare entro un telaio e assicurato mediante una vite e una coppiglia a spilla. Non occorre alcuna chiave di serraggio.

Una squadra esperta dovrebbe riuscire a montare con sicurezza l'aliante in due minuti! Ciò è reso possibile, senza fatica, anche dal fatto che le semiali pesano solo 50 kg e il piano di coda orizzontale solo 4 kg.

Il ben ordinato abitacolo offre non solo abbondanza di spazio ma un posto di pilotaggio comodo, senza cuscini né sedili imbottiti, e sicuro.

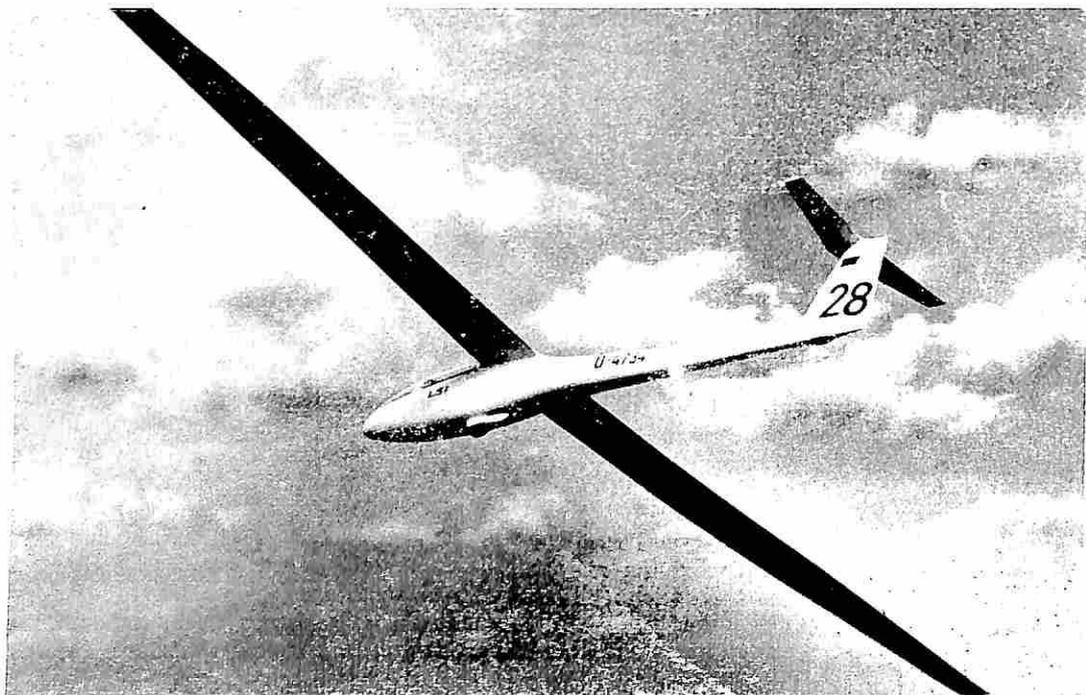
Il comfort è invidiabile.

La pedaliera, incernierata in basso, può essere regolata anche in volo grazie ad otto tacche che coprono un campo di 30 cm.

Ciò serve, e bene, anche per piloti corpulenti. In posizione intermedia non occorre alcun appoggio per la testa, però le cinghie di sicurezza in quattro parti non bloccano in modo sufficiente. Cinghie in cinque parti andrebbero meglio, però sino ad oggi, non sono state installate su alcun aereo.

La capottina asportabile, si inserisce perfettamente sull'abitacolo mediante due grosse leve e, in caso di emergenza, può essere sganciata con sicurezza. Tutti i comandi sono a portata di mano e agevolmente manovrabili.

Al contrario che in molti altri alianti, la leva per il trim a molla, che è munita di un freno ad attrito, è sistemata molto opportunamente sul fianco sinistro. Come con la leva del gas di un velivolo a motore, il movimento può aver luogo facilmente oppure con fatica, e si può persino escluderlo totalmente. Finalmente ero pronto a partire. A causa del terreno bagnato e pesante giungemmo lentamente al punto di decollo. Già allora però durante il traino, ci si poteva render conto



della buona efficienza dei timoni. L'aliante in traino a 100 Km/h vola tranquillo e si lascia pilotare con esattezza; ci si accorge però degli effetti dovuti alla posizione del gancio nel baricentro. Purtroppo l'aria era calma; si vedevano solo poche timide nuvolette che avrebbero procurato un debolissimo effetto, tanto che io mi sarei ritenuto soddisfatto se fossi riuscito ad ottenere un aumento di quota di pochi centimetri.

Poiché la cappottina, a causa dell'elevata umidità, a poco a poco si appannava, si rese necessaria, sin dal volo trainato, l'apertura della valvola di areazione, che viene regolata mediante un pulsante sul cruscotto. L'aria, che viene prelevata da un'apertura posta sulla prua della fusoliera, soffiò con getto potente e in pochi secondi la capottina tornò tersa. Dopo di che bastò una dose d'aria inferiore. La visibilità è ottenuta da ogni lato; per di più a sinistra vi è un grande finestrino scorrevole che si chiude bene. Occorre abituarsi al telaio che delimita la parte fissa anteriore della cappottina. È il prezzo che bisogna pagare per non disturbare troppo presto i filetti d'aria sulla parte anteriore della fusoliera.

Purtroppo, alcuni strumenti si riflettono sulla cappottina, ciò però si può eliminare con una copertura un poco più lunga sul cruscotto. Dopo lo sgancio raggiunti una velocità indicata di 85 Km/h. Riuscii a tenerla senza che l'LS-1 rullasse o beccheggiasse. Riducendo la velocità sino al di sotto di 70 Km/h, si nota un impercettibile fremito nel piano di coda orizzontale; subito dopo, a 65 Km/h, si ha un'oscillazione da rullio-beccheggio, insomma un deciso barcollare, senza però che per questo l'aliante se ne vada tutto da una parte. Anche a 60 Km/h i comandi rispondono in pieno e l'LS-1 si lascia sostenere senza pericolo. Non è tuttavia possibile volare in prestallo per perdere quota.

A 60 Km/h diedi piede e l'aliante iniziò la vite. Ruota veloce e molto picchiato ma regolare. Per terminare la vite è sufficiente mettere i comandi al centro e in questo modo ruota solo per un quarto di giro mentre azionando il piede contrario la vite si arresta immediatamente e riprende rapidamente velocità. Durante la ripresa osservai solo un leggero piegamento dell'ala.

Occorre tener presente che queste osservazioni sono state eseguite con il baricentro in posizione arretrata poiché i miei 71 kg sono da considerarsi un peso leggero. Con queste caratteristiche e con c.n.ari e graduati segnali ammonitori per condizioni di volo critiche, l'LS-1 può pretendere un buon voto.

In spirale, con inclinazione di 50° l'aliante gira a 75 Km/h mentre a 45° occorrono 80-85 Km/h. Se si va troppo adagio, l'LS-1 accenna a un leggero barcollio e si comporta come già riscontrato nel volo diritto. Questo è un comodo preavviso. Il leggero scuotimento ed il barcollio si verificano però solo quando il  $C_p$  massimo è già stato superato. La più propizia velocità di volo è già stata abbandonata. Durante il volo il carico alare era di circa 28,5 kg/m<sup>2</sup>. In casi normali e ben equipaggiati il carico si dovrebbe aggirare sui 30-32 kg/m<sup>2</sup>. Ad una velocità di circa 115 Km/h il variometro indica una discesa di 1 m/sec e a 155 Km/h solo 2 m/sec. Questi sono valori ottimi. Se si aggiungono poi le buone prestazioni nel volo lento ed in spirale se ne trae un quadro ottimo per un aliante standard. Con condizioni termiche deboli mi cimentai purtroppo solo per poco tempo ma potei mantenere un volo piatto. In merito alla capacità di virare si può dire quanto segue: il tempo di inversione da 45° a 45° a 85 Km/h è in media di circa 4 secondi e cioè non superiore a quello della maggior parte degli alianti di questa classe. In genere però sarebbe preferibile, per la classe standard un tempo di 3 secondi.

La superficie delle parti mobili è vistosamente piccola e in relazione a ciò è straordinario come si comporti bene l'aliante in scivolata. A circa 90 Km/h e con pieno impiego del piede e 50% degli alettoni si possono ottenere velocità di discesa di oltre 10 m/sec. La scivolata a sinistra è più efficace poiché lo spostamento verso destra della parte mobile della deriva è maggiore.

Se durante un atterraggio si rende necessaria una più rapida discesa, usando i freni addizionali installati si riesce a scendere a più di 12 m/sec.

Queste buone doti di scivolamento non si riescono troppo facilmente a spiegare dato il piccolo timone e la snella fusoliera.

licra. In ogni caso, poiché i freni hanno un'azione debole si userà spesso la scivolata. I freni si possono regolare e manovrare agevolmente per mezzo della leva sistemata in modo opportuno. Completamente aperti provocano una velocità di discesa di 3 m/sec a circa 80 Km/h e di 4 m/sec a 100 Km/h.

L'azione dei trimm è soddisfacente e l'andatura può essere regolata anche azionando solo questo comando.

Ottima l'efficacia del freno montato sulla ruota che viene azionato dalla leva dei freni aerodinamici.

### *Costruzione*

Dopo la buona impressione che ha fatto questo aliante di modernissima concezione, è interessante addentrarsi un poco nel dettaglio della costruzione.

La fusoliera è composta da due semigusci laterali che vengono completati con le corrispondenti metà del timone di direzione. Prima di questo collegamento vengono montati entro le pinne della deriva tutti i dispositivi, i comandi e anche l'antenna della radio. Il guscio della fusoliera è costruito interamente in resina GFK (resina epossidica e fibra di vetro) ed è quindi un tubo di torsione non rinforzato. Solo nella zona dell'ala ha cinque costoloni, pure costruiti completamente in GFK. Un rinforzo del guscio con schiuma non è necessario. Si ottiene però un ulteriore irrigidimento su tutta la lunghezza del Cockpit grazie al fissaggio del sedile, pure costruito in GFK, alla fusoliera.

Il complesso del sedile costituisce posteriormente la spalliera con il contenitore del paracadute e viene saldato al costolone di accoppiamento diagonale. Nella parte anteriore funziona da fondo, sostiene la barra di comando ed il comando della pedaliera per la regolazione della stessa. Per montare il carrello e per contrastare gli sforzi che vengono trasmessi dalla ruota, serve un costolone costituito da un tubo d'acciaio. Quest'ultimo è dimensionato in modo che, in caso di sovraccarico, si sfondi assor-

bendo energia senza che il costolone di GFK, al quale è collegato, si rovini.

Esso può essere sostituito. È previsto anche un carrello retrattile che viene fornito su richiesta.

Per rinforzare il guscio degli alettoni si è fatto ricorso ad un'anima di schiuma dura, che però non è armata, e che assume in pari tempo la funzione di longherone.

L'ala è invece totalmente rinforzata con 8 mm di schiuma dura Conticell CC 60. Un longherone a Roving assorbe gli sforzi trasversali.

La costruzione mista del longherone in compensato di betulla e fibra di vetro ha permesso la realizzazione di un'ala con allungamento di 23,1, addirittura mitico per la classe standard. La corda alare media è di 65 cm.

Durante le prove l'ala sostenne uno sforzo di 10 G.

L'aliante può essere alloggiato in un rimorchio coperto.

### *Conclusione*

Per quanto sia un aliante di elevate prestazioni l'LS-1 può essere facilmente pilotato anche da piloti poco esperti, grazie alle sue piacevoli caratteristiche di volo. Inoltre la maneggevolezza a terra è difficilmente superabile. La costruzione in vetro-resina garantisce la grande bontà delle superfici per molti anni e di conseguenza il mantenimento delle prestazioni.

# Siamo uomini o . . . generali ?

Caro Scavino,

ti mando un articolo per VOLO A VELA sui progressi delle pratiche per la convalida dei brevetti stranieri in Italia, dopo due anni di attesa.

Ti sembrerà lo sfogo di uno sfiduciato ma non è così; io credo fermamente nella vita, nelle cose belle, in quello che faccio ma altrettanto non credo nella possibilità di smuovere certi ingranaggi arrugginiti dal tempo e dalla volontà degli uomini. Spero serva solo a levare delle speranze a chi ancora ne ha. A me ne sono rimaste ben poche. Grazie!

*Guglielmo Giusti*

## PAZIENZA!

*(ovvero del « sempre più facile »)*

Pazienza è una parola ma è anche una camomilla che mi sforzo di prendere ogni qual volta mi trovo di fronte a quelle situazioni che invece di schiarirsi diventano muri insormontabili contro i quali non puoi che battere le corna senza altro risultato che romperti la testa, ma siccome a me la testa fa ancora male, preferisco dirmi: Pazienza!

Tempo fa l'amico Marietti aveva scritto e pubblicato un articolo (Volo a Vela n. 69, 1967) che illustrava, a chi non le conosceva, le difficoltà e le traversie a cui andava incontro un tapino che, volovelista od aeroturista cittadino straniero ma candido ed ingenuo come tutti noi, venisse per volare e vagheggiasse di vedere il suo regolare Brevetto convalidato in Italia. L'articolo iniziava con un sim-

patico appello al Gen. Garretto, Capo-Ufficio Navigazione Aerea di Civilavia, perché tentasse di smussare gli angoli della macchina burocratica in modo da farla camminare un poco più velocemente.

Ottenere una convalida di un brevetto straniero non è impossibile ma bisogna provare a chiederla per capire cosa vuol dire; l'elenco dei documenti richiesti non è trascendentale ma bisogna saper leggere fra le righe per scoprire le difficoltà.

Circolare Ae. C. Italia 25-5-1964, prot. n. 8663/EB;

per ottenere ecc. ecc... occorrono:

— Domanda in carta da bollo ecc. e va bene, solo che devi prepararla qui, spedirla ed averla di ritorno firmata.

— Carta da bollo, versamento di 600 lire, tutto facile.

— 3 foto di cui una legalizzata su carta legale; e qui cominciamo; perché non basta l'originale del Brevetto con tanto di foto, timbri e controtimbri ma non basta nemmeno che il volonteroso si presenti ad un Notaio del suo paese, perché il tutto deve essere convalidato da un Consolato italiano che normalmente non è a due passi da casa.

— Traduzione in lingua italiana nelle forme legali del brevetto firmata da un traduttore ufficiale; il che vuol dire trovare un traduttore ufficiale che abbia voglia di farlo e che poi « asseveri » con giuramento la propria traduzione presso la Cancelleria della Pretura. Tempo medio: dieci/quindici giorni ed un po' di migliaia di lire, e bisogna aver qui l'originale del brevetto mentre normalmente il proprietario è un pilota che ne usa e che non si diverte a starne senza. Il tutto per tradurre in italiano un brevetto rilasciato secondo le Norme Internazionali ICAO (norme accettate e sottoscritte anche dall'Italia nel lontano 1948 salvo subito dopo dimenticarsi di applicarle), brevetto redatto nella lingua del paese ed in inglese, lingua ufficiale ICAO e che, viste le poche frasi convenzionali contenute, mi rifiuto di credere che i funzionari di Civilavia non sappiano interpretare correttamente.

A questo punto, imbastita la pratica, tempo medio due mesi, si presenta il tutto alla Direzione Aeroportuale di competenza e... si aspetta.

Alcuni esempi:

— Brevetto francese:

iniziata la pratica il 10-3-1962 - ripetuta il 13-7-1967 - ripresentata il 4-4-1968. Convalida ottenuta in 12-8-1968.

— Brevetto svizzero:

pratica presentata il 4-4-1968 - convalida ottenuta il 12-8-1968.

— Brevetto svizzero:

pratica del 6-2-1969 - convalida del 17-5-1969.

— Brevetto svizzero:

pratica dell'8-6-1969, in sospeso in attesa del permesso di soggiorno; il pilota abita a 2 Km dal confine.

— Brevetto francese:

pratica del 12-6-1969 - in sospeso in attesa del permesso di soggiorno; nel frattempo il pilota ha finito il suo mese di ferie e se ne è tornato in Francia.

— Tre brevetti polacchi:

pratiche del 1966, 1968, 1969, abortite prima di riuscire a raccogliere tutti i documenti per ragioni facilmente comprensibili.

Dicono che la maggior perdita di tempo sia dovuta alle indagini che il Servizio Informazioni deve svolgere. E di questa necessità non vogliamo discutere; ci sorregge solo qualche dubbio ed il diavoletto maligno ci fa sorridere quando, guarda caso, le informazioni, gira gira, le vengono a chiedere proprio a noi!!!

E se un giorno riuscite ad avere finalmente la convalida dovete essere pronti a ricominciare da capo con le pratiche perché la stessa scade con il brevetto e dato il tempo trascorso se non è già scaduta è un caso. E per convalidarla non basta ripresentare il Brevetto originale rinnovato ma devi dimostrare, attraverso uno stralcio voli, che l'« aquila » ha fatto le ore indispensabili per il rinnovo « in Italia » oppure, visto che pochi riescono a soggiornare qui per gli anni necessari per il rilascio ed il rinnovo di una carta bollata, allegare stralcio dei voli fatti all'estero firmata dalla Direzione aeroportuale di residenza e convalidata da un Consolato Italiano... sic.

All'articolo di Marietti rispondeva prontamente e simpaticamente lo stesso Gen. Garretto (Volo a vela n. 70, 1967) che, per il gentiluomo che è e per la buona disponibilità che tante volte ci ha dimostrato, assicurava il suo intervento per

tentare di aprire una breccia nel muro burocratico che ci asserraglia tutti.

Passano due anni ma evidentemente certe cose sfuggono di mano anche ai Generali di buona volontà...

L'uovo di Pasqua l'abbiamo ricevuto l'altro giorno sotto forma della circolare Ministero dei Trasporti — Servizio Navigazione Aerea — n. 451033 del 14-7-1969, e come tutte le uova di Pasqua che si rispettino aveva la sorpresa... e bella.

Leggiamo insieme: « Allo scopo di accelerare il procedimento per il rilascio della convalida di brevetti di pilotaggio conseguiti all'estero... ecc. » e di seguito elenca tutte le stesse cose, gli stessi precisi documenti richiesti fino ad oggi, nemmeno uno in meno, e poi:

« 6. - copia fotografica del permesso di soggiorno.

Si fa rilevare che il documento più importante al fine di ottenere con sollecitudine la convalida, è il suddetto permesso di soggiorno ».

Rileggiamo ancora perché forse sono io che per il sole di luglio o perché distratto dall'Apollo che va sulla Luna, non devo aver ben capito: « allo scopo di accelerare... ». Dice proprio così!!!

E lo vedete il turista che viene da noi per godersi i suoi bei quindici giorni di vacanza, che ottiene il permesso di soggiorno dopo un paio di giorni, si prepara la sua bella documentazione, la inoltra al competente Ministero ed aspetta il brevetto per volare... sempre in quei quindici giorni. E non mi si dica che se anche presenta la domanda ed i documenti con molto anticipo, come è permesso fare, riesca ad ottenerlo in un tempo così breve. E non abbiamo forse i Direttori di Circostrizione Aeroportuale che, come controllano i nostri brevetti, potrebbero controllare quelli stranieri?

Senza parlare degli svizzeri che abitano al di là della sbarra di confine e che vengono a volare un giorno ogni tanto; chissà se dovranno chiedere il permesso di soggiorno dalle 14 alle 18 del 29 settembre o dalle 9 alle 16 del 2 ottobre... ma!!! e se poi piove?

Provate ad avere cinque o sei pratiche di questo genere imbastite in corso e poi vedrete come l'indice di rendimento

dell'ufficio del vostro Aero Club aumentata. E all'Aero Club d'Italia si pontifica sugli aiuti da distribuire... questi sono gli aiuti che noi vogliamo; ed è solo un esempio.

Solo i « Comandamenti » sono rimasti nei secoli, perché Legge di Dio ma la legge degli uomini ha il valore che gli uomini gli danno. La condizione di cittadini ci impone di rispettarle ma quando diventano assurde e rasantano il ridicolo gli uomini le devono cambiare... ed in fretta; perché quando si consumano gli anni per arrivare a queste prese in giro; non hanno più senso!

So di fare il solletico all'elefante; può darsi che a tanti di queste cose non glie ne freggi proprio niente, ma a noi sì. Perché a noi gli stranieri interessano, perché ci fanno allegria, perché ci portano qualche soldino, perché ci sentiamo internazionali, perché il volo a vela è bello ed è uguale in tutto il mondo, perché ci sentiamo ridicoli, perché abbiamo vergogna quando dobbiamo spiegare loro tutte queste cose, perché non avete mai visto la faccia che fanno, perché ogni tanto io mi sento un...

E quando uno si sente in gabbia, con la rabbia che lo rodice dentro, con la voglia di rompere la testa contro il muro, non deve cercare di raccogliere tutta la sua calma per riuscire a dirsi... PAZIENZA?

O, a meno di mettersi a contestare anche qui, visto che è il momento e cominciare a gridare nelle orecchie di chi deve sentire... SVEGLIA...!!!

G. Giusti

*Calma Guglielmo. Calma e gesso.*

*Controllati e pensa a quei gentili signori che quando fanno i discorsi ci chiamano « i veri poeti del volo », pensa a loro e non dire più parolacce.*

*Pensa che l'Aero Club d'Italia — non appena avrà inserito il volo a vela nelle Olimpiadi — si occuperà anche di queste piccolezze.*

*Pensa, Caro Guglielmo, che così come il nostro volo a vela ha avuto tanti padri (buona ma unica madre la passione), anche l'Aero Club d'Italia ha tanti « organi tutori » e la richiesta supplementare del permesso di soggiorno può rappresentare, in definitiva, il tangibile contributo di uno di questi « organi ».*

*Ognuno dà quello che ha.*

*Soprattutto non drammatizzare. Di agli amici stranieri che se ne stiano al loro paese e, se proprio vogliono, che vengano in Italia con i loro alianti e tutto è risolto.*

*Sì — qui sta il bello — se lo stesso pilota, che chiede la convalida, decide di venire in Italia con il suo aliante non occorre più niente! Nemmeno la traduzione del brevetto; di colpo i funzionari imparano a leggerlo in inglese.*

*Comunque la soluzione c'è.*

*L'Aeronautica militare deve uscire dal suo letargo volovelistico.*

*Deve costituire centri di attività volovelistica presso ogni reparto (per il proprio personale, ben s'intende) e partecipare in grande stile all'attività agonistica, diffondendo al massimo il « microbo » della passione volovelistica.*

*Non essere scettico, non sono assurdità, pensaci.*

*Nel farraginoso apparato che direttamente e/o indirettamente ci controlla, finiamo sempre per « scontrarci » con poltrone occupate da generali non volovelisti.*

*Ti sarà ora facile concludere che se l'A.M. dovesse pensare seriamente al volo a vela, tra qualche generazione, su quelle poltrone troveremo dei generali volovelisti e tutto sarà più semplice e noi non diremo più: siamo uomini o... generali?*

*Credimi, tuo*

*Un campione in Libera ed un campione in Standard, questo l'incontrovertibile risultato del referendum indetto dalla Commissione di Specialità, ad ulteriore conferma dei pareri già chiaramente espressi dai volovelisti sportivi.*

## Commissione di specialità

### Il Referendum:

Ai piloti concorrenti dell'11° Campionato Nazionale di Volo a Vela.

La comparizione nelle ultime edizioni del Campionato Italiano di Volo a Vela di alianti di superiori caratteristiche ha creato la necessità di raggruppare in due classi diverse le macchine partecipanti alla gara allo scopo di attenuare le differenze di prestazioni esistenti fra gli alianti stessi.

Per questo, valutata superiore la differenza esistente fra macchine recenti ed altre meno moderne, rispetto alla differenza esistente fra le classi libera e standard della suddivisione internazionale, il raggruppamento è stato fatto in « Super » e « Club » secondo criteri di valutazione soggettiva.

Poiché ora il parco nazionale di alianti si è nella gran parte aggiornato a livello avanzato, tale suddivisione ha esaurito il suo compito.

Questa Commissione, allo scopo di presentare alla Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I. proposte di modifiche dell'attuale regolamento del Campionato Italiano ritiene necessario ricevere indicazioni dalla base al fine di definire un orientamento che rifletta le varie tendenze.

Si prega perciò di restituire debitamente compilato il seguente

### Questionario

1) Indicate quali suddivisioni degli alianti in classi preferite tra le seguenti per la Lega 1:

a) attuali classi « Super » e « Club » con classifiche separate .....

b) la medesima con classifica unica e successivo stralcio per la classe « Club » (come nel 1968) .....

c) classe « Libera » e classe « Standard » con classifiche separate .....

d) idem con classifica unica e successivo stralcio della classe « Standard » .....

e) classifica unica per tutti gli alianti (come Campionato fino al 1966) ed una contemporanea con handicap .....

f) due classifiche separate per le classi:  
— « Super » e « Club » .....

— « Standard » e « Libera » .....

ed a parte le stesse con handicap .....

g) classifiche separate con handicap per le due classi:

— « Super » e « Club » .....

— « Libera » e « Standard » .....

h) una classifica per tutti gli alianti con introduzione di handicap .....

i) eventuali vostre proposte diverse dalle precedenti .....

.....  
2) *Titolo di Campione d'Italia*

Indicate, in relazione alla suddivisione in classi prescelta, come debba essere designato il campione d'Italia  
.....

3) *Handicap*

Nel caso siate favorevoli all'introduzione di handicap indicate quale metodo di determinazione dei relativi fattori preferite:

- a) Come a Torino 1969 basato su Mc Cready + 1 (ma moltiplicativi della velocità e delle distanze anziché dei punteggi e pertanto indipendenti dalla percentuale degli arrivati) .....
- b) come sopra ma con Mc Cready + 1,5 .....
- + 2 .....

N.B. L'introduzione degli handicap rende necessaria l'effettuazione di sole prove di velocità con ritorno alla base. Per la determinazione dei fattori di correzione si effettuerebbero appositi referendum.

4) *Lega 2*

a) indicare se si ritiene opportuno mantenerla .....

b) indicare se si ritengono applicabili gli stessi criteri di suddivisioni e classifiche scelti per la Lega 1 .....

c) indicare se si ritiene che l'attuale meccanismo di ammissione in Lega 1 debba essere mantenuto o se si preferisca limitare ai soli due capolista di Lega 2 la promozione in Lega 1 .....

d) preferendo la seconda soluzione della precedente lettera c), indicare se il numero dei promossi dalla Lega 2 alla Lega 1 debba essere aumentato con corrispondente aumento del numero dei retrocessi da Lega 1 a Lega 2 .....

**Ed ecco i risultati:**

— Interpellati: 41 (10 di Lega 2).

— Risposte: 35 (5 di Lega 2).

— 34 risposte sono state favorevoli alla

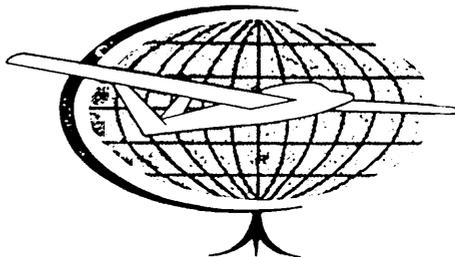
separazione dei concorrenti in classi con attribuzione di un titolo per il primo classificato di ciascuna. La maggior parte (30) ha indicato in « Libera » e « Standard » il criterio di divisione. Di questi, 27 hanno preferito le classifiche separate senza handicap secondo l'attuale formula. Una parte dei rimanenti ha consigliato la classifica con handicap a parte, come confronto.

— 29 risposte favorevoli su 35 (con due astenuti) ha ottenuto la Lega 2 come serie degli esordienti. Solo quattro hanno consigliato la sua abolizione. Anche qui la maggior parte (12) ha manifestato la propensione alla divisione in classe Libera e Standard per gli alianti di Lega 2; gli altri hanno dato pareri diversi (classe unica, 6; classe unica con handicap, 2; classe Super e Club, 2; obbligo di partecipare in Lega 2 con aliante di classe Club, 1).

— 24 intervistati hanno risposto al quesito relativo alla retrocessione dalla Lega 1 in Lega 2 e viceversa. La maggior parte (17) si è dichiarata favorevole a questo scambio fra le due Leghe ed alcuni l'hanno indicato come unica via per accedere alla Lega 1.

Non sono mancati gli spunti interessanti che saranno tenuti in considerazione da parte della Commissione di Specialità in sede di riforma del regolamento per i Campionati 1970.

# VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

---

## ARGENTINA

*(da Aviacion y Astronautica)*

Ha volato il « Superalbatross ». Fra coloro che parteciparono ai Campionati Mondiali di Argentina, certamente qualcuno si ricorderà di quello strano aliante (arieggiante un po' lo Zefir) che era in costruzione presso l'officina del Club Albatross di Merlo. Si trattava del « Superalbatross » progettato dagli Ingg. Altinger e Bertoni, da cui la sigla AB 1, e la cui impostazione risaliva al 1958. Costruzione tradizionale in legno, coda a T pilota sdraiato e flaps. Si tratta indubbiamente di una macchina interessante anche se i ritardi di costruzione ne hanno pregiudicato il suo inserimento nell'arengo sportivo, ma ha il merito di essere il primo aliante interamente progettato e costruito in Argentina.

Rappresenta quindi una grossa soddisfazione per i volovelisti locali il vedere questa macchina in volo, avvenimento registrato verso la fine dello scorso giugno. Dai primi voli il pilota collaudatore Lito Fentanes ha tratto ottima impressione per quanto riguarda manovrabilità e facilità di pilotaggio anche se non ha ancora potuto sperimentarlo a fondo e stabilirne le caratteristiche essenziali.

Ritourneremo in argomento in un prossimo servizio anche in previsione della sua partecipazione ai Campionati Argentini che si terranno nel prossimo Gennaio.

## FRANCIA

*(da Aviasport)*

Coupe d'Europe. Completiamo i risultati parziali del numero precedente.

Sabato 19 luglio si è disputata la 6ª prova, un triangolo di 199 Km, vinta da Hauenstein (CH) seguito da Gross e Burton nella Libera e da Memmert seguito da Stouffs e Rantet nella Standard.

Domenica 20 luglio viene disputata la 7ª prova e per la prima volta vengono assegnati temi diversi alle due classi. Un triangolo di 249 Km alla Libera ed uno di 225 Km alla Standard.

Per la L vince De Dorlodot (B) alla media di 90 Km/h, davanti a Labar e Hauenstein. Nella S Rantet porta alla vittoria l'M.300 alla media di 80 Km/h, seguito da Memmert e Hirtz.

Per l'8<sup>a</sup> prova di lunedì 21 vengono ancora assegnati temi diversi: un triangolo di 280 Km per la L ed uno di 241 per la S.

Le mutate condizioni meteo rendono estremamente duro il raggiungimento della meta, alla quale pervengono solo in tre concorrenti: Labar nella L e Duran e Memmert nella S. Rantet è ottavo con 181 Km.

Martedì 22 luglio: 9<sup>a</sup> prova, un triangolo di 305 Km per le due classi. 14 su 19 in Libera e 15 su 28 in Standard chiudono il triangolo. Nella Libera vince De Dorlodot (B) a 77,1 Km/h, seguito da Hauenstein e Gross, aggiudicandosi anche la vittoria finale. Nella Standard il vincitore è Memmert alla media di 73 Km/h, davanti a Gombert e Defosse.

Mercoledì 23 gli organizzatori decidono — prevedendo temporali — di non fare gara. Le classifiche finali risultano pertanto le seguenti:

#### *Classe Libera:*

1 De Dorlodot (Belgio)	AS-W.12	punti 8304
2 Labar (Francia)	Libelle	7974
3 Gross (Germania)	BS-1	7955
4 Weiss (Francia)	Cirrus	7441
5 Reculé (Francia)	Phoebus C	7315
6 Burton (Inghilterra)	SHK	7311
7 Geskis (Francia)	Cirrus	7143
8 Hauenstein (Svizzera)	AN-66	7104
9 Vaneecke (Francia)	Cirrus	7042
10 Bucher (Germania)	BS-1	6809

#### *Classe Standard:*

1 Memmert (Germania)	LS-1	punti 8609
2 Lartigue (Francia)	Libelle	8054
3 Mercier (Francia)	Edelweiss	7686
4 Delvigne (Francia)	LS-1	7422
5 Stouffs (Belgio)	Ka-6 E	7419
6 Defosse (Belgio)	Ka-6 E	7198
7 Gombert (Francia)	Squale	7120
8 Hirtz (Francia)	Faucon	7083
9 Rantet (Francia)	M.300	6802
10 Bluekens (Belgio)	Ka-6 E	6582

Campionato nazionale. Libera. Standard 1<sup>a</sup> categoria. Standard 2<sup>a</sup> categoria. Queste le classi degli alianti in gara nel Campionato nazionale svoltosi a Moulins-Avermes dal 26 Luglio all'8 Agosto. Cinquantadue concorrenti più tre piloti stranieri, invitati fuori concorso. Otto le prove disputate.

Labar con il Libelle per la Libera, Mattern con LS-1 per la Standard 1<sup>a</sup> cat. e Prat con il Fauconnet per la Standard 2<sup>a</sup> cat., questi i tre campioni nazionali che porteranno il titolo fino al 1971.

L'esiguo numero degli alianti di classe Libera (solo tre più un invitato fuori gara) ha fatto nuovamente sollevare il problema degli handicap, che sarà certamente discusso nella stagione invernale. Ecco una sintesi delle prove:

- 1<sup>a</sup> - triangolo di 252 Km per Libera e Standard 1, nell'ordine: Weiss, Geskis, Labar e Keim in Libera.  
 Mercier e altri 10 a pari merito nella Standard 1.  
 - triangolo di 164 Km per la Standard 2, vince Chenevoy seguito da Lopitiaux e Aubry.

- 2<sup>a</sup> - triangolo di 201 Km per Libera e Standar 1, vinto da Labar davanti a Keim, Weiss e Geskis in Libera e da Mattern seguito da Delvigne e Schneider in Standard 1.  
 - triangolo di 151 Km in Standard 2, vinto da Cognat davanti a Prat e Lopitiaux.
- 3<sup>a</sup> - triangolo di 411 Km per le prime due classi; vince Weiss seguito da Labar Geskis e Keim nella Libera, e Delvigne davanti a Gombert e Mattern nella Standard 1.  
 - triangolo di 222 Km vinto da Larminach seguito da Cognat e Lopitiaux, nella Standard 2.
- 4<sup>a</sup> - triangolo di 294 Km per Libera e Standard 1. Nella prima vince Labar davanti a Keim, Weiss e Geskis; nella seconda vince Mattern davanti a Schneider e Girard.  
 - triangolo di 222 Km per la Standard 2 nella quale vince Prat (unico arrivato) davanti a Poentis che copre 213 Km.
- 5<sup>a</sup> - triangolo di 311 Km Labar, Geskis, Weiss e Keim nell'ordine per la Libera. Delort, Mattern e Poussel in fila per la Standard 1.  
 - triangolo di 203 Km per la Standard 2, vinto da Prat seguito da Cognat e Larminach.
- 6<sup>a</sup> - tema comune per le tre classi: un triangolo di 207 Km.  
 Nella Libera vince Labar seguito da Weiss, Keim e Geskis.  
 Nella Standard 1: Ragot, Mayerl e Cognat.  
 Significative le medie orarie realizzate dai vincitori:  
 Km/h 85 il Libelle di Labarnella Libera.  
 Km/h 81,2 il Libelle St. di Ragot nella Standard 1.  
 Km/h 58,2 il Fauconnet di Prat nella Standard 2.  
 (La Standard 1 riguarda le macchine con più di 31 di eff. max.).
- 7<sup>a</sup> - triangolo di 183 Km per la Libera; un A e R di 96 Km per la Standard 1, e nessuna prova per la Standard 2.  
 Labar copre 149 Km, Weiss 142, Geskis 105 e Keim 104.  
 Gombert vince nella Standard 1 davanti a Ragot e Schaffner.
- 8<sup>a</sup> - triangolo di 224 Km per Libera e Standard 1.  
 Vince ancora Labar seguito da Geskis, Weiss e Keim.  
 Mattern davanti a Gombert e Mercier nella Standard 1.  
 - A e R nella Standard 2 di 146 Km, vinta da Cognat seguito da Prat e Lenoir.

Ecco le classifiche finali del Campionato:

Libera:	1	Labar	Libelle	punti	7265
	2	Weiss	Cirrus		6504
	f.g.	Keim (Germania)	BS-1		4787
Standard 1:	3	Geskis	Cirrus		4696
	1	Mattern	LS-1		7013
	2	Ragot	Libelle St.		6785
Standard 2:	f.g.	Schneider (Germania)	Gazelle (1)		6699
	3	Gombert	Squale		6535
	4	Girard	Edelweiss		6466
	1	Prat	Fauconnet		5956
	2	Chenevoy	Super-Jav		5911
	3	Lopitiaux	Fauconnet		5892
	4	Vergnières	Mesange		5658
	5	Mayerl	Fauconnet		5456

(1) *Aliante prototipo derivato dal LS-1.*

# GERMANIA OCC.

(da Aerokurier)

Il Campionato nazionale 1969 (quello di cui alla pagina 39 del precedente n. 79 non era il Campionato nazionale ma la Coppa Hahnweide 1969. N.d.R.) svoltosi sull'aeroporto di Roth, vicino a Norimberga, dal 25 Maggio al 7 Giugno, è stato contrastato dal cattivo tempo.

I piloti partecipanti — 18 in classe Libera e 43 nella Standard — erano dotati delle più moderne macchine; per oltre il 50 % in plastica nella Standard, mentre nella Libera un solo SHK rappresentava la costruzione tradizionale.

Ecco il diario delle prove:

- 1<sup>a</sup> - un triangolo di 245 Km con condizioni discrete ma in netto peggioramento nel pomeriggio. Nella Libera vince W. Gross su BS-1 con 73,6 Km/h, seguito da Grosse su ASW12 a 72,7 Km/h, terzo è Rolf Spaenig su Kestrel a 67,7 Km/h.
- Nella Standard vince Hillenbrand su Cirrus St. con 58,5 Km/h, seguito da Baulag su ASW15 con 56 Km/h e Gombert su Squalo con 55 Km/h.
- 2<sup>a</sup> - il tema della Libera è un A e R di 168 Km, mentre per la Standard è ridotto a 128 Km. Il tempo è discretamente buono e ne risulta una gara veloce. Nella Libera è primo Holighaus sul suo Nimbus con 114,9 Km/h, secondo Neubert su Kestrel a 109 e terzo Grosse su ASW12 a 98,8 Km/h.
- Nella Standard vince Lindner su Phoebus B2 a 93,9 Km/h, seguito da Schaeuble su Cirrus St. con 90,7 e Bulang con 89,4 Km/h.
- 3<sup>a</sup> - per tutte e due le classi un triangolo di 195 Km. Maltempo in avvicinamento e vento sfavorevole, hanno reso la gara oltremodo impegnativa. Nella Libera è primo Holighaus davanti a Neubert e Armbrust.
- Nella Standard vince Reichman seguito da Lindner e Memmert.
- 4<sup>a</sup> - ancora un triangolo per le due classi, di 150 Km. Tempo incerto con troppi cumuli. In Libera vince Grosse (l'unico che ha chiuso il circuito) seguito da Neubert e Bucher.
- Nella Standard vince Peter su LS-1 che copre 123,6 Km seguito da Memmert e Reichmann con 118,4 Km.

Il cattivo tempo non permette l'effettuazione di altre gare. Le classifiche finali sono le seguenti:

Libera:	1 - Neubert	Kestrel	punti 2568,7
	2 - Holighaus	Nimbus	2514,8
	3 - Grosse	AS-W12	2503,5
	4 - Armbrust	Cirrus	2163
	5 - Treiber	SB-9	2126
Standard:	1 - Peter	LS-1	2525,3
	2 - Schaeuble	Cirrus St.	2507,5
	3 - Memmert	LS-1	2503
	4 - Reichmann	FS-25	2464,2
	5 - Waibel	AS-W15	2453,2

# SVEZIA

(dal nostro corrispondente S. Suvero)

Campionati nordici. Si sono svolti in Svezia, presso il centro di volo a vela di Alleberg dal 6 al 12 luglio, con la partecipazione di 4 piloti della Danimarca, tre della Norvegia, uno della Finlandia e quattro della Svezia.

La buona organizzazione è stata contrastata dalle condizioni meteo che — pur avendo volato per cinque giorni su sette — hanno offerto termiche deboli, vento forte ed aria labile.

I temi assegnati sono stati i seguenti:

1° - spezzata Alleberg, Orebro, Eskilstuna di 229,4 Km.

2° - A e R Alleberg, Moholm, Alleberg di 118 Km.

3° - triangolo Alleberg, Skövde, Boras, Alleberg di 200 Km.

4° - triangolo Alleberg, Beateberg, Vargarda, Alleberg di 217 Km.

5° - A e R Alleberg, Orebro, Alleberg di 311,6 Km.

Al termine di questi Campionati nordici, la Svezia ha formato la squadra nazionale che andrà a Marfa per i Campionati mondiali del 1970. I componenti sono: G. Ax (*affermatosi brillantemente a Leszno. N.d.R.*) S. Rodling, A. Petterson (il veterano dei Mondiali), W. Hansson e B. Göök come riserva. Ancora in sospeso l'assegnazione alle rispettive classi.

Ecco la tabella dei risultati dei Campionati nordici:

			6/7	7/7	9/7	10/7	12/7		
1	W. Hansson	Svezia	Libelle 301B	1	1	1	3	2	punti 4876,5
2	B. Göök	Svezia	Libelle St.	4	3	3	1	1	4465,5
3	J. Silesmo	Svezia	ASW-15	3	2	5	4	5	4192,7
4	N. Sejstrup	Danimarca	SHK-1	7	6	4	2	7	3726,9
5	G. Andersson	Svezia	Phoebus C	2	5	11	6	3	3662,5
6	E. Nielsen	Danimarca	Phoebus B1	5	8	6	7	8	3324,8
7	Johannesen	Norvegia	Vasama	6	9	7	5	11	2817,3
8	Lindhart	Danimarca	Ka6-E	9	7	8	8	6	2798,3
9	P. Nielsen	Danimarca	Vasama	8	12	9	11	10	2470,7
10	P. Mäki	Finlandia	Phoebus C	10	4	2	11	10	2455,9
11	E. Ronnestad	Norvegia	St. Austria	10	10	10	9	8	2153,3
12	B. Bulukin	Norvegia	A-15	10	11	—	—	—	432

# SVIZZERA

(da Aerorevue)

Dal 23 Maggio al 1° Giugno si è svolto, sull'aeroporto di Grenchen, il Campionato Nazionale, articolatosi su solo quattro prove a causa del cattivo tempo. Ventisette i concorrenti, 16 dei quali nella classe Standard.

Le prove valide sono risultate le seguenti:

1<sup>a</sup> un triangolo di 126 Km vinto da Ehrat nella Libera e da Nietlispach nella Standard.

2<sup>a</sup> una A e R di 146 Km vinto ancora da Ehrat e Nietlispach.

3<sup>a</sup> un A e R di 124 Km vinto dal solito Ehrat nella Libera e da Bloch nella Standard.

4<sup>a</sup> un A e R di 218 Km vinto da Ehrat e Bloch.

Ovviamente la vittoria è andata ad Ehrat, per la Libera, mentre Nietlispach, per la Standard, ha raggiunto il suo decimo titolo nazionale, un record difficilmente superabile.

**AMICI LETTORI,**

**Vi invitiamo a voler provvedere per tempo al rinnovo del Vostro abbonamento, che scade il 31 Dicembre, servendovi dell'unito bollettino di versamento.**

**Ai nuovi abbonati del 1970 che verseranno l'abbonamento entro il 31 Dicembre, verrà inviato anche l'ultimo numero del 1969.**

**Nel corso del prossimo anno verrà distribuito, ai soli abbonati, il secondo quaderno di volo a vela, di grande interesse volovelistico. In caso di mancato ricevimento della rivista inviateci segnalazione scritta onde poter svolgere le indagini presso gli uffici postali competenti.**

**L'Editore**

**F**ederation  
**A**eronautique  
**I**nternationale

*2° progetto*

*Revisione Maggio 1969*

## **Codice Sportivo**

### **Sezione 3**

### **Classe D - Alianti**

#### **Introduzione**

Il Codice Sportivo contiene le condizioni riguardanti i records internazionali, l'attribuzione delle insegne ed i Campionati Mondiali alianti sportivi.

#### **1. DEFINIZIONI**

##### **1.1. Alianti sportivi**

Un aliante sportivo è, a) un apparecchio più pesante dell'aria, ad ali fisse, senza motore, o b) un aliante come definito in a) ma equipaggiato di un motore.

Il termine « aliante » sarà d'ora in avanti utilizzato per designare questi due tipi di apparecchi salvo quando saranno menzionate delle condizioni speciali riguardanti gli alianti a motore.

##### **1.2. VOLO**

Prova in volo di un aliante senza atterraggio intermedio o uso del motore salvo quello destinato al suo involo.

Un tentativo di record o l'attribuzione d'insegna di un aliante a motore non sarà valida che:

- a) se comincia con il taglio della linea di partenza,
- b) se il motore è arrestato al momento

del taglio della linea di partenza,

c) se il motore non può essere rimesso in moto dopo aver tagliato la linea di partenza.

### **1.2.1. INCIDENTE O ABBANDONO DELL'APPARECCHIO**

In generale un volo non sarà considerato come compiuto se un incidente interviene causando la morte di uno dei membri dell'equipaggio nelle 48 ore seguenti o se uno dei membri lascia l'apparecchio nel corso del volo, salvo che la F.A.I., che il solo giudice, certifichi che la prova di record è stata stabilita prima dell'incidente o dell'abbandono dell'apparecchio.

### **1.3. Partenza di un volo**

#### **1.3.1. Luogo di decollo**

Il punto dal quale l'aliante lascia il suolo.

#### **1.3.2. Punto di partenza**

sia: a) il punto di sgancio: questo punto è la proiezione verticale del punto di separazione tra l'aliante ed il suo dispositivo di involo.

sia: b) il taglio della linea di traguardo: questo punto è quello dove l'aliante, liberato, o l'aliante a motore, con motore fermo, taglia la linea di partenza.

#### **1.3.3. Linea di partenza**

Linea non oltrepassante 1 Km di lunghezza, tracciata sul terreno perpendicolarmente alla prima parte del percorso. Questa linea di partenza non è valida che fino all'altezza di 1000 mt.

#### **1.3.4. Altitudine di partenza**

Altitudine al disopra del livello del mare alla quale si trova l'aliante al punto di partenza.

#### **1.3.5. Ora di partenza**

sia: a) l'ora alla quale l'aliante non utilizza più il suo dispositivo di involo,

sia: b) l'ora alla quale l'aliante taglia la linea di partenza.

L'ora scelta sarà la più tarda.

## **1.4. Punti di virata**

### **1.4.1. Il punto di virata**

È un punto al suolo indicato con precisione per iscritto dal pilota prima del decollo. Un solo punto di virata sarà dichiarato per i voli di andata e ritorno ed in linea spezzata, e due per i triangoli. Questi devono essere indicati nell'ordine di volo previsto.

### **1.4.2. Arrivo al punto di virata.**

Un aliante raggiunge il punto di virata, sia: a) quando il pilota prende una foto del punto di virata partendo dalla zona di osservazione,

sia: b) quando è osservato a partire dalla zona di osservazione.

### **1.4.3. Zona di osservazione**

È un quadrante (segmento con angolo incluso di 90°) inscritto al suolo la cui sommità è al punto di virata. Il quadrante è orientato simmetricamente in rapporto all'angolo descritto dai due segmenti che si incontrano in questo punto ma all'opposto. Per la prova « Berceau da chat » dove più di due segmenti si incontrano al punto di virata, la linea centrale del quadrante dovrà essere a 45° dalla parte del percorso già effettuato ed allineato fra questa e la zona generale del percorso.

Per l'osservazione a partire dal suolo il quadrante ha una superficie di 1 Km di raggio e non è valido che fino ad una altezza di 1000 mt sul suolo. Per l'evidenza fotografica, superficie ed altezza illimitate.

## **1.5. Fine del volo**

### **1.5.1. Luogo di atterraggio**

Punto ove l'aliante si ferma dopo aver toccato il suolo alla fine del volo.

### **1.5.2. Punto di arrivo**

sia: a) il taglio della linea di arrivo,

sia: b) l'atterraggio.

### **1.5.3. Linea di arrivo**

Linea la cui lunghezza non oltrepassa 1 Km tracciato sul suolo perpendicolarmente alla direzione dell'ultima parte del percorso. Per i percorsi in circuito chiuso i centri delle linee di partenza e di

arrivo non dovranno essere lontani più di 2 Km l'uno dall'altro.

#### **1.5.4. Ora di arrivo**

sia: a) l'ora alla quale l'aliante taglia la linea di arrivo

sia: b) l'ora alla quale l'aliante si ferma al suolo dopo aver atterrato.

#### **1.6. Durata del volo**

La durata del volo è il tempo compreso tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo.

## **2. CATEGORIE DEI VOLI**

### **2.1. Distanza**

#### **2.1.1. Volo di distanza**

Un volo di distanza è:

a) sia un volo fino ad un luogo di atterraggio indeterminato

b) sia un volo fino ad una meta prefissata.

In ciascuno dei due casi i punti di virata dovranno essere dichiarati prima del decollo.

#### **2.1.2. Distanza percorsa**

La distanza è sia la lunghezza dell'arco di un grande cerchio preso al livello del mare ed unente la verticale del punto di partenza e quella del punto di arrivo; sia, quando ci sono dei punti di virata la somma degli archi di cerchio di ciascuno dei percorsi presi al livello del mare.

#### **2.1.3. Definizione di meta**

Un punto unico sul suolo definito in modo preciso dal pilota, per iscritto prima del decollo. Per raggiungere la sua meta, il pilota deve atterrare all'interno di un cerchio di 1000 mt di raggio centrato sulla meta o, se questo è un aeroporto, sull'area di atterraggio di questo aeroporto.

#### **2.1.4. Categorie dei voli a meta prefissata**

a) *Volo diretto alla meta*

b) *Andata e ritorno*: volo alla meta e ritorno al punto di partenza

c) *Triangolo*: volo con due punti di virata e ritorno al punto di partenza. Nessuna delle parti del percorso triangolare deve essere inferiore al 28 % della lunghezza totale delle 3 parti; un volo in circuito chiuso può comprendere più di un circuito

d) *Zig-zag*: un volo ad una meta prefissata passante per uno o più punti di virata.

#### **2.1.5. Rapporto tra la perdita di altezza e la distanza**

La perdita di altezza fra l'altezza di partenza e quella al punto di arrivo non deve oltrepassare l'1 % della distanza percorsa fino a 100 Km. Al disopra di 100 Km, se la perdita di altezza eccede 1 Km, la distanza omologata sarà diminuita di 40 volte l'eccedente oltre 1 Km.

### **2.2. Velocità**

#### **2.2.1. Volo di velocità**

È un volo a meta prefissata nel quale la velocità media dell'aliante è ottenuta dividendo la distanza del percorso per la durata della prova.

### **2.3. Altezza**

#### **2.3.1. Guadagno di quota**

È la differenza fra la più grande altezza registrata dal barografo e la più debole altezza registrata precedentemente dopo lo sgancio o, per gli alianti a motore, dopo l'arresto del motore.

#### **2.3.2. Altitudine assoluta**

È l'altitudine massima al disopra del livello del mare raggiunta dopo un guadagno di altezza di almeno 5000 mt

## **3. CONTROLLO DEI VOLI**

### **3.1. Controllo ufficiale**

Sarà effettuato da osservatori ufficiali designati da un Aero Club Nazionale, od agenti per conto di questo. I certificati rilasciati dagli osservatori del Controllo della Navigazione Aerea in carica, sono validi.

I certificati non possono essere rilasciati che da osservatori ufficiali presenti alla prova per la quale il certificato è richiesto.

### **3.2. Barografi**

L'utilizzazione di un barografo è richiesta per i voli di records o l'attribuzione di insegne salvo per i voli di durata di cinque ore dove il controllo è fatto localmente al momento dell'atterraggio sul luogo di decollo.

Tutti i barografi utilizzati per una prova dovranno essere piombati ed aperti solo da un osservatore ufficiale.

Per i voli di insegne dovrà essere stato tarato nel corso dei 12 mesi precedenti

il volo. Per i records dovrà essere tarato nei 14 giorni che seguiranno il volo. Se, in un tentativo di record l'apparecchio rimorchiatore non è munito di un barografo, il pilota dell'aliante dovrà assicurarsi che un punto di altitudine più bassa sia indicata sul suo barogramma dopo lo sgancio al fine di essere certi che l'altezza di partenza possa essere esattamente determinata.

### **3.3. Evidenza fotografica del punto di virata**

La prova fotografica che un punto di virata è stato aggirato è valida quando:

a) l'apparecchio fotografico non è stereoscopico; se la lente è fissa, se la distanza focale non oltrepassa i 55 mm e se è munito di pellicola commerciale bianca e nera (film 35 mm),

b) l'osservatore ufficiale prende una foto sul luogo di decollo di un pannello contenente le informazioni richieste in 1.4.1. e 2.1.3. del numero dell'aliante, del nome del pilota e indicante la data e l'ora alla quale è stata presa.

Per i Campionati il pannello può indicare solo la data, i punti di virata o la meta prefissata.

c) Il pilota prende delle foto del/o dei punti di virata a partire dall'interno della zona di osservazione (1.4.3) nell'ordine esatto.

Il pilota dovrà provare che le foto sono state prese fra l'ora di partenza e l'ora di arrivo.

d) Dopo l'atterraggio un osservatore ufficiale ritirerà l'apparecchio fotografico e fotograferà il numero di identificazione dall'aliante, il pannello di informazioni ma con l'ora del momento e farà sviluppare il film assicurandosi che la parte concernente il volo resti intiera. Per i voli di semplice meta prefissata un osservatore ufficiale fotograferà il numero di identificazione dell'aliante ed un tabellone con l'ora ed il luogo di atterraggio. Per i Campionati non è necessario rifotografare il pannello di informazione.

### **3.4. Alianti multi-posto**

Gli alianti multi-posto possono essere utilizzati per dei voli di insegna o per dei records monoposti in solo solo. Per i tentativi di records in categoria biposto due persone dovranno occupare l'aliante, uno dei due dovrà essere designato per iscritto come pilota, prima del decollo. Il doppio-comando è facoltativo.

## **4. ATTESTAZIONI E PROVE**

(vedere la tavola annessa).

## **5. MISURA DELLE PERFORMANCES**

### **5.1. Misura delle distanze**

#### **5.1.1. Unità di misura: il Kilometro**

Per il calcolo delle distanze il globo terrestre sarà paragonato ad una sfera; il valore del raggio adottato dalla FAI è  $R = 6.378,245$  Km.

#### **5.1.2. Precisione delle misure: + 0,5 Km.**

### **5.2. Altitudine**

#### **5.2.1. Unità di misura: il metro**

#### **5.2.2. Precisione delle misure**

L'errore totale determinante l'altezza non deve eccedere l'1 %.

#### **5.2.3.**

Le altezze raggiunte nel corso di una prova saranno dedotte dalla registrazione del barografo tarato nei 14 giorni seguenti la prova in un laboratorio riconosciuto dall'Aero Club nazionale utilizzando la concezione seguente:

1) le pressioni registrate nei punti caratteristici della traiettoria (sgancio, punto basso, massima quota) saranno convertiti in « altitudine standard » utilizzando le tabelle 3 e 4 del « Manuale dell'atmosfera standard » dell'OACI (numero 7488).

2) Questi valori saranno algebricamente ridotti della differenza dell'« altitudine standard » corrispondente alla pressione del luogo di partenza.

Il barografo deve essere sigillato, in modo che l'ago registratore non possa essere raggiunto senza rompere il sigillo. Il barografo dovrà essere collegato ad una presa statica. Se questa condizione non è soddisfatta il barografo dovrà avere una sistemazione tale che non possa a nessuna altezza essere sottoposto ad una pressione inferiore alla pressione statica al livello del suolo.

### **5.3. Misura del tempo**

#### **5.3.1. Unità di misura:**

ora, minuto, secondo T.U. (tempo universale).

#### **5.3.2. Precisione delle misure**

Per la misura della durata dei voli di velocità, possono essere considerati come

sufficienti degli orologi ordinari muniti di una sfera dei secondi.

I cronometri o gli orologi utilizzati per misurare la durata dei voli di velocità dovranno essere controllati in rapporto all'ora ufficiale esatta meno di tre ore prima della partenza o dopo l'arrivo. Il margine di errore globale ammesso per la determinazione della velocità è di:  $\pm 0,5 \%$ .

## **6.1. CLASSIFICAZIONE DEI RECORDS**

### **6.1.1. Alianti**

Due categorie sono da considerare per i records di alianti: i records mondiali ed i records nazionali. In ciascuna di queste categorie, due classi di records saranno riconosciute:

a) alianti monoposto che comprendono gli alianti a motore il cui motore non può essere rimesso in moto (vedere 1.2.) e,

b) alianti multiposto che comprendono gli alianti a motore il cui motore non può essere rimesso in moto e che devono essere occupati almeno da due persone.

### **6.1.2. Alianti a motore**

Una classe speciale sarà riservata a questi records, per gli alianti a motore (per i quali il motore può essere utilizzato a piacere del pilota a condizione che il massimo di carburante consumato non oltrepassi i 5 litri, e che il decollo e la salita siano effettuati esclusivamente con l'impiego di questo motore).

### **6.1.3. Records femminili**

I records femminili comprendono tutti quelli che figurano in 6.1.1. e 6.1.2. a condizione che tutti i membri dell'equipaggio siano di sesso femminile. Un record femminile può figurare egualmente sulla lista dei records generali.

### **6.2. Lista dei records**

(vedere tabella annessa)

### **6.3. Nazionalità dei records**

#### **6.3.1.**

Il record è iscritto al nome ed alla nazionalità del capo pilota di bordo. Questa è stabilita sia dal possesso di un passaporto di questo paese o da un certificato di residenza permanente e di pagamento delle imposte locali (vedere

gli articoli 2.4.13. e 2.4.14. della sezione 1 del Codice Sportivo).

### **6.3.2. Conseguimento di un record**

Un record nazionale può essere stabilito in qualsiasi parte del mondo, restando la nazionalità quella del pilota capo a bordo. Un record nazionale deve essere controllato ed omologato da un Aero Club nazionale, secondo le condizioni enumerate nel presente Codice.

### **6.3.3. Records mondiali**

A domanda dell'Aero Club nazionale del paese a cui appartiene il pilota capo di bordo, un record nazionale può essere omologato dalla FAI come record mondiale.

Quando il volo ha luogo in o al disopra di un paese diverso da quello del pilota capo di bordo, l'omologazione da parte di osservatori ufficiali di questo paese, sarà valida.

## **6.4. Controllo dei records**

### **6.4.1. Condizioni preliminari**

Non è necessario avvisare prima l'Aero Club nazionale ma gli osservatori ufficiali devono essere presenti e predisporre per un controllo effettivo della prova.

## **6.5. Omologazione dei records**

### **6.5.1. Domanda di omologazione di un record**

È il pilota comandante di bordo che deve presentare al suo Aero Club nazionale la domanda di omologazione del suo record, con i documenti allegati, negli otto giorni seguenti il volo. Questo limite di tempo può essere prolungato dall'Aero Club nazionale, per ragioni valide. Il dossier completo deve restare presso l'Aero Club nazionale.

### **6.5.2. Records mondiali**

Se il volo è suscettibile di essere riconosciuto come record mondiale della sua categoria, il pilota comandante di bordo deve avvertire il suo Aero Club nazionale, comunicando i dati approssimativi della prova, entro 48 ore.

Se la FAI non omologa un record in una categoria mondiale, questo non sarà omologato come record nazionale che dopo approvazione della FAI.

### **6.5.3. Records effettuati nella medesima data**

Se più records sono stabiliti nella stessa

data, il record sarà attribuito alla migliore prova.

## 6.6. Registro dei records

Ciascun Aero Club terrà un registro dei records stabiliti o battuti nel suo paese e dovrà pubblicare i dettagli dei nuovi records. Su domanda, potrà inviare alla FAI i certificati dei records nazionali. La FAI terrà un registro dei records mondiali. Potrà stabilire e distribuire dei diplomi o certificati per i quali potrà richiedere un pagamento. Pubblicherà in tempo utile nel Bollettino, una lista dei records aggiornata.

## 7. INSEGNE INTERNAZIONALI DELLA F.A.I. PER IL VOLO A VELA

### 7.1. Definizione

Le insegne internazionali della FAI sanzionano delle prove che non sono ripetibili. Le qualifiche per ottenerle sono le medesime in tutti i paesi.

### 7.2. Controlli di voli

I voli omologabili come insegna saranno controllati dagli Aero Club nazionali del paese dove saranno stati effettuati. Dovranno soddisfare le condizioni richieste dalla sezione 1.

### 7.3. Qualificazioni

#### 7.3.1. Insegna d'argento

Distanza: volo in linea retta di almeno 50 Km.

Durata: volo di almeno 5 ore.

Altezza: guadagno di quota di almeno 1000 mt.

#### 7.3.2. Insegna d'oro

Distanza: volo di almeno 300 Km (6.3.4.).

Durata: volo di almeno 5 ore.

Altezza: guadagno di quota di almeno 3000 mt.

#### 7.3.3. Diamanti

Il compimento di ciascuna delle 3 prove seguenti darà al detentore di una insegna d'argento o d'oro il diritto di ag-

giungere un diamante alla sua insegna: Distanza: volo di almeno 500 Km (6.3.4.).

Velocità: volo triangolare di almeno 300 Km ad una velocità uguale o superiore ai 60 Km/h.

Altezza: guadagno di altezza di almeno 5000 mt. (Nota: ottenere tre diamanti è un massimo. Un pilota titolare del vecchio diamante dei 400 Km a meta prefissata non può aggiungere un altro diamante se effettua la prova di velocità).

### 7.3.4. Categorie dei voli di distanza (vedere tabella annessa)

## 7.4. Condizioni generali

### 7.4.1.

Il pilota deve essere solo a bordo durante ogni volo.

### 7.4.2.

Non si potranno effettuare più di due prove nel corso del medesimo volo ma tutte le prove possono valere una volta per le tre insegne a condizione di soddisfare i regolamenti particolari relativi a ciascuno di essi.

### 7.4.3.

Se il volo è effettuato con un aliante a motore, la sua partenza non può contare che a partire dal momento in cui taglia la linea di partenza, a motore fermo. Il pilota dovrà fornire la prova che il motore non ha potuto essere rimesso in moto durante il volo.

### 7.4.4.

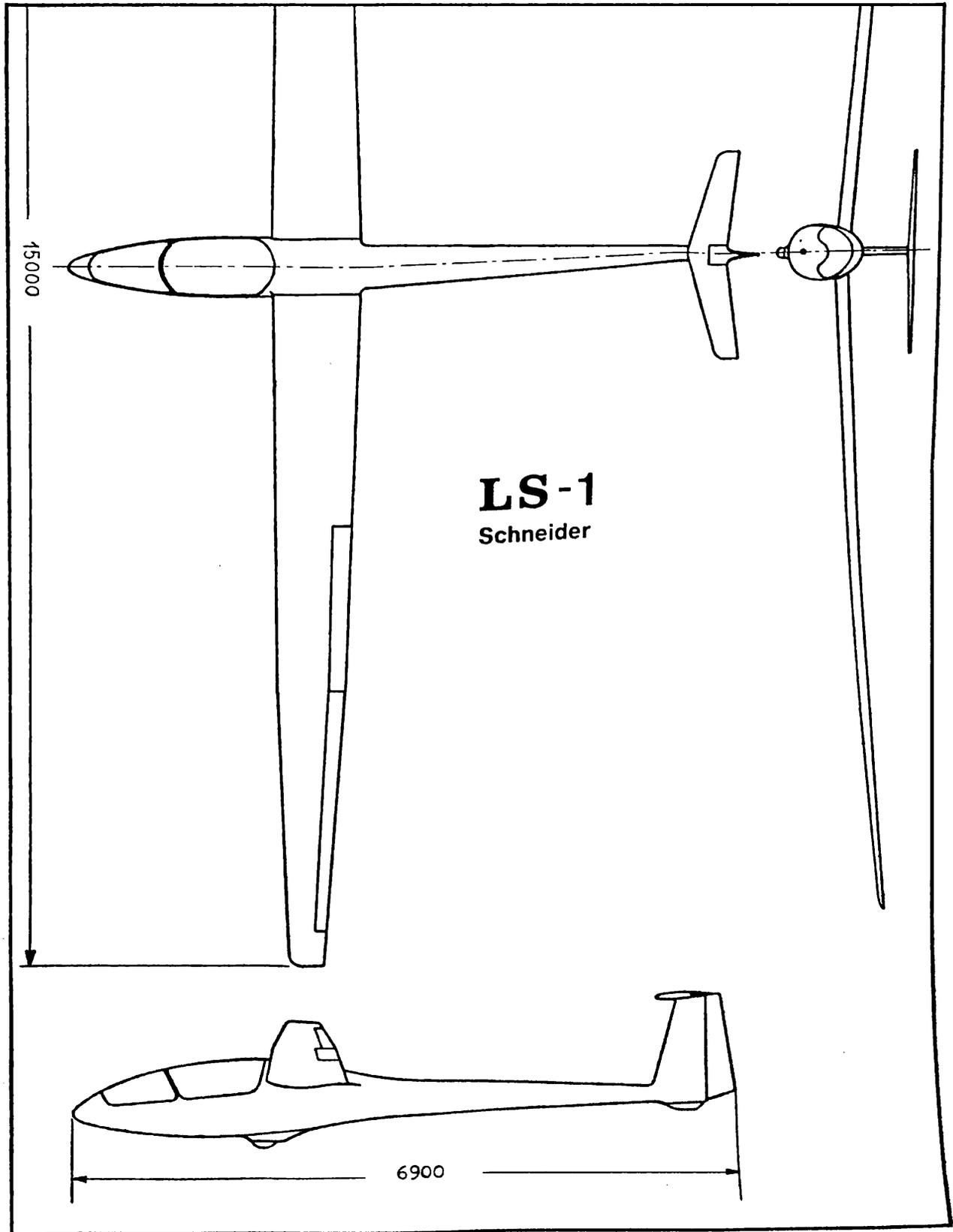
Per tutte le prove un barografo funzionante e sigillato sarà installato a bordo dell'apparecchio. Il barografo sarà:

a) sigillato ed aperto da un Osservatore ufficiale dell'Aero Club nazionale.

b) Controllato nei 14 giorni seguenti il volo a meno che un certificato di controllo non sia stato redatto, datato da meno di un anno.

### 7.4.5. Registro delle insegne

L'Aero Club nazionale terrà un registro dei voli di insegne che avrà omologate. La FAI terrà una lista dei piloti di ogni nazionalità titolari dell'insegna d'oro con tre diamanti. La data di registrazione sarà quella del volo per il terzo diamante. Questa lista sarà pubblicata nel bollettino della FAI.



15000

**LS-1**  
Schneider

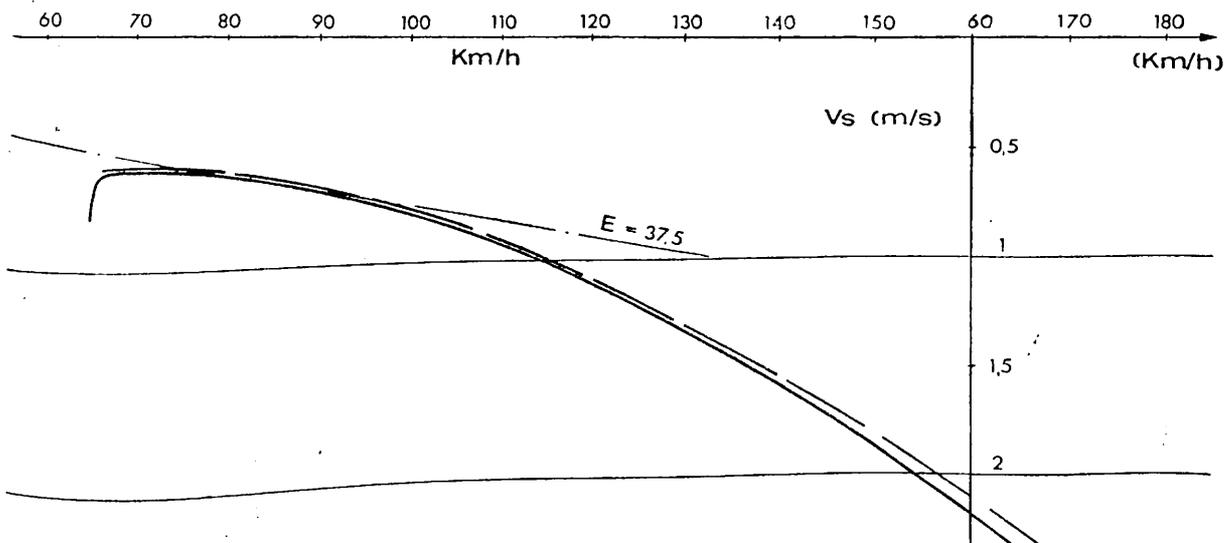
6900

**PROGETTO:** Ing. Dipl. Wolf Lemke  
**COSTRUZIONE:** Walter Schneider

### CARATTERISTICHE

<b>ALA:</b>	Apertura alare . . . . .	m	15,00
	Superficie alare . . . . .	mq	9,74
	Allungamento . . . . .		23,10
	Profilo Wortmann FX 66-S-196 . . . . .		
<b>FUSOLIERA:</b>	Lunghezza . . . . .	m	6,90
<b>PESI:</b>	Ala (2 x kg 50) . . . . .	kg	100,00
	Fusoliera e timone . . . . .	kg	82,00
	Stabilizzatore . . . . .	kg	4,00
	Peso totale a vuoto . . . . .	kg	186,00
	Carico utile . . . . .	kg	126,00
	Peso totale massimo . . . . .	kg	312,00
	Carico alare . . . . .	kg/mq	32,00
<b>VELOCITA':</b>	Massima consentita . . . . .	km/h	200,00
	Minima . . . . .	km/h	65,00
	Minima discesa alla velocità di 66 ÷ 80 km/h . . . . .	m/s	0,60
	Massima efficienza a 90 km/h . . . . .		37,00

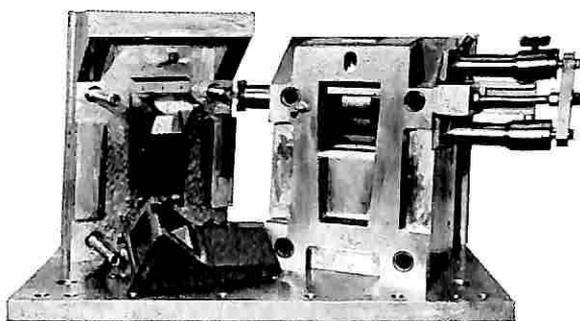
### LS-1

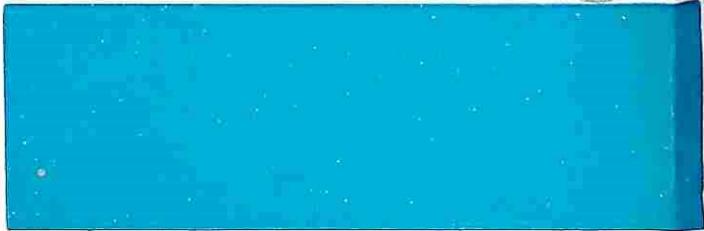


# ILMA

PLASTICA  
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





**FISCHER SKI**

dalla più grande fabbrica di sci del mondo  
ai migliori negozi specializzati

