

**LA RIVISTA DEI
VOLOVELISTI ITALIANI**

**Aprile - Maggio 1977
N. 121**

**VOLO
A
VELA**



**THE ROMANTIC
AIR
OF ITALY**

**IL PRIMO VOLO
DI OLTRE
MILLE MIGLIA**

**DG 200:
15 METRI
CORSA**



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

AOSTA

Martinet Roberto

BOLOGNA

Serra Sandro

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

FOLIGNO

Filippucci Alberto

LUCCA

Carmassi Renato

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PADOVA

Marchetti Sergio

PARMA

Pastorelli Emilio

ROMA

Faraoni Giancarlo

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

APRILE - MAGGIO 1977

N. 121

SOMMARIO :

Gran premio «Calcinate - Rieti»	53
I lavori della Commissione di Specialità	59
La Coppa di Primavera al più vecchio...	63
DG 200: 15 metri corsa	67
Il «Sollfahrt» nel volo a vela	69
Decisioni in volo	73
Il primo volo di oltre mille miglia nella storia del volo a vela	76
Volo a vela nel mondo	79
Smirnoff Sailplane Derby	81
«Coupe d'Europe» per biposti	83
I pittori del rinascimento	84

IN COPERTINA:

I realizzatori del più bello exploit volovelistico di questa primavera: Bob Monti, Corrado Costa, Franco Trentini e Leo Brigliadori in compagnia di Ettore Muzzi (secondo da destra) poco dopo l'atterraggio sull'aeroporto di Rieti.

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

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

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

DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

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

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA

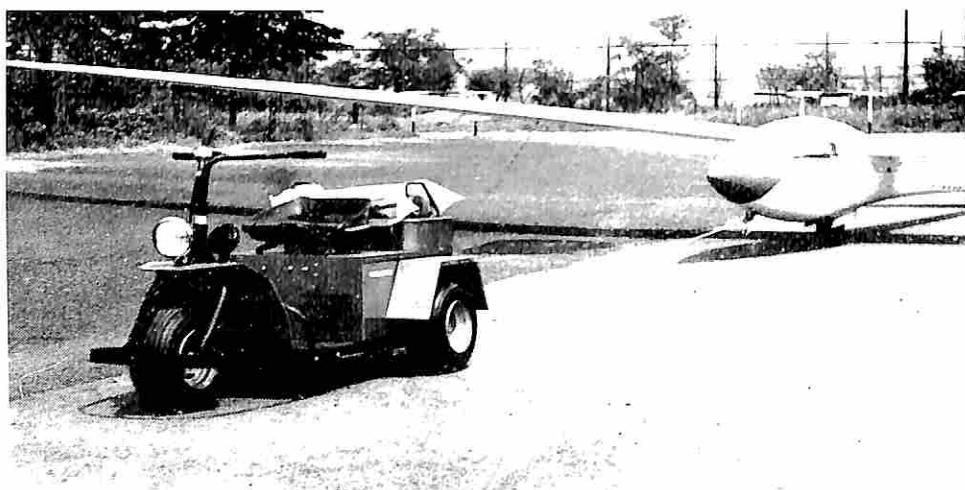


KOMET

rimorchio trasporto
alianti

CUSHMAN

veicolo da traino
per servizi aeroportuali



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

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

Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.

Strumentazioni PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

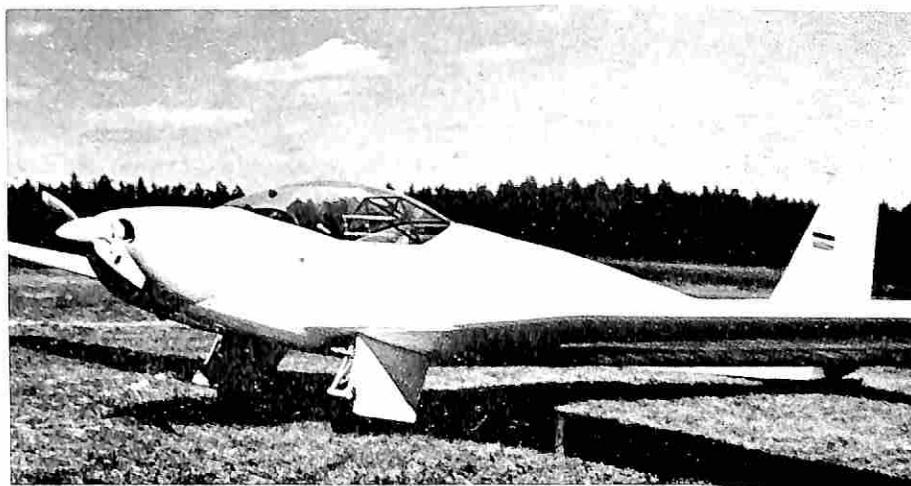


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 16

Motoaliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 18

Aliante monoposto, classe Club

SCHLEICHER ASW 17

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

SCHLEICHER ASW 19

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

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

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



Oggi in Italia l'aliante classe standard

L. S. 1. F

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

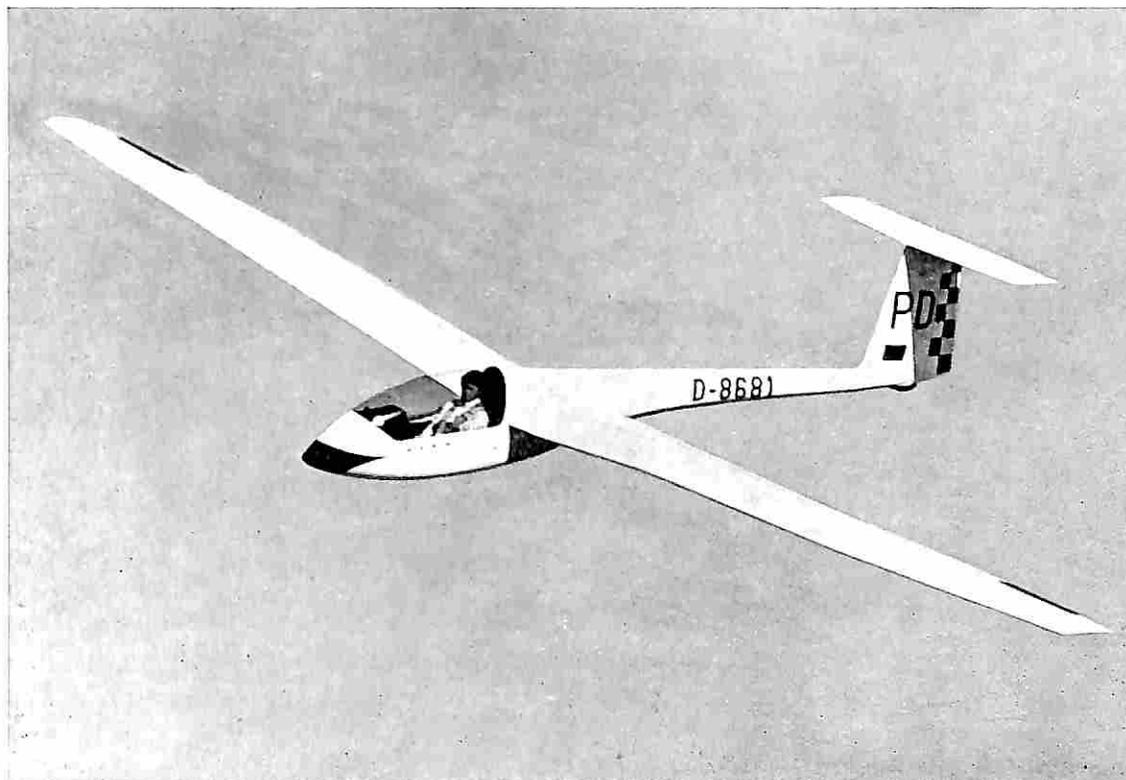
Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

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



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



ASTIR CS

monoposto standard efficienza max 37

SPEED ASTIR

monoposto 15 mt. con flap efficienza 42

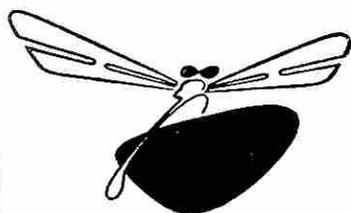
TWIN ASTIR

biposto in vetroresina efficienza 38

RAPPRESENTANTE: **AIRMARKET**

Aeroporto Valbrembo - 24030 Valbrembo - Via Marconi 11 - Telefono N. (035) 613.293

GLASFLÜGEL



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

TUTTO PER L'ALIANTE

GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

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



La Signora Pinuccia Valzania e Gioacchino von Kalckreuth con il Trofeo «Nello Valzania» messo in palio dal Gruppo Volo a Vela di Como. Gioacchino ha vinto la prima edizione del Trofeo nel 1965 con il volo Calcinante-Muta sulla Drava (Jugoslavia) di 504 Km.

RICORDANDO GIOACCHINO VON KALCKREUTH

*Dopo l'incredulità, il dolore e la rabbia, il dovere di proseguire.
Proseguire ricordandoti attraverso i tuoi tanti scritti.
Proseguire formulando l'impegno affinché, anche nel tuo nome, siano raggiunti i traguardi
che ti proponevi.
Proseguire verso... i «mille senza vento»! Ciao.*

Lettere da Inning / Ammersee

Caro Renzo,

ti ringrazio molto per il bel libro del Plinio. Lo avevo studiato con molto interesse in quanto sto anch'io scrivendo un libro sulla storia del volo a vela, in specifico sul «Rhön», assieme al Peter Riedel, famoso pioniere (tu lo conosci da Varese, dal '66 e dopo dal '70). Il primo volume coprirà il periodo dal 1911, inizio del volo a vela lassù dei scolari di Darmstadt fino al famoso volo del Max Kegel nel temporale nel 1926. Punto questo dal quale il volo a vela diventa davvero una cosa seria. Poi il secondo volume dal 1927 fino al 1939.

Il primo libro è praticamente finito e sarà stampato fino ad aprile. Poi segue il secondo nel autunno. Ogni volume con circa 130 pagine ed in più 100 pagine con fotografie (abbiamo già per il primo libro oltre 400 foto...). Il bravo Riedel ha speso più di 4 anni nel preparare il tutto ed io adesso lo aiuto nel pubblicare la massa, cosa veramente non facile perchè si tratta di scegliere costantemente tra il necessario ed il solo interessante, per il quale — come sempre — non c'è spazio...

Così l'inverno passa rapidamente. Siamo tutti bene e lo spero altrettanto da voi. Siamo stati Gaby ed io in ottobre per tre giorni a Venezia — perchè durante tutti i miei anni in Italia non l'avevo mai vista! E' stato davvero indimenticabile — nel autunno sereno, l'aria lattiginosa, tutti i colori pastelli e panna.

Il volo alpino — nonostante l'estate bruciante dalle nostre parti — è stato bello ma non eccezionale. Due volte 850 andata-ritorno, sempre non avendo raggiunto il pilone. (Vedi ultimo «Luftsport»). Ma è sempre bello e adesso stiamo preparando uno stage a Turnau col «Janus» tentando grandi record verso il Passo Arlberg.

Ho letto del Rieti interessante - sempre quei stranieri...

Ti aggiungo una foto della primavera. A sinistra l'Aglaja, poi Gaby colla Diana, a destra Alessandro col capello mio...

Allora, statemi bene. Quando saremo di nuovo tutti assieme intorno alla tua tavola?

Sempre tuo,

Gioacchino

da "Segeln über den Alpen"

a cura di FREYA LANZI

...Ma io voglio proseguire, passare a sud della cresta Lys nella valle d'Aosta. Da lì sopra il Gran S. Bernardo al Monte Bianco. Segretamente, però, penso soltanto ad una montagna, al primo sguardo nel centro del mondo alpino vallese.

Il mio M-100 bianco salta nella violenta termica, che si leva dalle lastre rocciose riscaldate della valle Alagna. Il leggero aliante viene innalzato sempre più sù. 15 m misurano le forti ali — nel mezzo la stretta cabina del pilota — i robusti timoni con forti pinne. La lunga barra, sottile e facilmente scorrevole, è il centro vitale di questo essere? Appena mossa, porta «l'uccello» in ogni posizione di volo, lo tiene saldo nella ripida ascensione in termica. Costringe l'aereo nella planata sfrenata, lo solleva con slancio leggero sopra creste e cime rocciose. Qui posso volare soltanto perchè ho la certezza che ogni manovra viene eseguita dall'aliante entro secondi con l'esattezza del metro. Da ciò deriva lavoro di precisione, discesa stretta lungo pendii caldi dal sole, girare veloce in raffiche ascendenti. Ecco che si innalzano davanti a sinistra le cime scure del Gran Paradiso, profondo davanti a me si avvicina il fondovalle ombroso di Gressoney. Poco dopo posso scorgere la lunga vallata di Aosta, riconoscere l'uscita dalla valle Tournanche direttamente davanti al muso della fusoliera. Questa è la strada per Cervinia, la strada al Cervino.

L'aria è fredda sui nevai della cresta del Lys, immobile. Io giro a Sud-Ovest, passo il Breithorn, riesco appena a mantenere la mia quota sulle ripide pareti Sud del Plateau Rosa.

Fin giù nelle vallate la neve primaverile ricopre ancora le Alpi Vallesi del Sud. Soltanto al Tournalin trovo una titubante ascendenza. Lentamente torno con spirali di alcuni minuti a 3300 m. Poi guardo a N-O. Sopra il Theodul si leva una punta triangolare, segnata nettamente da una nervatura tra luce e ombra. La misteriosa piramide.

Esco dalla spirale e mi immetto nella larga vallata di Cervinia, attratto e affascinato da questa meravigliosa montagna. Tutta la pienezza di luce del suo fianco sud, i fasci di radiazioni cosmiche mi colpiscono come una lente ustoria. Imponente si eleva il corno dalla piana di Cervinia, arena degli sci, simmetricamente coronato da una ripida cima. Un fitto vallo di nubi sta in basso alla sua base Est. Proprio a Ovest del monte si erge sopra le creste la cima del Dent Blanch. Al di sopra il cielo è d'un chiarore trasparente, pieno di raggi riflessi dalle infinite piane di neve. In questa luce sovrasta la piramide misteriosa.

GRAN PREMIO CALCINATE - RIETI

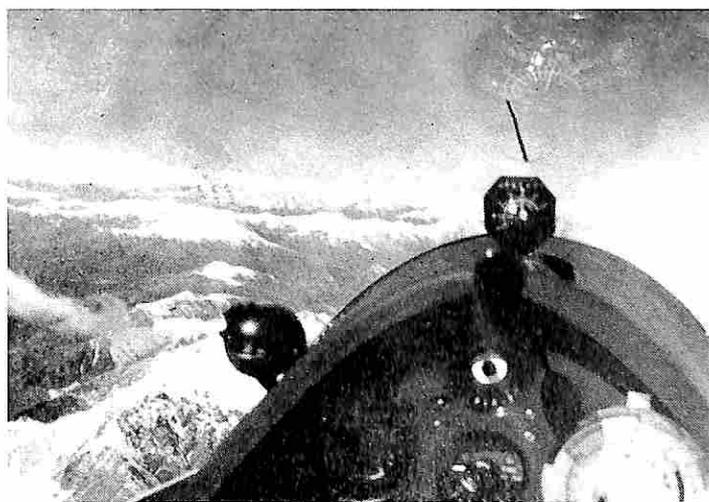
The romantic air of Italy

Durante la preparazione del secondo fascicolo per il «Trofeo Colli Briantei» tra il materiale raccolto vi era anche un brano, tradotto dall'amico Gianni Acocella, tratto da un libro del noto volovelista inglese Wills. Il pezzo, non so per quali motivi, non fu poi utilizzato, ma la lettura dello stesso mi fece fantasticamente volare sul crinale Appenninico in un sogno che non credevo per me realizzabile.

Ora che il volo si è facilmente e velocemente concluso in un rapido variare di dialetti, è per me difficile riportare le mie sensazioni o dare un resoconto tecnico dello stesso (cosa che sicuramente sarà fatta da altri in questo stesso numero), spero però che la libera trascrizione del pezzo che segue possa dare altrettante emozioni al volovelista incitandolo a più lunghi voli verso il Sud.

The Romantic Air (*) of Italy

«Prendete una lunga penisola larga 100 miglia e orientata da Nord a Sud, disponete una o due catene montuose lungo il suo asse, circondatela dai due lati con mari calmi e caldi, coprite il tutto con aria anticiclonica molto stabile, secca, chiara ed azzurra, aspettate che il sole estivo salga nel cielo e vedrete succedere le cose più meravigliose.



L'onda!

Il sole che riscalda la pianura e gli irregolari profili dei monti costringerà l'aria, per quanto riluttante, a salire. Brezze marine cominceranno a soffiare da ambedue i lati e convergeranno, esse batteranno i pendii dei monti,

saranno flesse dalle vallate distribuite irregolarmente e dalle cime ed infine si cominceranno a formare bassi cumuli. Giù a fondo valle tra le catene montuose, venti prevalenti alle alte quote sono costretti a disporsi da nord a sud o da sud a nord lungo queste e il compito del pilota alle basse quote diventerà deliziosamente complicato. Ma una volta liberi al di sopra della cima dei monti la vita diventa gloriosamente facile. E a volte, nel pomeriggio, le opposte brezze di mare si incontreranno da qualche parte al di sopra delle catene più alte e formeranno bellissimi cumuli nubi con basi sicuramente al di sopra delle cime su fino a 15-20.000 piedi. In seguito non appena il sole comincia a calare, l'aria riprenderà il suo carattere basilare di stabilità e formazioni d'onda si sovrapporranno alle correnti termiche in fase di estinzione.

Ora popolate questa regione di un popolo dinamico ed amichevole, con 2000 anni di sensibilità artistica, mescolata bene, e partite con il vostro aliante per Rieti. A questo punto procedete con cautela perchè le montagne sono scoscese, aspre e con poche zone di atterraggiabilità fuori campo: questo non è volo a vela per bambini, questa è l'Italia, il paradiso del volovelista Romantico».

Franco Trentini

(*) Si è preferito trascrivere il titolo in Inglese dal momento che il senso è di comprensione immediata anche in Italiano. Inoltre il termine «AIR» è usato in questo contesto sia in senso strettamente meteorologico sia in senso più ampio di stato d'animo che non ha un corrispettivo in italiano.

16 Aprile 1977: Aperto e concluso il Gran Premio Calcinate - Rieti

Calcinate, 8 dicembre 1976. Come tutti gli anni nel pomeriggio Don Sondri celebra la S. Messa, si ricordano gli amici scomparsi, quindi premiazione del Medagliere sociale.

Alla sera cena collettiva con le solite battute sulla prossima stagione. Il buon Renzo Scavino dando, come al solito, del cacciavite a tutti continua con il suo ritornello: perchè non tentate voli al Sud?

Solita risposta: sei matto, sai quanto costano i recuperi, problemi di autostrada, ecc. ecc.

A questo punto gli occhi del Renzo si illuminano di un sinistro bagliore: benissimo, un milione a chi arriva a Rieti!

Una sensazione di gelo percorre la schiena dei piloti coinvolti nella discussione. Ci aveva incastrati non si potevano più accampare scuse. La primavera 1977 era rovinata, addio voli alpini, solo una larga sequela di fuori campo lungo la rotta per Rieti. Così nacque il Gran Premio Calcinate-Rieti.

Ognuno aveva le sue teorie sul tipo di giornata meteo: «meglio con il vento, onda e via; si però con il Nord-Ovest... no è meglio il Nord-Est... siete matti meglio in termica, ecc. ecc.

15 aprile 1977

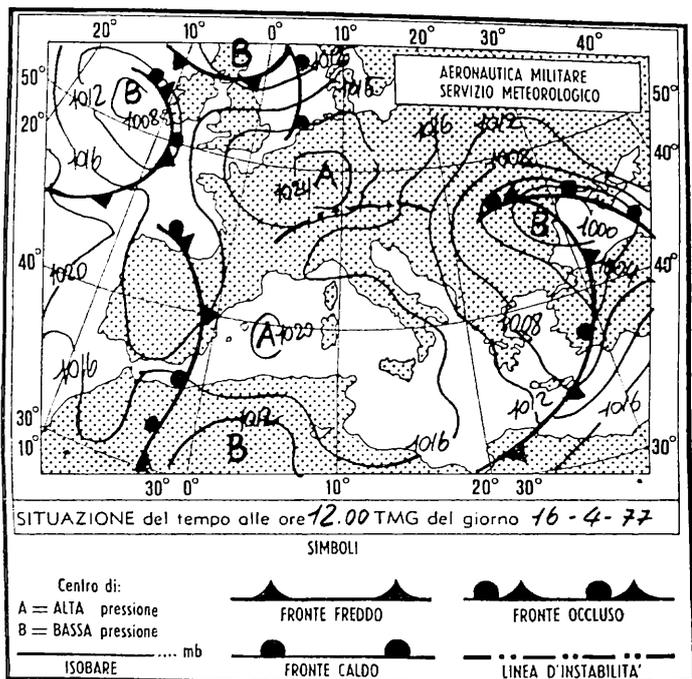
E' un venerdì, alle 8, mentre sulla tangenziale est di Milano mi reco al lavoro, vedo le prealpi con i primi cumoletti, forte visibilità e aria frizzante. Con rabbia penso agli impegni di lavoro che non mi permettono di bigiare per tentare l'avventura reatina.

Alle 10 la pianura Padana è piena di cumuli con base attorno ai 2000 metri e da Milano si vedono gli Appennini.

Vengo poi a sapere che nel pomeriggio la base in pianura era di 3.200 metri con termiche tutte oltre i 5 m/s, vento da NW stimato attorno ai 50 km/h.

Verso mezzogiorno mi telefona Attilio, anche lui bloccato sul lavoro, dopo i reciproci pianti per l'occasione perduta rimaniamo d'accordo di tentare all'indomani il volo.

Alla sera anche il Leo mi comunica che sarà della partita. Telefono al «padrino Costa» che, per essere in forma il giorno dopo, era già a letto alle 21, lo convinco però a lasciare l'aliante a suo figlio Corrado: nonostante le parolacce, accetta.



16 aprile 1977

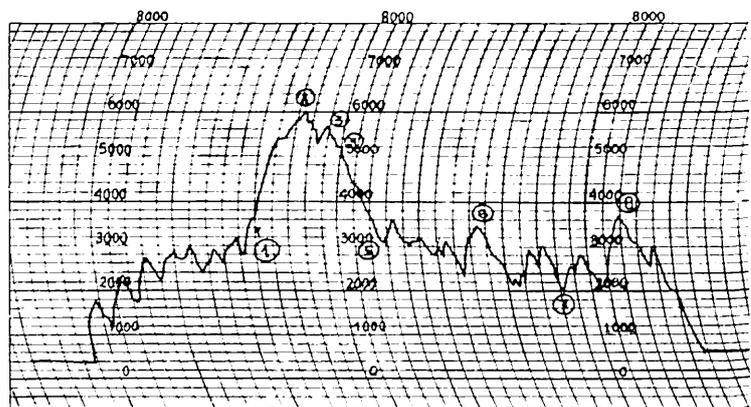
Arrivo al campo con Corrado verso le 9.30, purtroppo

la giornata non sembra quella del giorno prima, meno trasparenza dell'aria e mancanza di cumuli. Verso le 10.45 decolliamo, sgancio sul Campo dei Fiori (Osservatorio) a 1.000 metri (tutte le quote sono riferite a Calcinate). Si sale con fatica fino a 1.300 metri. Nel frattempo arrivano Leo Brigliadori e Franco Trentini da Alzate, e Attilio Pronzati con Angelo Gritti da Valbrembo, da dove Attilio aveva appena ritirato il nuovo Mosquito.

Ci dirigiamo sul Generoso dove con salite molto strette e nervose di circa 2 m s facciamo i 2.300 m.

Nel frattempo la pianura non dà segni di vita, per cui decidiamo di andare verso Bergamo per accorciare l'attraversamento della stessa e nella speranza che con l'aumento della temperatura si formino cumuli anche a Sud. Sempre proseguendo verso est, Bollettone, San Primo e Resegone con salite circa a 2.500 2.600 metri (2-3 m s) sentiamo che qualcuno di Bergamo sta facendo onda verso S. Pellegrino dove ci dirigiamo senza indugio.

Qui dopo una rapida ricerca entriamo in rotore che ci porta, con una salita di 4-5 m s, a 3.200 m da dove, rimontato brevemente il vento, entriamo in flusso laminare (punto 1 del barogramma).



Davanti a noi abbiamo il Pizzo Tre Signori, vento da circa 350°, 70-80 km/h salita 3 m/s. Dopo circa 25 minuti Leo è a 5.800 metri (punto 2 del barogramma), io e Corrado 200 m più sotto, Franco 500 m meno, Attilio e Angelo sono già partiti verso Cremona partendo con quote molto più basse, e da loro sentiamo che la pianura non è entusiasmante.

Sono le 13, decidiamo di partire. Come ci giriamo, con prua 150°, vediamo che sull'Appennino ci sono dei bei cumuli ben sopra le creste. Planiamo con il Mc Ready per la massima efficienza, e abbiamo dai 100 ai 120 km/h di vento in coda. Fantastico, il terreno sotto di noi scorre velocemente, la discesa non è molto forte, pensavo peggio.

Al traverso di Orio nuova onda, ci fermiamo qualche minuto contro vento riguadagnando 500 m (punto 3). A Cremona nuova fascia positiva (punto 4) che sfruttiamo solo rallentando. Passiamo a Ovest di Parma, Corrado ed io miriamo dei cumuli sul monte Cusna

(ovest del Cimone) mentre Leo è più verso il Cimone, Franco è più basso (sono costati moltissimo poche centinaia di metri in meno in partenza).



Il Cimone!

Alle 13.53 siamo sotto i primi cumuli, quota 2.700 metri (punto 5), in 53 minuti abbiamo percorso 200 km con 70 di efficienza. Sentiamo Ferrari e Muzi che stanno volando su Rieti che ci danno condizioni ottime nella zona. In questo punto riceviamo tutto il volo a vela italiano, gli amici sulle prealpi seguono il volo come una radiocronaca ascoltando i nostri messaggi. E' difficile spiegare lo stato d'animo in quel momento. Un senso di esaltazione e di paura nello stesso tempo, troppo facile sin qui, apparentemente facile anche dopo.

Decidiamo di cambiare frequenza, perchè talmente satura, che facciamo fatica a parlarci, purtroppo Franco non ha la 123.3, per cui solo saltuariamente ci colleghiamo con lui.



In vista di Spoleto

Ritorniamo al volo, Leo all'attacco dell'Appennino ha circa 3.200 m e prosegue direttamente verso il Cimone, Franco con 1.800 m è costretto a costeggiare l'Appennino verso est, Corrado ed io sotto i primi cumuli tro-

viamo la sorpresa che, nonostante l'aspetto non danno buone ascendenze, per cui avanziamo con prudenza verso il Monte Giovo. Da queste parti troviamo lo Janus di Moltrasio e Pressato con i quali proseguiamo sino a Nord di Pistoia, dove una bella salita ci porta a 3.000 metri (punto 6). Qui capisco (meglio tardi che mai) il perchè delle strane ascendenze trovate sul primo tratto appenninico, il vento è ruotato decisamente da 290°-300°, molto forte nelle valli segnato dai fiumi che vanno orizzontali sul terreno. Proseguiamo senza problemi con salite di 2-3 m/s, passando sulle colline a sud del Mugello, quindi Pratomagno, le colline a sud di Arezzo dove ci ricongiungiamo con Leo (punto 7). Qui troviamo l'unico vero problema del volo, verso Umbertide è tutto nero con segni di degenerazione, la parte ovest del Trasimeno è tutta pulita e vediamo dei bei cumuli che iniziano solo dopo Chiusi, troppo lontani.

Avanziamo con molta attenzione verso il bordo nord del Trasimeno e sotto un grossissimo cumulone chiaramente in degenerazione troviamo la più bella salita della giornata che ci porta a 3.300 m (punto 8), in una cupola formatasi nel centro del cumulo con i bordi dello stesso sotto di noi. A questo punto avevamo la planata su Rieti.

Frattanto Franco che aveva seguito una rotta più a Est stava avanzando velocemente rimontando parte del ritardo procurato dalla bassa quota all'attacco della prima parte dell'Appennino.

Partiamo lasciando Perugia sulla sinistra diretti verso i Martani, dove troviamo un trombone a fondo scala, due giri per curiosità, e via. Abbiamo quota in eccedenza, davanti a noi cumuli bellissimi, brevissima indecisione se proseguire oltre Rieti, ma dai messaggi radio sappiamo che ci stanno aspettando in campo e poi la planata finale tanto familiare in agosto ci attira troppo. Spoleto, la Somma, la Conca Reatina, i laghetti e il campo. Spingiamo a 180-220 km/h. Uno di noi dice: ringraziamo Scavino.

Arrivo in pattuglia con tirata, atterraggio: sono le 16.50. Abbracci, commozione, dopo poco arriva anche il Franco, che conquista il 3° diamante, difficile spiegare cosa si sente dentro. Muzi, Marchetti, Zasa, Ferrari, i due Urbani, Mancini, Angelo, arriva Rovesti e tanti altri.

Passata l'euforia quasi ci si vergogna, troppo facile. Peccato per Angelo che atterrerà ai Martani, meritava di più. Lo Janus sornione arriva a Preturo: bravi!

Forse il racconto del volo da un punto di vista meteo non è dei più esaurienti, ma Plinio ci ha già dato sul numero precedente la situazione generale della giornata. Solita lezione finale: nel volo a vela bisogna solo tentare, anche quando la situazione non sembra la più propizia. Troppe lacune meteo e scarsa assistenza, escluso Rovesti, non abbiamo previsori in grado di valutare la giornata per il volo veleggiato. Tutto sommato però è meglio così, rimane ai piloti il fascino dell'incerto.

Bob

Gennaio - Febbraio 1962: l'onda del quinto quadrante

(dai notturni del vecchio di VOLO A VELA n. 31)

Preceduto da una lunga e minuziosa quanto segreta preparazione, il volo stava per aver inizio. Le bombole dell'ossigeno, i viveri di conforto, le carte al 500.000, i due termometri: tutto sapientemente stivato nella comoda cabina.

Il mio equipaggiamento era solo in apparenza l'abituale: sotto la solita tuta ero sapientemente imbotito di morbida lana e sotto il giubbotto un caschetto di pelo, una sciarpa di lana e due comodi paia di guanti.

In attesa di poter mettere in linea l'aliante mi sedetti al tiepido sole per immagazzinare quanto più calore possibile. L'amico di Monte Bisbiglio, a 3500 m di quota ed a 300 Km di distanza, era stato esplicito: a 6000 m di quota — 40°, la direzione del vento si manteneva tra i 370 ed i 390 e la velocità era in continuo aumento con la quota; la formazione del fenomeno ondulatorio era inevitabile ed il getto non avrebbe tardato a manifestarsi in tutta la sua forza. Dovevo arrivare in tempo!

L'instancabile Montonati continuava la salita nella direzione precedentemente concordata, era indispensabile agganciare subito il secondo rotore. Controllo il punto e la quota, dovremmo esserci. Turbolenza. D'improvviso il trainatore sprofonda e con uno strattone lo seguo in un assetto impossibile. Il Dornier arranca in un ballo disperato poi parte verso l'alto. Un po' emozionato sgancio, guadagno velocità e con decisione mi butto in una stretta virata a destra. La turbolenza è notevole ma la salita si mantiene costantemente al disopra dei 5 m. 3.000! Aumento la velocità e stringo, ancora turbolenza, il vario quasi a 10 e il punto di riferimento sempre sotto lo stesso angolo. Devo insistere. Sette lunghi interminabili giri, chiudo, inverto di 180° a sinistra, uno scossone ed il pavé è finito. Prua a 385° e mi immetto sulla più soffice autostrada che si possa immaginare.

Di fronte uno stupendo scenario: l'Ariete, il Capricorno ed i Gemelli spiccano e sovrastano l'immensa catena.

Altimetro 4200 anemometro 125 vario costante a 6 m/sec. Devo allinearli sull'asse dell'Isola con il Capriolo, controllo il punto e mi trovo leggermente avanzato, riduco a 115 e continuando la salita mi lascio lentamente arretrare. Devo operare esattamente come nelle previsioni. Lentamente smaltisco l'eccitazione iniziale. A 7600, dopo aver controllato il punto di stazionamento e l'allineamento, viro di 45° a destra ed inizio il primo tratto in diagonale mantenendomi nell'ascendenza ma perdendo continuamente l'asse tra il K2 ed i Gemelli.

Con un po' di fatica arrivo ugualmente sul Tacca-gno con i previsti 8000, ancora 135" a destra e via. Dopo 30 secondi il vario incomincia una paurosa discesa, velocità 130, 140, 150, vario a fondo scala. Incomincio a dubitare sulla serietà di elle al quadrato. Ora sento il freddo pungente e mi ricordo dei guantoni. Stringo la cloche tra le ginocchia, mi caccio in bocca un pezzo di cioccolato, mi infilo il caschetto ed il secondo paio di guanti. Sono ormai sull'Albissola, riduco e lentamente il vario si porta a zero, tiro dolcemente ed inizia una confortevole salita, rimetto a 75 e continua a salire. Sono sulla verticale del Cigno a 5000 m, distinguo bene lo specchio parabolico del ponte radio, dietro front, prua ancora a 385", velocità 130 salita a 7 m regolari. Tremo dall'emozione, la salita è qualcosa di veramente voluttuoso, impossibile mantenersi calmi, canto, rido e parlo continuamente a voce alta, a ore tre un Caravelle sfreccia a non più di 300 m, un turbino di pensieri irriferribili, poi un sonoro ceffone. Stupido! L'ossigeno! Ancora pensieri astrusi mentre mi adatto l'incomoda maschera e apro. Una vampata di caldo mi sale al viso. Mi muovo per combattere l'irrigidimento che senza accorgermi mi ha preso tutto il corpo. Il punto! Non c'è più! Tutto è cambiato! Tutto si è improvvisamente appiattito sotto di me. Dunque, rivediamo con calma: l'Ariete leggermente a sinistra, il Capricorno quasi di fronte ed i Gemelli più a destra, il lago, l'Albissola e qui sotto, irricognoscibile, il Cigno. Le molte ore passate davanti al plastico danno fortunatamente buoni risultati.

8600 m; devo raggiungere i 9000 per poter affrontare il terzo balzo nelle condizioni previste. Nessuna nube, di nessun genere. Per mantenermi sul punto deve ridurre la velocità, evidentemente mi avvicino alla cuspide. Appena girato mi devo allineare con Milano e il Maggiorasca, tenendo il Penice appena a destra. Speriamo in bene.

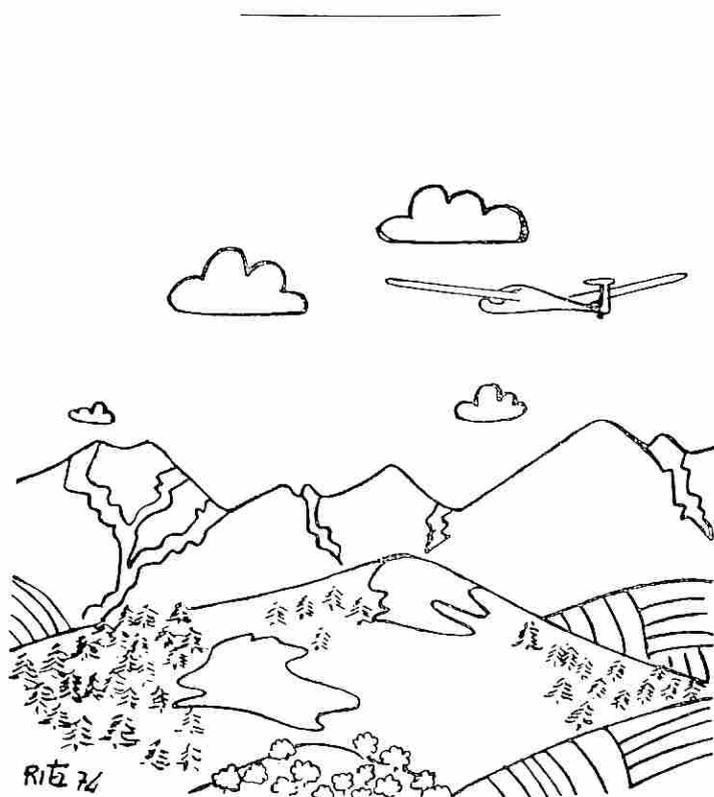
9200 ancora un metro a salire, mi sto mantenendo sul punto a 110 Km di velocità indicata, 9600, sono notevolmente arretrato. Dietro front netto e ricerca dei punti. Visibilità ottima, ci siamo: Milano, il Po e laggiù in fondo le cime. Strano, scendo poco, mantengo i 110 con 2 metri di discesa. Ecco Calcinante, mi pare di vedere degli aliante, ma dev'essere un abbaglio, ormai devono essere sommersi nella famigerata «zona 2». A destra la Malpensa ed eccoci a Milano, Bresso, Linate. Non ho preso il tempo ma devo aver impiegato pochi minuti, la velocità nella parte concava è certamente notevole.

A 6600 riprendo a salire. Inverto e ancora una volta con la prua a 385° salgo a 4 m/sec aumentando la velocità per non arretrare. Mi muovo continuamente, il freddo è tremendo. Chissà dove son finiti i miei termometri. Lo sforzo per mantenere la velocità è notevole malgrado la completa assenza di ogni e qualsiasi turbolenza. Ho fame, vorrei tanto fumare una sigaretta, bere una cioccolata calda, sono stanco ma canto e grido; una tenue nube di ghiaccio si è formata più in alto e m'incanto a guardarla tante scintille molte scintille il frigorifero la clubhouse senz'acqua la spiaggia la go-vela

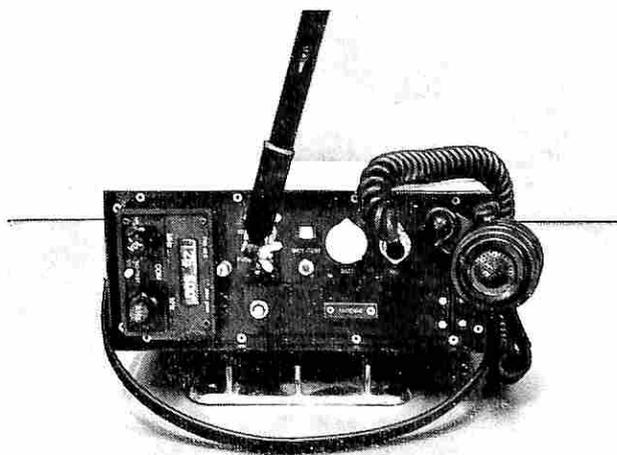
il canneto le pioppelle le sezioni trasversali l'hangar l'abbonamento il blocchetto pieno il blocchetto vuoto la signora Costanza la cucina senz'acqua il Marchetti con la cariola il minestrone in scatola la trippa in scatola le donne del Franco la fame del Tamborini l'Aldo con la scopa l'Oreste che cerca i soldi ancora l'Oreste ancora i soldi il Ciani con la pipa il fumo il gas l'anidride carbonica l'ossigeno l'ossigeno apro precipitosamente la seconda bombola e inspiro a fondo.

Lascio il Maggiorasca a destra e con più di 120 Km in coda mi avvio sul Cimone. Alle 13 su Pistoia compio l'ennesima salita, con valori ascensionali notevolmente più bassi riguadagno i 7600 m e punto su Siena. Dopo aver mangiato un'intera tavoletta di cioccolato e un po' di biscotti cerco disperatamente di raggiungere il pacchetto di sigarette e trovo la busta, la busta che avrei dovuto lasciare a Calcinata per il Commissario Sportivo: volo con meta prefissata: Calcinata del Pesce - Rieti!!!! Vorrei imprecare ma non riesco. Rinuncio anche alla sigaretta. Mi rendo conto di essere ubriaco ma sono felice, felice, felice. Rieti mi attende, ormai si tratta solo di una lunga planata.

A sinistra distinguo bene il Gran Sasso e davanti a lui il Terminillo. Chi troverò? Che faccia faranno? Rieti, Rieti a una valanga di ricordi le «Quattro Stagioni», le sabine, la famosa uscita in quel di Antrodoco con il Capo, i candelotti fumogeni, l'anguria, il CO, i campari soda e alle sette: tutti in linea... orizzontale: decine di volti che per un momento si affacciano alla ribalta del teatro dei sogni del vecchio insonne.



..... ecco
la nuova
linea DITTEL



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

Gestetner

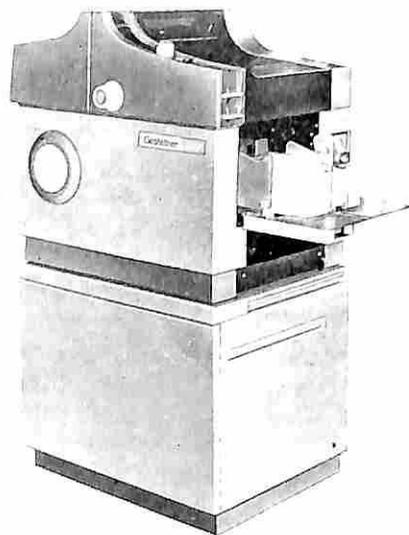
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

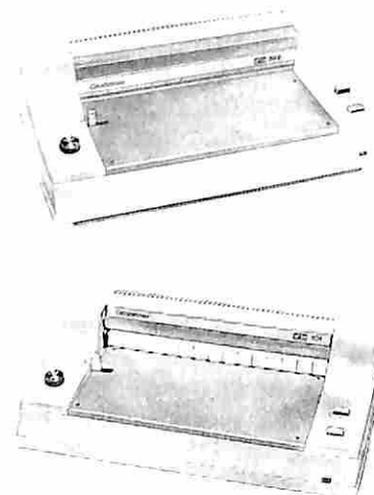
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPLICAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

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

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



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

Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

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

I lavori della Commissione di Specialità

Milano, 3 aprile 1977 - ore 18

VERBALE N. 11

Presenti: Brigliadori, De Orléans, Vergani.

- O.d.G.: 1) **Campionati Italiani.**
2) **Campionati Mondiali.**
3) **Varie.**

1) CAMPIONATI ITALIANI

Viene discusso il Regolamento dei Campionati Italiani 1977. Vengono approvate le modifiche al precedente regolamento come da allegato.

Viene riesaminato il «Meccanismo di Promozione e Retrocessione» con riguardo agli effetti che produce sui neo-promossi in Lega 1 (oggi Categoria Nazionale) dalla Lega 2 (oggi Categoria Promozione) allorchè:

- per ragioni personali il neo-promosso non può partecipare alla edizione immediatamente successiva dei Campionati Italiani;
- la sua prestazione nella successiva edizione dei Campionati lo mette nuovamente in zona retrocessione.

L'attuale normativa concede la possibilità a coloro che già appartengono alla Categoria Nazionale di essere valutati nella più favorevole prestazione delle più recenti tre edizioni di Campionato degli ultimi quattro anni. E' quindi ingiusto che i neo promossi debbano invece essere giudicati su una sola prestazione o, peggio, rimandati in Categoria Promozione prima ancora di poter dimostrare le loro capacità, perchè assenti.

Si stabilisce perciò che i promossi alla Categoria Nazionale rimangano per tre anni di diritto in tale categoria indipendentemente dalla loro

partecipazione a successive edizioni del Campionato Italiano ed indipendentemente dal punteggio in esse eventualmente conseguito.

Questi concorrenti neo-promossi vanno ad aggiungersi ai 50 piloti componenti la Categoria Nazionale come da norme stabilite in precedenza.

Questa disposizione vale per i promossi in Categoria Nazionale, siano essi provenienti dalla Categoria Promozione, che dalle tre gare «Coppa di Primavera», «Gara di Pentecoste», «Coppa del Velino» e, per il 1978, «Coppa S. Pedrino».

Per quanto concerne il passato, questa disposizione si applica ai promossi di Lega 2 del 1975 e 1976, per cui sono da considerare di categoria nazionale anche i seguenti piloti:

- Ciceri - Levi (promossi del 1975)
- Pavesi - Urbani Luca - Muzi - Viscardi - Costa Franco - Paolillo - Bertoncini - Moltrasio - Lanzi (promossi del 1977)

Ciceri e Levi rimarranno in Categoria Nazionale fino al 31 dicembre 1978 anche qualora non partecipassero ai Campionati Italiani del 1977 e 1978, oppure non raggiungessero il punteggio minimo; gli altri rimarranno allo stesso modo in Categoria Nazionale fino al 1979. Qualora la loro prestazione in Categoria Nazionale desse un punteggio tale da farli rimanere fra i concorrenti di tale categoria, essi saranno valutati per tale prestazione.

Quanto sopra viene proposto alla Commissione Sportiva Centrale ed al Consiglio Federale Ae.C.I. per l'approvazione.

2) CAMPIONATI MONDIALI

Al fine di poter pianificare la preparazione dei piloti componenti la

squadra italiana ai Campionati del Mondo, occorrerebbe designare gli stessi con due anni di anticipo rispetto allo svolgimento di tale manifestazione. D'altronde ciò urta con la necessità di valutare anche la più recente condizione di forma del candidato.

Per questa ragione si ritiene opportuna la designazione di una «rosa» di candidati, da cui, pochi mesi prima dello svolgimento dei Campionati del Mondo, selezionare i definitivi rappresentanti italiani. Ai piloti della «rosa» verranno forniti aiuti e facilitazioni per il loro allenamento, fino alla scelta finale.

Si approva perciò lo studio promosso da Leonardo Brigliadori con le opportune modifiche e che si allega, con preghiera di approvazione da parte della CSC e del CF e di diffusione da parte Ae.C.I.

La tabella nominativa dovrà essere pubblicizzata. Gli interessati potranno sporgere reclamo entro il 31 agosto 1977.

3) VARIE

a) Si approva il bilancio preventivo dei Campionati Italiani 1977 come proposto dall'Ae.C. Centrale di Volo a Vela e che si riassume come segue:

Uscite (in migliaia di lire)	Categ. Prom.	Categ. Naz.
Organizzazione	2.020	1.280
Logistica	1.120	680
Comm. Sportiva	1.390	840
Operazioni	16.320	9.980
Meteo	685	415
Persone ospitate	4.860	3.040
Varie	185	115
	<hr/>	<hr/>
	26.580	16.350

Entrate

Iscrizioni e traini	7.760	3.400
Differenza passiva	18.820	12.950
Totale spese	31.770	

b) Si propone la nomina del Comitato Organizzatore dei Campionati Italiani nelle persone dei sigg. Marchetti, Muzi, Orsi G., Piludu, Rostelli, Veneri, Vergani.

c) Si propone di iscrivere ai Campionati Nazionali Francesi di Chateauroux (agosto 1977) a titolo di allenamento per i futuri Mondiali,

RETTIFICA

i sigg. Brigliadori Leonardo, Gavazzi Marco, Pronzati Attilio con spese di iscrizione a carico dell'Aero Club d'Italia (U.S. \$ 175 a testa).

OGGETTO: *Campionati Italiani di Volo a Vela 1977.*
Richiesta dell'Aero Club Volovelistico Alpino del 31 maggio 1977.

La lettera del citato Aeroclub ha consentito di rilevare una involontaria ma grave omissione nella stesura del Regolamento dei Campionati Italiani 1977, già distribuito, nella parte che riguarda i requisiti richiesti per l'ammissione alla Categoria Promozione (art. 2.1).

Infatti nel citato articolo non è menzionato che in parte quanto proposto dalla Commissione di Specialità nella sua riunione dell'11 settembre 1976 (verbale n. 8), e che il Consiglio Federale dell'Ae.C.I., sentito il parere della C.S.C., ha approvato.

Il verbale n. 8 riporta infatti al punto 2.2 che sono ammessi di diritto alla Categoria Promozione non solo i retrocessi di Lega 1, o coloro che abbiano partecipato ad una delle tre gare di Primavera, di Pentecoste e del Velino, o che infine abbiano effettuato uno stage a Rieti, ma anche coloro che siano in possesso dell'insegna d'oro o che, in non più di tre voli, abbiano compiuto distanze per 700 Km., documentati, nell'anno in corso e prima del Campionato.

Si prega pertanto l'Ae.C.I., e per esso l'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, estensore del Regolamento dei Campionati, di diffondere una circolare rettificativa in cui si riporti integralmente il punto 2.2 del verbale n. 8, salvo modifiche che fossero state apportate dal Consiglio Federale Ae.C.I.

d) Si propone un contributo di lire 1.000.000 all'Ae.C. Torino per la ottava edizione del Trofeo Città di Torino (1975).

e) Si propone un contributo di lire 2.000.000 all'Aeroclub Volovelistico Milanese per il 2° Trofeo Colli Briantei (1976) e di L. 2.000.000 per il 3° Trofeo Colli Briantei (1977) qualora abbia regolare svolgimento. La seduta viene tolta alle ore 23.

Il Presidente della Commissione
W. VERGANI

Il Presidente della Commissione
W. VERGANI

Proposta di criterio di selezione per partecipazione piloti italiani ai Campionati Mondiali di Volo a Vela

1. Il criterio di selezione della squadra italiana titolare per i mondiali è basato su due momenti fondamentali:
 - formazione di una rosa di candidati
 - designazione ufficiale dei titolari.
2. Una volta ammessi a far parte della rosa i candidati alla selezione finale verranno presi in considerazione prescindendo dal loro punteggio.
3. Il momento della formazione della rosa si avvale di un criterio rigidamente obiettivo che serve unicamente a selezionare i 12 migliori piloti italiani. Tale selezione viene compiuta immediatamente dopo l'effettuazione del **Campionato Italiano 1977** ed i criteri sono più sotto enunciati.
Il momento della designazione definitiva si avvale invece di criteri soggettivi.
La competenza della designazione è fissata dal Regolamento Sportivo Nazionale che, come noto, demanda al Presidente dell'Ae.C.I. la nomina, su designazione della Commissione Sportiva Centrale, sentito il parere della Commissione Specialità.
4. **Formazione della rosa-criteri**
I risultati da prendere in considerazione si riferiscono a:
 - a) Campionati Mondiali
ultime 3 edizioni prima dell'anno del Mondiale
 - b) Campionati Nazionali
ultime 3 edizioni prima dell'anno del Mondiale
 - c) Gare internazionali
ultime 3 edizioni prima dell'anno del Mondiale
 - d) Gare nazionali
ultime 3 edizioni prima dell'anno del Mondiale

4.1. Tutte le suddette competizioni saranno utili per l'attribuzione di punteggio se avranno almeno 3 prove valide e se avranno avuto almeno 15 concorrenti classificati nella classe cui il concorrente ha partecipato. La classifica presa in considerazione è quella internazionale.

Delle gare internazionali ne verrà presa in considerazione, per ogni anno una sola e la più favorevole.

4.2. I piloti che hanno partecipato ai Campionati Mondiali, qualora intendano far valere il punteggio eventualmente acquisito in quella competizione, devono rinunciare ad un punteggio di Campionato Italiano, a loro scelta, per evitare di sommare un maggior numero di gare utili rispetto a coloro che non hanno partecipato ai Mondiali.

4.3. I punteggi vengono attribuiti come segue:

a) CAMPIONATI MONDIALI	'72	'74	'76
— primi 10	60	80	100
— fra 11° e 20°	30	40	50
b) CAMPIONATI NAZIONALI	'75	'76	'77
— primo	60	80	100
— ogni posto successivo fino al 10° posto comp.	10% in meno sul 1°		
c) GARE INTERNAZIONALI (Hahnweide, Angers, Vinnon, Campionati Nazionali di un qualunque paese europeo)	'75	'76	'77
— primi 5	30	40	50
— fra 6° e 10°	15	20	25
d) GARE NAZIONALI A CALENDARIO SPORTIVO (vedi però p. 4.1)	'75	'76	'77
— primo	30	40	50
— ogni posto successivo fino al 10° posto comp.	10% in meno sul 1°		

TABELLA NOMINATIVA PUNTEGGI ACQUISITI PER FORMAZIONE ROSA DI CANDIDATI

(in ordine alfabetico di successione)

Nominativo	Camp. Mondiali			Camp. Nazionali			Gare internaz.			Gare nazionali			Tot. al 31-8-76	Gr.
	'72	'74	'76	'75	'76	'77	'75	'76	'77	'75	'76	'77		
Balbis	—	—	—	24	8	—	—	—	—	—	—	—	32	15°
Brigliadori L.	—	—	100	54	48	—	—	30	—	—	30	40	302	1°
Caraffini	—	—	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	64	9°
Capoferri	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	17°
Dall'Amico	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18	16°
Fontana	—	—	—	6	40	—	—	—	—	—	—	—	46	13°
Gavazzi	—	—	—	42	24	—	—	—	—	—	—	—	66	7°
Gritti	—	—	—	12	56	—	—	—	—	21	16	—	105	3°
Lamera	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—
Maestri	—	—	—	—	16	—	—	—	—	6	36	—	58	10°
Manzoni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—
Monti	—	—	—	30	—	—	—	—	—	27	24	—	81	6°
Nidoli	—	—	—	18	24	—	—	—	—	—	—	—	42	14°
Orsi A.	—	—	—	24	72	—	—	—	—	—	—	—	96	4°
Perotti	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—	32	—	64	8°
Pronzati	—	—	—	36	—	—	30	40	—	—	28	—	134	2°
Serra	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	48	12°
Trentini	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	12	—	18	16°
Vergani	—	—	—	54	16	—	—	—	—	24	—	—	94	5°
Villani	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	56	11°
Zoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—

CARIPLO

CARIPLO

CARIPLO

CARIPLO

CARIPLO

CARIPLO

CARIPLO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

*la tua
banca*

GRUPPO SPORTIVO DI VOLO A VELA

SIAI MARCHETTI
SESTO CALENDE



E' stato costituito in seno alla SIAI MARCHETTI con l'appoggio della Direzione Generale, del Consiglio di Gestione e del C. L. N. locale, un Gruppo Sportivo di Volo a Vela, la cui Presidenza è stata assunta dallo stesso Ing. Marchetti.

Tutti gli appassionati a tale sport sono invitati per il giorno 27 corr. (Venerdì) alle ore 18, presso la Casa del Lavoratore SIAI (Cinema - Teatro), per dare la propria adesione e per discutere il programma organizzativo relativo alla formazione ed al funzionamento del Gruppo in parola.

Sono ammessi anche coloro che, pur non partecipando ai corsi di pilotaggio, desiderano effettuare voli sportivi a bordo di alianti a doppio comando.

Tutti gli iscritti dovranno comunque impegnarsi a prestare la loro opera gratuita in ore extra lavoro per la manutenzione e costruzione degli alianti da adibirsi ai corsi di pilotaggio ed ai voli sportivi.

Non sono richiesti, come per il passato, titoli di studio e per gli aspiranti piloti sarà sufficiente l'idoneità psico-fisiologica.

Ulteriori chiarimenti verranno forniti nel corso della riunione in parola.

Sesto Calende, 26 Luglio 1945

LA PRESIDENZA

(Ricordi di Emilio Pastorelli)

La Coppa di Primavera al più vecchio pilota da competizione: FERRARI GUIDO ANTONIO

La prima gara della stagione ha subito le conseguenze dell'intorpidimento dei piloti italiani di volo a vela, i quali, ancora non completamente desti dal sonno invernale, hanno disertato la gara. Gara che se ha deluso per il numero dei concorrenti (9), ha, sotto l'aspetto tecnico-sportivo, riscosso successo sia per l'entusiastico alternarsi di alcuni concorrenti alla testa della classifica sia per la varietà dei fenomeni meteorologici.

La prima edizione della «Coppa di Primavera», organizzata dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela all'aeroporto di Rieti dal 23 aprile al 1° maggio 1977, ha avuto più che altro lo scopo di saggiare le condizioni meteorologiche che si presentano nei primi mesi dell'anno sulle regioni montane dell'Italia centrale, ai fini dell'attività agonistica.

Una decina di volovelisti, in un clima di sportiva allegria, si sono disputati l'ambita Coppa, portando a termine quattro prove in condizioni non sempre facili.

Ad un osservatore superficiale le prove assegnate durante le gare, potranno sembrare modeste; ma se si tien conto delle poche ore di irraggiamento solare che si hanno nelle ore pomeridiane delle giornate primaverili, i risultati ottenuti in questo periodo dell'anno, crediamo debbano essere considerati soddisfacenti.

23 aprile 1977 (prima prova)

La prima giornata di gara, dal punto di vista meteorologico, non presenta condizioni molto favorevoli al volo a vela. L'area di alte pressioni che nei giorni precedenti interessava l'Italia, è in fase di temporanea diminuzione sulle regioni settentrionali e su quelle del versante adriatico (fig. 1).

Inizialmente il versante tirrenico si presenta molto sereno, mentre quel-

1ª "COPPA DI PRIMAVERA" A RIETI

**Note meteorologiche di
Plinio Rovesti**

lo adriatico è interessato da una copertura di cirrostrati ed altocumuli dall'aspetto lenticolare. Poco dopo mezzogiorno, però, anche il versante tirrenico si copre ed il cielo presenta una nuvolosità piuttosto caotica.

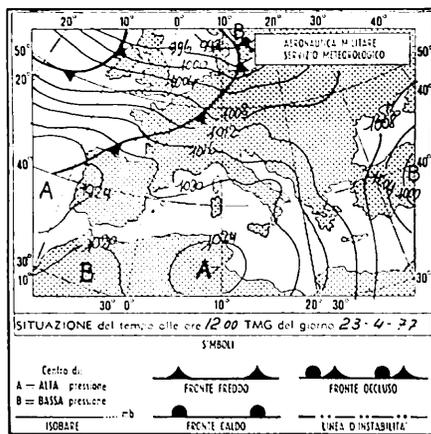


Fig. 1

Dal sondaggio dell'atmosfera compiuto in loco, si rileva, oltre alla solita inversione termica in superficie, uno strato isotermico a 3.000 m QNH. I venti, negli strati inferiori, sono deboli dai quadranti settentrionali. Il sondaggio di Roma-Fiumicino denuncia una corrente a getto con ramo da NNE sulle regioni centro meridionali. Il massimo del getto di 80 nodi è nello strato compreso fra 11.000 e 12.500 metri.

La direzione di gara decide di assegnare come prova del giorno una corsa sul percorso Rieti-Foligno-ri-

torno, per complessivi m 118. Le condizioni di veleggiamento non sono facili e solo due biposto Calif-A 21, pilotati rispettivamente dai concorrenti Muzi-Motolese, che si classificano al primo posto, e Piludu-Marchetti al secondo, riescono a portare a termine la prova.

* * *

Il giorno 24 aprile presenta una perturbazione a ridosso dell'arco alpino in movimento verso l'Italia, preceduta da una intensa nuvolosità. Una corrente a getto da WNW sulle regioni centro settentrionali della penisola, con massimo di 100 Kt nello strato compreso tra 10.500 e 12.000 metri, interessa con il suo flusso gli strati sottostanti. Nella regione dei Monti Sabini si genera un movimento ondulatorio che si estende in tutta la valle reatina.

La direzione di gara decide di non effettuare nessuna prova per acconsentire ai piloti di compiere allenamento al volo d'onda. Con sganci attorno ai 700 metri, vengono raggiunte quote variabili da 2.700 a 3.000 metri sul campo. L'entusiasmo dei piloti per questa esperienza è generale.

* * *

Il 25 aprile, impulsi residui di aria fredda interessano marginalmente il versante adriatico della penisola, mentre sull'Italia regna un campo di alte pressioni. In quota, negli

strati compresi fra 9.500 e 11.500 metri, scorre una corrente a getto da NW, con intensità massima sulle regioni dell'Italia centrale di 83 nodi. Le condizioni generali sembrano poter acconsentire lo svolgimento di una prova su circuito triangolare lungo il percorso Rieti-Foligno-Poggio Azzuano-Rieti; ma, verso mezzogiorno, il vento freddo da NW si intensifica, estendendosi sino agli strati superficiali. Nonostante la presenza di nubi cumuliformi in tutte le regioni dell'Italia centrale, le correnti ascendenti non permettono ai concorrenti di raggiungere quote sufficienti per effettuare la prova e la gara viene annullata.

26 aprile 1977 (seconda prova)

Permane sull'Italia al livello di 500 mb l'azione di un promontorio con massimo tra la Spagna, le Baleari e l'Algeria, che determina ancora correnti intorno a Nord sulle regioni centrali e meridionali. Tuttavia, per l'approssimarsi della perturbazione che si estende sulle coste dell'Europa occidentale, l'alta pressione sull'Italia andrà gradualmente diminuendo (fig. 2).

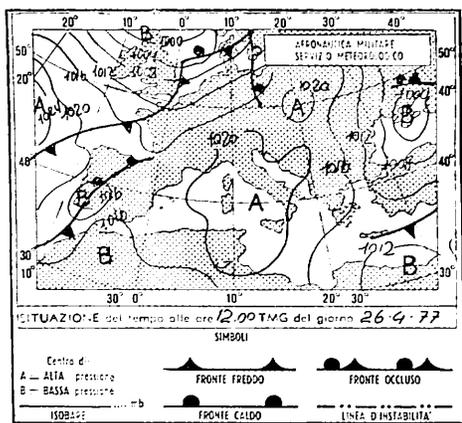


Fig. 2

Nella vallata reatina vengono rilevati venti deboli variabili fino alla quota di 1500 metri QNH. Ad altitudini superiori i venti si orientano decisamente da NW, aumentando gradualmente d'intensità, con 15 Kt a 2.000 m e 22 a 3.000 metri. A 9.300 metri, vento massimo con 80 nodi, per la presenza di una corrente a getto da NNW dal Golfo Ligure al Canale di Sicilia.

Formazioni cumuliformi aventi ba-

se teorica iniziale a 1800 m ONH nella valle di Rieti, con 21°C in su superficie.

La direzione di gara decide di assegnare come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6. La prova riesce e tutti i concorrenti rientrano alla base, eccezion fatta per un biposto Calif A 21 che, dopo aver sorvolato regolarmente il pilone di Assisi, è stato costretto ad atterrare a Spoleto.

* * *

Il 27 aprile la perturbazione a ridosso dell'arco alpino occidentale si sposta verso ENE interessando più direttamente le regioni dell'Italia settentrionale. Sulle regioni centrali, cirri in banda e nuvolosità media sparsa, con circolazione di aria umida e stabile fino a 3.000 metri, dove il vento spira a NW con forza di 13 nodi. A quote superiori, graduale aumento della sua intensità, fino a raggiungere 98 Kt a 12.000 metri.

Le condizioni non sono favorevoli al veleggiamento, sia per le condizioni di stabilità regnanti nell'atmosfera, sia per la copertura fluttuante di nubi medie e alte che ostacolano la radiazione solare.

La direzione di gara decide tuttavia di tentare l'effettuazione del noto triangolo di 100 Km, Rieti-Meggiano-Poggio Azzuano-Rieti. Dopo diversi voli nella valle reatina, i concorrenti, però, rinunciano alla gara.

* * *

Il giorno 28 aprile un afflusso di aria stabile, relativamente calda ed umida proveniente dall'entroterra algerino, crea condizioni sfavorevoli al veleggiamento, che permettono soltanto voli nella valle reatina. La direzione di gara decide pertanto di effettuare soltanto voli locali di allenamento.

29 aprile 1977 (terza prova)

Nonostante la presenza della perturbazione segnalata nei giorni precedenti, che si estende dall'arco alpino occidentale alla Spagna meridionale, muovendosi verso NE ed influenzando le condizioni del tem-

po sulle regioni settentrionali, le caratteristiche della massa d'aria sull'Italia centrale, rispetto al giorno precedente, sono leggermente migliorate (fig. 3).

Negli strati fino a 1.500 metri i venti spirano debolmente attorno a Sud, indi si dispongono dal 2° quadrante con intensità media di 12-14 nodi fino a 4.000 metri ONH.

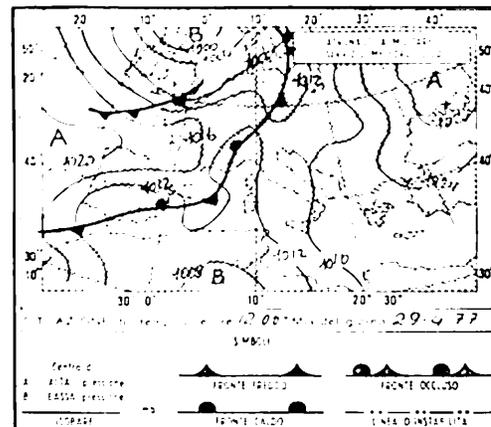


Fig. 3

Per facilitare l'aggancio degli allianti alle ascendenze previste nella regione dei pendii di Cantalice, la direzione di gara stabilisce che lo sgancio dai velivoli trainerati avvenga in tale località. Come prova del giorno viene assegnata un'andata e ritorno sul percorso Rieti-Preturo-Rieti di Km 76.

Tre concorrenti riescono ad effettuare la prova. Tra questi, Guido Antonio Ferrari, il quale, grazie alla sua ben nota esperienza nel campo della termo-onda, si classifica al primo posto sfruttando abilmente questo fenomeno, che a Rieti si presenta con una certa frequenza.

30 aprile 1977 (quarta prova)

La perturbazione estesa dall'Europa centrale al Mediterraneo occidentale, rallenta ulteriormente il suo movimento verso levante e le condizioni regnanti il giorno precedente rimangono quasi immutate (fig. 4).

La direzione di gara decide pertanto di assegnare ai concorrenti lo stesso tema di gara del 29 aprile, e cioè un'andata e ritorno sul percorso Rieti-Preturo-Rieti di Km 76.

Questa volta cinque concorrenti, col bravo e giovanissimo Luca Urbani

in testa, riescono a compiere il tema assegnato. Guido Antonio Ferrari lo segue a pochi minuti, collocandosi al primo posto nella classifica generale dopo la quarta ed ultima prova di questa prima edizione della «Coppa di Primavera».

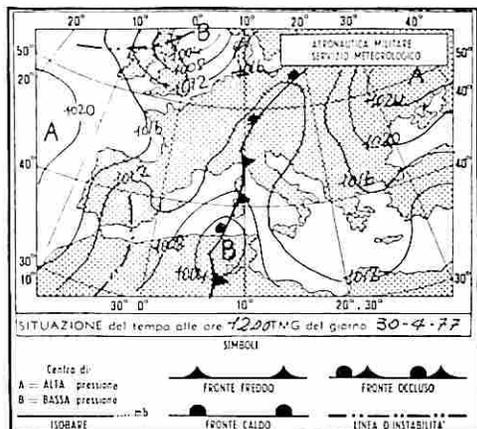


Fig. 4

1° maggio 1977 (premiazione)

La perturbazione frontale segnalata nei giorni precedenti, avanza verso

levante ed interesserà gradualmente, fin dalle prime ore del pomeriggio, anche il versante tirrenico, con piogge sparse e nuvolosità variabile.

La prima edizione della «Coppa di Primavera» è così giunta al termine e poco prima di mezzogiorno la direzione di gara effettua la consegna dei premi ai vincitori in un clima di sportiva allegria e di volovelistica cordialità.

Concludiamo la nostra rapida rassegna formulando il nostro sincero ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ed ai suoi validi aerologi Marescialli Narducci ed Urbani, che, come in passato, hanno collaborato all'effettuazione dei sondaggi locali ed al funzionamento del «Fac Simile» che ha assicurato al servizio meteo di gara le carte d'analisi, permettendo in tal modo di seguire l'evoluzione del tempo nelle condizioni non sempre facili presentatesi durante lo svolgimento delle prove per la disputa di questa prima edizione della «Coppa di Primavera».

Riportiamo infine la classifica generale dei concorrenti dopo la disputa dell'ultima gara.

1. Ferrari Guido Antonio	punti 790
2. Urbani Luca	» 827
3. Budini Antonello	» 841
4. Piludu-Marchetti	» 872
5. Muzi-Motolese	» 939
6. Salvo Demetrio	» 964
7. Orsi Giorgio	» 1026
8. Caraffini Antonio	» 1026
9. Urbani Paolo	» 1118



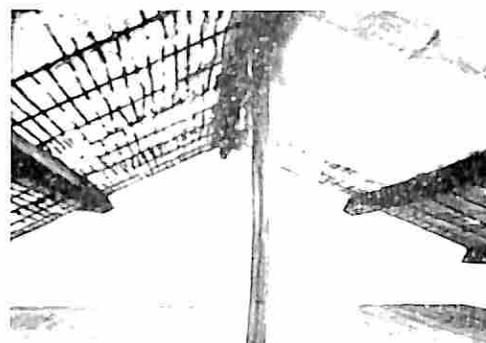
sales

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

- **BUSTE:**
Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.
- **BUSTE TEXSO:**
Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.
- **BUSTE TEXSONDA:**
Buste brevettate in carta ondulata.
- **CARTELLE:**
Raccoglitrice manilla con fustellatura in pieno.
- **ETICHETTE:**
Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

CHI CI PENSA TESA IL LINO

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



**Si, noi
ci abbiamo
pensato**



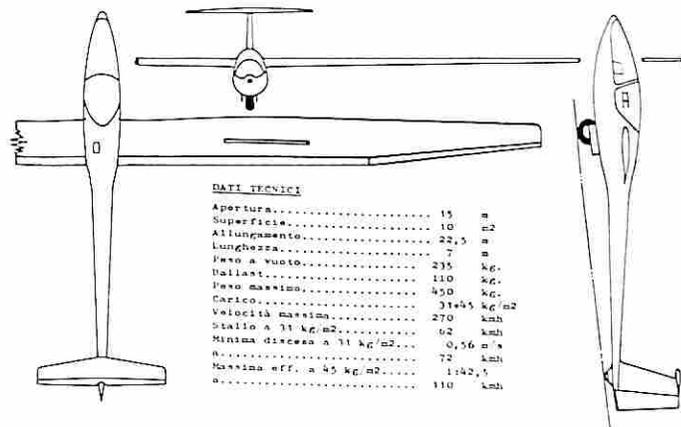
Abbiamo anche pensato a chi ci abiterà: alla sua sicurezza (il lino è ininfiammabile), al suo comfort (il lino respinge umidità, polvere, odori), al suo buongusto (due gamme di 24 colori e l'effetto fonocorrettivo, ideale per il vostro hi-fi).

linoambiente s. p. a.

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

DG 200: 15 metri corsa

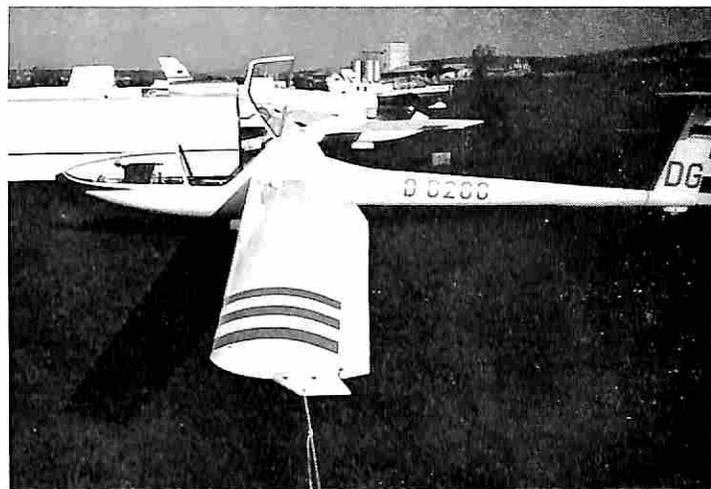
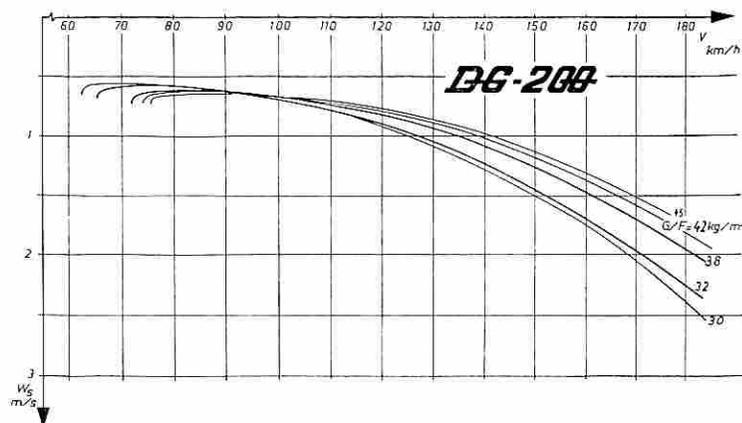
DG-200 Hochleistungssegelflugzeug der FAI Rennklasse



L'ultima novità tra i 15 metri corsa, il DG 200 della Glaser-Dirks, ha volato il 22 aprile scorso. Dalle prime impressioni che abbiamo potuto raccogliere da chi lo ha provato, sembra che si sia di fronte a una delle più riuscite macchine della sua categoria. Come costume del suo progettista, già riscontrato sul DG 100, eccelle per le formidabili doti di manovrabilità e di salita.

Il peso a vuoto risulta di 235 kg. La fusoliera è praticamente la stessa del DG 100, migliorata l'abitabilità e cambiato il piano di coda orizzontale, non più tutto mobile. La ruota di grosse dimensioni (5.00-5) con un freno esuberante, dà la massima garanzia per i fuori campo. La lunghezza della fusoliera è di 7 metri, tra le più lunghe in questa classe e a detta del costruttore, dà dei grossi vantaggi sia per il volo in spirale quanto per la stabilità in volo orizzontale.

L'ala ha una superficie di 10 m² con allungamento 22,5, i flaps sono collegati agli alettoni come sul Kestrel 17, con escursione differenziata. Il comando flaps va da



—12° a +8°. L'inversione 45°-45° avviene in solo 3 secondi.

Al massimo carico di 45 kg/m² gira a 95 km/h con inclinazione 45°. Lo stallo misurato a 36 kg/m² avviene attorno ai 65 km/h.

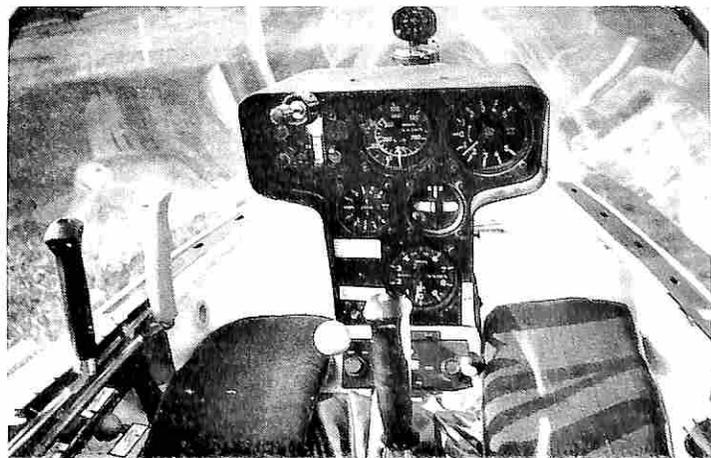
I diruttori del tipo Schempp-Hirt allungati di circa 11 cm rispetto al DG 100 danno a 100 km/h una efficienza di 1:3,6 pari ad una discesa di circa 10 m/s.

In voli comparativi con il Kestrel 17 fino a 130 km/h non si notano differenze, da 130 a 190 km/h forse c'è un leggero vantaggio per il Kestrel mentre a 200 km/h il DG 200 va meglio.

E' ancora troppo presto per dare un giudizio definitivo della macchina, ma l'impressione iniziale è assai favorevole.

Nella foto del posto di pilotaggio si può notare l'ottima disposizione dei comandi, tutti sulla sinistra, comando flaps, diruttori, carrello e trimm oltre alla grande visibilità.

Infine abbiamo saputo, da fonte solitamente bene informata, che una nota casa italiana sta concludendo le trattative per la costruzione in Italia del DG 200. E' facile immaginare i vantaggi economici e pratici che ne deriverebbero per gli acquirenti italiani. In questo caso le consegne dovrebbero già avvenire nella prossima primavera.



piste "quattrostagioni"

la neve che
dura tutto l'anno

pista per discesa e slalom

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

pista da fondo

attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

pannelli per sottofondo nevoso

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

trampolino da salto

per la selezione
dei giovani
e l'allenamento degli atleti



Sit società italiana
tecnospazzole

s.a.s. di Pietro Acquaderni e c.
40033 Casalecchio di Reno (Bologna) via Porrettana 453
☎ (051) 571201 571213

IL "SOLLFAHRT" NEL VOLO A VELA

FONDAMENTI ED APPLICAZIONI

Estratto da:

**Relazioni della Scuola Tecnica Superiore
Regensburg 1976**

(continuazione 2)

1.2. Il «Sollfahrt» nel volo «termico» di distanza

1.21. «L'anello Sollfahrt» di Mc Cready

Sono note, in fig. 6, le W_{st} e $W_p + W_m$ date in funzione di V , per una certa velocità di crociera V^* .

W_{st} viene letta sul variometro, come velocità di salita nella termica; $W_p + W_m$ è la velocità totale di discesa indicata dal variometro nella fase di volo planato.

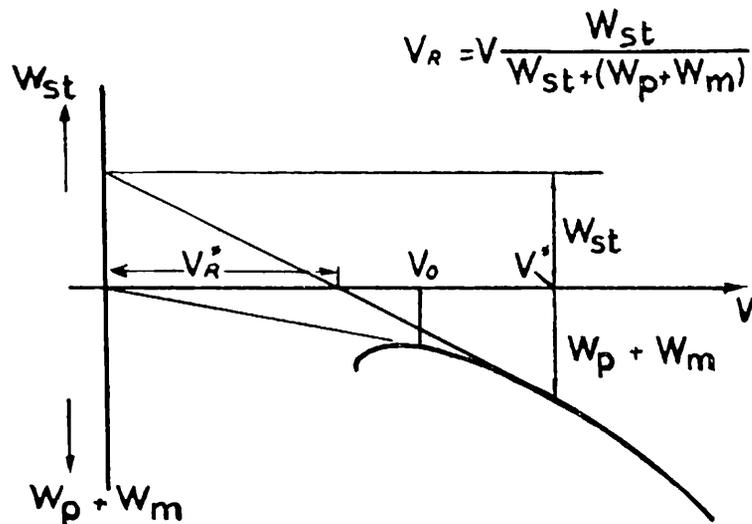


Fig. 6 - Costruzione per la determinazione grafica della velocità di crociera V^* .

Secondo la teoria di Mc Cready la V^* si ottimizza come in fig. 6: partendo dal valore medio di salita sull'asse W_{st} , si traccia la tangente alla polare della velocità (eventualmente comprendente anche una velocità di discesa W_m). Questa tangente interseca (eq. in fig. 6) l'asse delle velocità V nel punto di ascissa V^* . È perciò necessario che nel tratto di volo planato sia mantenuta la velocità V^* del punto di contatto della tangente alla polare. V^* è perciò il «Sollfahrt», dipendente da W_{st} , per ottimizzare la velocità di crociera.

Come esempio serve nuovamente l'ASW15 con 28 kg/m^2 di carico alare (fig. 1) (parte 1). Bisognerebbe tracciare la tangente alla polare con una velocità media di salita, per es., di 1 m/s e senza velocità meteorologica di discesa ($W_m = 0$).

Invece di eseguire questa costruzione si può anche passare alla polare traslata di una $W_m = 1 \text{ m/s}$ e tracciare quindi la tangente dall'origine. Questo conduce alla medesima $V_1 = 116 \text{ km/h}$, che era stata trovata come velocità ottimale per la planata attraverso una zona con una $W_m = 1 \text{ m/s}$ a scendere. Riassumendo:

il «Sollfahrt» di Mc Cready per l'ottimizzazione della velocità nei traversoni «termici» con una velocità di salita W_{st} coincide con il «Sollfahrt» per l'ottimizzazione della traiettoria di planata attraverso una massa d'aria dotata di una $W_m = W_{st}$.

La funzione «Sollfahrt» in fig. 2 (parte 1), rimane valida anche per il traversone «termico». L'asse verticale riceve unicamente la nuova denominazione $(W_p + W_m) + W_{st}$.

Nella fase di volo planato bisogna mantenere sempre il conveniente «Sollfahrt», derivante dalla somma $(W_p + W_m) + W_{st}$ e questo lo si può eseguire in modo tradizionale con l'aiuto dell'anello di Mc Cready. Questo anello deve avere, secondo quanto detto, la medesima divisione della scala «Sollfahrt» della fig. 3 (parte 1); inoltre questa deve ora divenire girevole. Allora nel volo planato il variometro può indicare solo la velocità di discesa $W_p + W_m$, ma non l'addendo W_{st} . L'anello deve essere quindi ruotato di W_{st} verso l'alto, così l'indice del variometro indica di nuovo la giusta posizione nella scala «Sollfahrt».

Un esempio: $W_{st} = 1 \text{ m/s}$, $W_m = 2 \text{ m/s}$. In questo caso bisogna mantenere nel traversone «termico», fase di volo planato, quel «Sollfahrt» che secondo la fig. 1 (parte 1) è necessario per $(W_p + W_m) + W_{st} = (2.1 + 2.0) + 1.0 = 5.1 \text{ m/s}$, cioè $V_3 = 160 \text{ km/h}$. Si ruota la scala «Sollfahrt» di fig. 3 (parte 1) di $W_{st} = 1 \text{ m/s}$ verso l'alto e si rileva (se l'indice del variometro rimane su $W_p + W_m = 4.1 \text{ m/s}$) una velocità di 160 km/h . Anche in base a questo esempio si vede come la velocità media di salita e la velocità meteorologica siano dello stesso ordine di grandezza. Per $W_{st} = 2 \text{ m/s}$ e $W_m = 1 \text{ m/s}$ risulta di nuovo che la velocità deve essere di 160 km/h , se la scala «Sollfahrt» è spostata di 2 m/s . Girando l'anello di Mc Cready si ha uno spostamento della funzione «Sollfahrt» (fig. 2) (parte 1) di W_{st} verso l'alto. Per $W_{st} = 1.5 \text{ m/s}$ si ha la curva «Sollfahrt» tratteggiata.

Un'indicazione per es. del variometro di 2.0 m/s richiede una velocità di 140 km/h ; senza la rotazione dell'anello si avrebbe avuto una velocità di 116 km/h .

1.22. Il «Sollfahrt» con capillare di pressione

Le conoscenze fin qui acquisite sono da trasferire conformemente nel «Sollfahrtgeber» con capillare. Riprendiamo la funzione «Sollfahrt» di fig. 2 (parte 1) come retta (a) in funzione di V^2 nel diagramma di fig. 4 (parte 1).

In entrambi i diagrammi la velocità W_{st} media deve essere tenuta in conto attraverso la traslazione della funzione «Sollfahrt». Allo spostamento di tale funzione in fig. 2, corrisponde anche in fig. 4 uno spostamento, parallelamente a se stessa, della retta (a) pari a W_{st} verso l'alto. Come esempio viene scelta una $W_{st} = 1.5$ m/s. Si ottiene dalla (a) la retta (a'). Cerchiamo di nuovo una retta di compensazione, che rappresenti l'immagine speculare di (a'). Questa è ottenuta evidentemente nel seguente modo: si aggiunge la retta di compensazione (c), valida fin qui, addizionando a W^* il valore W_{st} . Con ciò si forma di nuovo l'immagine speculare (c') della retta «Sollfahrt» (a'). Significa, in pratica, che si deve aggiungere al commutatore del «Sollfahrt» il punto di zero del variometro, aggiungendo a W^* il valore W_{st} . In questo modo viene messa la prima aggiunta W^* , dipendente solo dall'aliante, con la chiusura dell'interruttore pneumatico. L'aggiunta di W_{st} deve eseguirla il pilota stesso a mano. Per controllo usiamo il medesimo esempio della fine del paragrafo precedente. Con 1.5 m/s di velocità di salita media e con un'indicazione del variometro di -2 m/s la retta di compensazione (c') deve mostrare, con la velocità ottimale di 140 km/h (rispettivamente con $V^2/100 = 196$ (km/h)²) il valore $+2.0$ m/s. L'indicazione complessiva del variometro è ora compensata. Si osserva per l'esempio discusso ora, secondo la fig. 4, l'azione del capillare R e della variazione del punto di zero. La portata d'aria j attraverso il capillare R, fig. 5 (parte 1), comporta con $V = 140$ km/h, retta (d), la deviazione di $+4.9$ m/s. Questa viene ridotta, con l'aggiunta di $W^* = 1.4$ m/s, a 3.5 m/s. In definitiva l'aggiunta di $W_{st} = 1.5$ m/s riduce l'indicazione a 2.0 m/s; questa compensa a $V = 140$ km/h esattamente il segnale del variometro $W_p + W_m = -2$ m/s. Si insegue così, fig. 4, il segnale del variometro; con un errore di velocità (se si vola invece che con una V ottimale di 140 km/h solamente a 130 km/h) la retta (c') fornisce solamente un segnale di compensazione di 1.4 m/s. Risulta un'indicazione di discesa che bisogna interpretare come invito a picchiare.

2. Soluzioni tecniche per l'uso del capillare di pressione

In questo paragrafo è inutile la discussione del tradizionale anello di Mc Cready. Questa realizzazione è conosciuta universalmente a sufficienza. Noi ci limiteremo al variometro munito di capillare di pressione e trasformato quindi in «Sollfahrtgeber».

2.1. Il capillare di pressione sul variometro meccanico

H. Reichmann ha proposto per questa combinazione di strumenti la designazione di variometro «Sollfahrt». Normalmente viene adoperato un normale variometro. In caso di bisogno si può rinunciare allo spostamento del punto di zero di W_{st} come a quello discusso prima di W^* .

Nel volo «Sollfahrt» bisogna portare l'indice del variometro non sullo zero ma sul valore $W^* + W_{st}$. Ogni variometro meccanico, che è dotato di capillare «Sollfahrt», può essere adoperato per il volo «Sollfahrt» an-

che senza punto di zero regolabile

Per questo è necessario, secondo la proposta di Brückner (2), solamente un anello «Sollfahrt» concettualmente semplice. Questo anello deve avere un segno preciso di «Sollfahrt» in $\cdot W^*$ ed un segno di punto di zero sullo zero della scala del variometro. Questo segno deve essere girato verso l'alto, sopra la rispettiva velocità media di salita. Poi deve essere mantenuta quella velocità indicata dal variometro sulla scala «Sollfahrt». Quanto più è elevata la velocità media di salita imposta, tanto più in alto sarà W^* e tanto più velocemente bisognerà volare. E' già stato ottenuto quindi, al contrario del volo secondo l'anello di Mc Cready, un considerevole vantaggio. Finora il pilota doveva rilevare il «Sollfahrt» sull'anello, comparare questo con la indicazione effettiva dell'anemometro, per poi fare una prima correzione di velocità con i comandi; questa correzione richiede di regola un'ulteriore correzione in seguito alla variazione dell'indicazione del variometro con la velocità.

Secondo il nuovo sistema «Sollfahrt» il pilota deve solamente mantenere l'indice del variometro sul valore fissato $W^* + W_{st}$, oppure, in presenza di perturbazioni, picchiare o cabrare per riportarsi alla velocità ottimale.

2.2. Il capillare di pressione nel variometro elettrico

Discuteremo ora la combinazione del capillare di pressione con un variometro elettrico. Nascono una serie di vantaggi, con la combinazione come in 2.1, che non sono da trascurare.

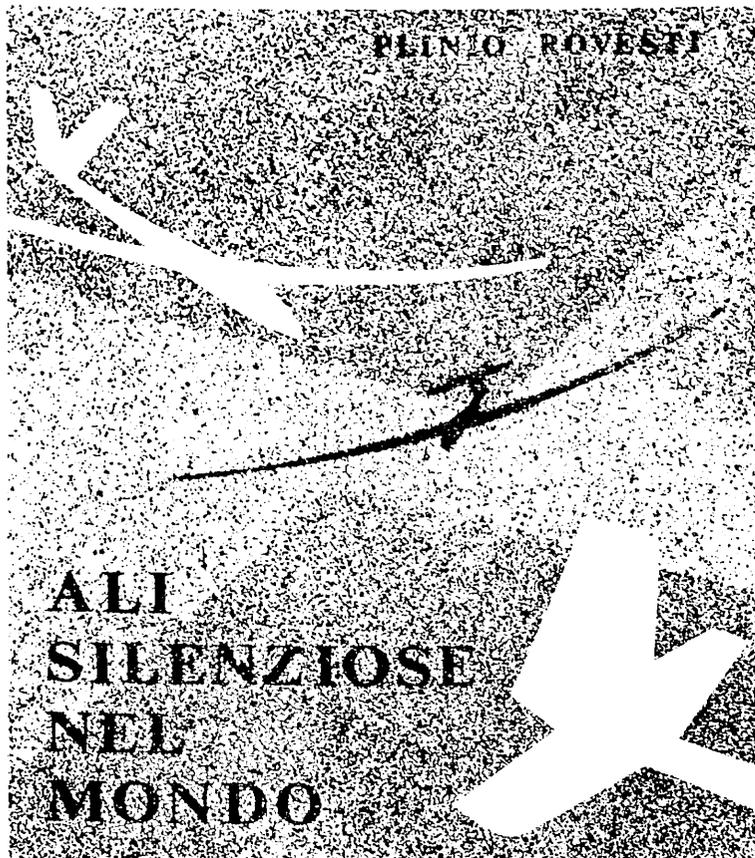
Il variometro elettrico offre la possibilità di cambiare il segnale «Sollfahrt» in base al rispettivo carico alare di volo. Gli esempi fin qui riportati, mostrano che una nuova retta si genera dalle rette «Sollfahrt» (a) in fig. 4 (parte 1), con un cambiamento del carico alare, o solamente mutando pendenza mantenendo costante l'aggiunta nel punto di zero di W^* , o con una diversa aggiunta W^* , mantenendo costante la pendenza. Il mutamento della pendenza si realizza tecnicamente con il commutare un secondo capillare in serie con il primo, R in fig. 5. Il cambiamento di W^* si effettua con un collegamento elettrico al posto del commutatore. Entrambe le soluzioni non presentano problemi. D'altra parte si guadagna considerevolmente sulla comodità di impiego se si adotta il variometro elettrico con il capillare di pressione. L'aggiunta di W^* viene accoppiata, come già detto, con un commutatore dell'interruttore pneumatico. Questo interruttore pneumatico-elettrico deve essere adoperato inoltre sovente, come il comando del trim; sicuramente 40 : 60 volte durante un volo a velocità di circa 200 km/h. E' perciò necessario comandare l'interruttore in maniera comoda; seguendo per esempio la proposta di Glökl, si potrebbe posizionarlo vicino al comando del trim, in modo da poter raggiungere entrambi i comandi nello stesso tempo. Questo comporta indubbiamente uno sgravio notevole per il pilota. Similmente una variazione della velocità media di salita W_{st} , richiedendo uno spostamento supplementare del punto di zero, comporta la necessità di porre il comando a portata di mano del pilota, per rendergli pos-

sibile il rapido adattamento del «Sollfahrt» alla situazione meteorologica. Di questo si parlerà comunque più avanti.

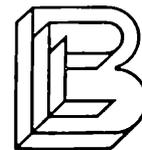
Il sostanziale vantaggio nell'uso del variometro elettrico sta nella possibilità di collegarlo ad un segnale acustico. Inoltre il generatore del suono nel variometro elettrico è fatto in modo che inequivocabilmente distingue il segnale di salita o di discesa. Questo è ottenuto secondo Brückner e Westerboer con l'aiuto di un doppio generatore di suono, che dà il segnale di discesa con un suono continuo, mentre viene reso discontinuo in presenza di un segnale di salita. Tanto la frequenza del suono continuo che quella dell'interruzione variano col variare dell'indicazione del variometro. Sorge così la possibilità di pilotare nel volo «Sollfahrt» solamente «ad orecchio»; per scarsa velocità si ha un suono continuo, per velocità elevata si ha un suono intermittente. Il pilota regola la velocità di volo senza osservare l'indicazione dello strumento.

(continua)

traduzione a cura di Patrizio Nuccio



RICHIEDETELO!!!
ai nostri corrispondenti



**Banca
Popolare
di Lecco**

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

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

SEDI:

LECCO

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

COMO

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

MILANO

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

AGENZIE CITTA':

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
(in Lecco) VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

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

ESATTORIE:

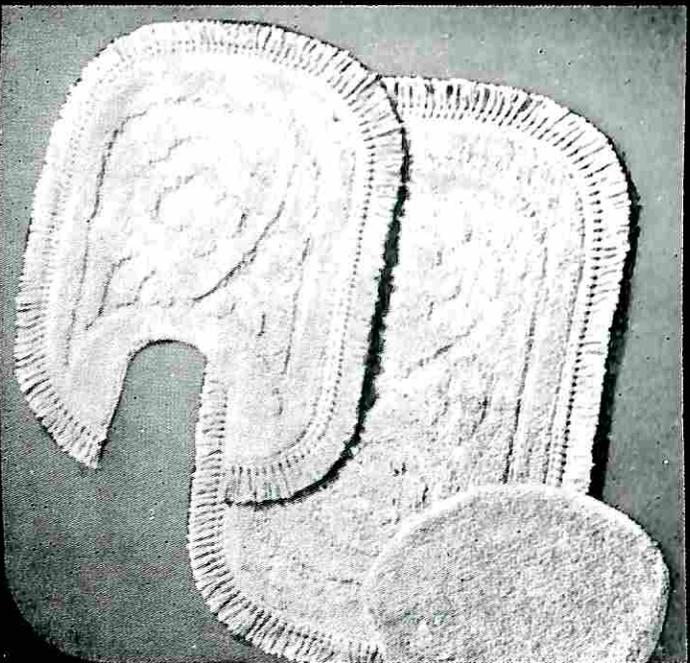
Consorzio LECCO - VALMADRERA; Consorzio MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI - PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA - CESANA CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE SUELLO; Consorzio OLGiate - GARLATE - VALGREGHENTINO; Consorzio PRIMALUNA - CORTENOVA - INTROBIO; Consorzio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

TESORERIE:

DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

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

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI



coordinati per bagno

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

nelle foto:

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Decisioni in volo

(dal libro "Soaring Cross Country,, di Ed Byars e Bill Holbrook)

(seguito)

10. CHE VELOCITA'?

Un'altra decisione importante in volo, che comporta grande difficoltà ed ancora maggiori discussioni, è quella relativa alla velocità tra le termiche. Intorno a questo punto si è sviluppata tutta una scienza, e al pilota vengono offerte molte teorie tra cui scegliere. La maggior parte di esse mira a determinare una velocità ottimale di planata per rendere massima la media sul percorso. Queste teorie sono generalmente basate sul presumere un certo rapporto tra le ascendenze e le discendenze e sono presentate come velocità a cui volare in funzione delle letture del variometro, considerando che le condizioni più avanti siano uguali a quelle appena incontrate.

Sono numerosi i libri (purtroppo tutti stranieri) che trattano a fondo questi argomenti. Quanto dovrebbe studiarli un pilota sportivo medio non tecnico? Pensiamo che il pilota serio dovrebbe conoscere bene l'anello di Mc Cready, e se non può acquistarne uno per la sua combinazione aliante-variometro, dovrebbe cercare di costruirselo o di costruirsi una tabella equivalente basandosi sui libri o con l'aiuto di un amico più esperto.

L'anello della «velocità a cui volare» sul variometro è un grande preparatore di decisioni in volo. Voi stessi dovete decidere su quanto prudenzialmente od ottimisticamente impostare l'anello, ma una volta che esso è regolato, l'anello che non si adatti esattamente alla polare dell'aliante è meglio che niente.

Non tutti i grandi volovelisti sono d'accordo sull'uso dell'anello. Dick Schreder per esempio, più volte campione americano, non lo usa, ma consiglia una regola piuttosto semplice che potreste tenere presente: «volate nelle planate con il variometro ad un valore negativo uguale alla vostra ultima salita media». Questo significa che dovrete regolare la vostra velocità in modo che il variometro segni negativo lo stesso valore assoluto della lettura media positiva durante l'ultima salita. Se lasciate una termica da 2 m/sec. regolate la vostra velocità in modo che il variometro indichi mediamente una discesa di 2 m/sec. Un'altra regola facile per piloti che volano è di aumentare la velocità in planata ad una media di circa 20% maggiore della velocità di massima efficienza. Una velocità ancora maggiore andrebbe bene con condizioni buone, una minore in condizioni povere.

A prescindere da quale regola o regolazione di anello usate, le vostre decisioni in volo riguardanti la velocità dovrebbero essere temperate dal buon senso, e in tutti i casi dovrete accelerare in discendenza e rallentare in ascendenza. Quest'ultima asserzione sembra molto semplice, ma è una delle cose più difficili

da imparare per il pilota nuovo al volo fuori campo. Non è tanto difficile rallentare in ascendenza, quanto forzare se stessi ad accelerare in discendenza. Questo è necessario per diminuire il tempo di permanenza in aria cattiva ed aumentare quello in aria buona.

Questa regola si applica a prescindere dall'altezza; comunque la velocità media tra le termiche dovrebbe essere ridotta a quota più bassa.

Quando siete scesi ad una quota alla quale è ovvio che dovete prendere qualunque ascendenza per non atterrare, la velocità dovrebbe venire ridotta a quella di massima efficienza, per permettervi la ricerca di ascendenze sulla massima area. Qui il trucco sta nell'aumentare la probabilità di trovare ascendenze. Se questa non è già per voi una reazione automatica mentre volate, ricordate ad ogni costo questo assioma volovelistico: **«accelerare in discendenza, rallentare in ascendenza»**.

11. ENTRATA, CENTRAGGIO, USCITA

Non abbiamo intenzione di fare un'analisi dettagliata sul come si deve volare in termica: l'argomento è trattato da molti libri. Non siamo molto dell'idea di imparare a memoria complicate procedure per il centraggio della termica e daremo solo una filosofia di base con alcuni commenti.

La nostra filosofia è semplice. Primo, dimenticate tutte le complicate teorie e procedure che avete letto e createvi una immagine mentale delle dimensioni, forma e posizione della termica e della vostra posizione e rotta rispetto a tale immagine. Presumiamo che l'azionamento dei comandi sia per voi autentico e che siate in grado di mantenere centrato il filo di lana senza una concentrazione continua. Le uniche cose su cui concentrarvi sono:

- 1) prendere l'informazione di ritorno che vi viene dal guardar fuori e dal guardare ed ascoltare il vario;
- 2) usare questa informazione per modificare l'immagine mentale;
- 3) aggiornare in ogni momento l'immagine riguardo la dimensione, la forma e la posizione della termica mentre modificate la spirale per farla coincidere con la termica stessa.

Sarà ora utile insistere su qualche punto. Non dovete mai presumere che la sezione della termica sia circolare o che il suo diametro sia lo stesso dell'ultima in cui avete volato. Un errore comunissimo nel centrare le termiche è di volare due volte attraverso la stessa aria cattiva. Dovrebbe essere considerato **un peccato imperdonabile nel volo a vela**. Naturalmente se aggior-

nate di continuo la vostra immagine mentale come dovrete, avrete aggiustata la vostra spirale in modo che questo non vi succederà mai. E' perdonabile il volare attraverso **nuova** aria cattiva, dopo aver modificata la spirale, ma sarebbe bene tatuare questo assioma su qualche parte visibile del vostro corpo: **mai volare due volte attraverso la stessa aria cattiva**. Un corollario a questo potrebbe essere che dovrete volare sempre attraverso aria veramente buona per quante volte è possibile, e l'aggiornamento della immagine dovrebbe aiutarvi a farlo.

Le termiche possono essere oblunghe. Ci possono essere due o tre nuclei vicini e dovrete tenere la mente aperta a forme strane. **L'ascendenza c'è dove la trovate**.

Può essere su linee continue e può non essere necessario spiralarne per salire. Ciò può essere dovuto a strade di cumuli, a onda, ascendenze di pendio, ecc.

Se spiralate con un altro aliante nella stessa termica ed alla stessa quota, osservare quello è spesso meglio che guardare il vostro vario. Naturalmente è meglio se, mentre lo osservate, ascoltate il vostro audio. L'osservazione di quanto accade all'altro aliante vi aiuterà ad aggiornare la vostra immagine mentale. Risulta molto evidente, osservandolo, quando si ha il momento «buono» della sua (e della vostra) spirale, e quando si ha il momento «cattivo». Sono informazioni ottime da utilizzare.

Prima di lasciare questo argomento è opportuna ancora qualche parola sull'entrata nella termica e sulla uscita.

Definiamo prima il problema: state volando alla velocità di planata dopo una salita e «decidete» che vi trovate ad un'altezza alla quale sentite che dovrete prendere la prossima termica buona e risalire. Ora, quale è la vostra procedura esatta? Rallentate fino alla velocità di salita al primo accenno del vario? Volate attraverso tutta la termica, la esplorate tutta prima di rallentare e tornare indietro per prenderla? La maggior parte degli esperti coi quali abbiamo parlato non rallenta molto finché non è sicura di essere nel nucleo dell'ascendenza.

C'è spesso discendenza ai bordi di un nucleo, e vi conviene mantenere la velocità per attraversarla. La direzione in cui girare non dovrebbe essere determinata prima, e la decisione dovrebbe dipendere dall'ala che viene sollevata di più o da qualsiasi altro segno che vi faccia pensare che la termica sarà più forte da una parte o dall'altra. Naturalmente il prossimo passo è una bella virata in cabrata da una parte o dall'altra e, dopo mezzo o al massimo un giro, dovrete esservi stabilizzati alla velocità di termica nell'assetto giusto (forse coi flaps giù) ed esattamente nel nucleo. Questa piccola manovra sembra semplice, e se fatta bene è uno degli avvenimenti più esilaranti del volo a vela.

Se sbagliate il nucleo (e succede a tutti più volte di quanto si è disposti ad ammettere), **farete la virata** in cabrata e rallenterete per **osservare con orrore** il vario che sprofonda in **discesa**. Delle tante frustrazioni del volo a vela, questa è tra le più grosse e, sfortunatamente, una delle più comuni.

Il perfezionamento di questa manovra richiede allenamento, allenamento, allenamento. E' difficile o impossibile farlo sempre correttamente senza un sistema di variometro a energia totale ben compensato. Altrimenti, nell'istante in cui cominciate a rallentare il vario vi dice delle bugie. Se sbagliate nella manovra di entrata in cabrata e vi trovate alla velocità di termica in discendenza, siete di fronte ad un'altra delle più estenuanti decisioni del volo a vela. Cosa fate adesso?

Fate un altro giro con una variazione nella direzione in cui la vostra immagine mentale dice che può esserci l'ascendenza, o rinunciate, riabbassate il muso e andate avanti per un altro tentativo a una nuova termica, avendo perso i secondi preziosi che vi è costato il frustrante giro in discendenza? Vorremmo avere qualche buon consiglio per questa situazione comune. Questo è uno dei casi in cui il vostro buon senso volovelistico derivante dall'esperienza vi deve dettare la decisione. E' comunque un momento opportuno per ricordarvi ancora di non volare mai due volte nella stessa aria cattiva.

Lasciare una termica non è solitamente così difficile se la termica è buona, e presumendo che vi siate sistemati bene nel nucleo e siate in grado di restarci. Quando avete deciso di uscire, fate un altro giro per aumentare la velocità da quella di salita a quella approssimativa di planata, e quindi, quando state puntando in direzione opposta a quella in cui volete andare, stringete bruscamente la vostra virata e ritornate attraverso il centro della termica alla velocità di planata nella direzione desiderata. Questa è veramente una manovra deliziosa e non comporta una grande decisione dopo che avete stabilito di uscire.

Un caso molto più comune di uscita dalla termica è quando essa sembra esaurirsi a quota più bassa di quella che vi sembra raggiungibile, o si indebolisce per qualche ragione sconosciuta (e sappiamo che non avviene di rado). In questo caso la decisione importante è se tentare un altro giro con una variazione o procedere.

Sfortunatamente non c'è nemmeno qui una risposta sicura. Dipende dalla fiducia che avete nella vostra immagine mentale relativa all'ubicazione del nucleo della termica. Troverete molte volte che l'ascendenza sfida l'immaginazione ed è praticamente impossibile formarsi una immagine mentale intelligente. Di nuovo il vostro giudizio e la vostra esperienza sono l'unica cosa su cui potete realmente contare nel decidere se insistere o andarsene. Più alti siete e maggiore è la tendenza ad andar via. Più siete bassi e più dovrete tendere a fermarvi. Una cosa è sicura a questo punto: **mai volare due volte attraverso la stessa aria cattiva**.

12. ROCCOLI

Finiremo con qualche ulteriore commento sui roccoli. Ne abbiamo parlato prima in relazione con la ricerca delle ascendenze, ma a questo punto vorremmo discutere alcuni problemi delle decisioni relative alle effettive tecniche di volo nei roccoli.

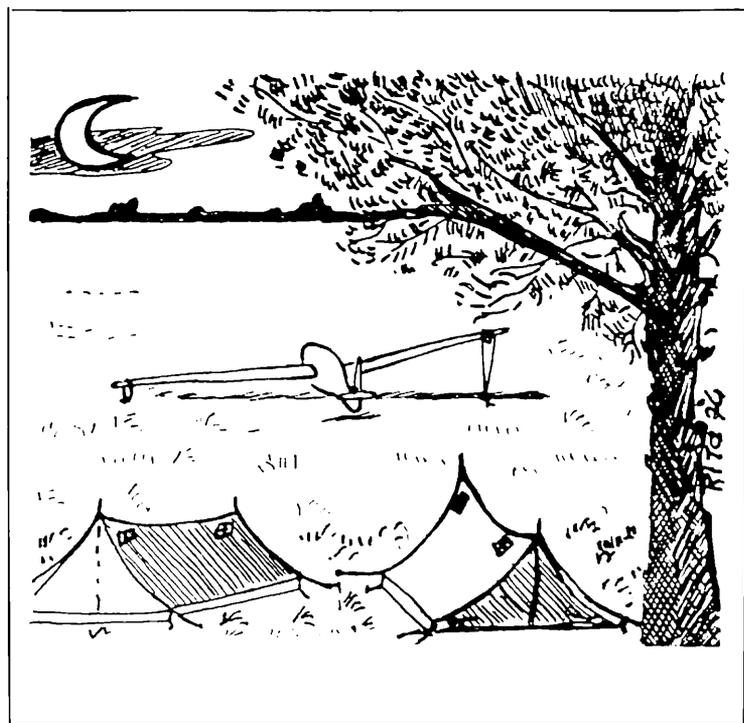
Non è male volare con un altro aliante alla stessa altezza nella stessa termica, specie se avete un vario

acustico, ma quando avete tre o più aliante alla stessa quota, non solo questo è potenzialmente pericoloso, ma non otterrete la massima efficienza di salita. Questo perchè in queste condizioni predominano le decisioni relative alla sicurezza e **dovete** stare attenti ad ogni altro aliante alla vostra quota. Non è quindi molto vantaggioso volare in roccoli affollati se c'è un'altra alternativa. Se conoscete gli altri piloti e vi fidate, può qualche volta essere preferibile, ma indipendentemente da quanto bene conoscete i piloti e li rispettate, non dovete mai perderli di vista, nè presumere per un solo istante che vi vedano.

E' ovvio che è impensabile volare molto vicino ad altri aliante se:

1. siete molto bassi, diciamo 300 metri
2. non indossate un paracadute.

Non inguaiatevi in volo ravvicinato **se non siete in grado di maneggiare perfettamente il vostro aliante alle basse velocità**. I principianti perdono spesso troppo tempo a fissare il vario invece di guardare fuori. Se c'è un minimo dubbio da parte vostra di avere questo difetto, è meglio che lo correggiate prima di volare in roccolo. In un riassunto generale si dovrebbe insistere sul fatto che la priorità per le decisioni in volo spetta indubbiamente alla sicurezza. Massimizzare velocità e distanza è relativamente molto meno importante.



Leggete e diffondete

VOLO A VELA!

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 84.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



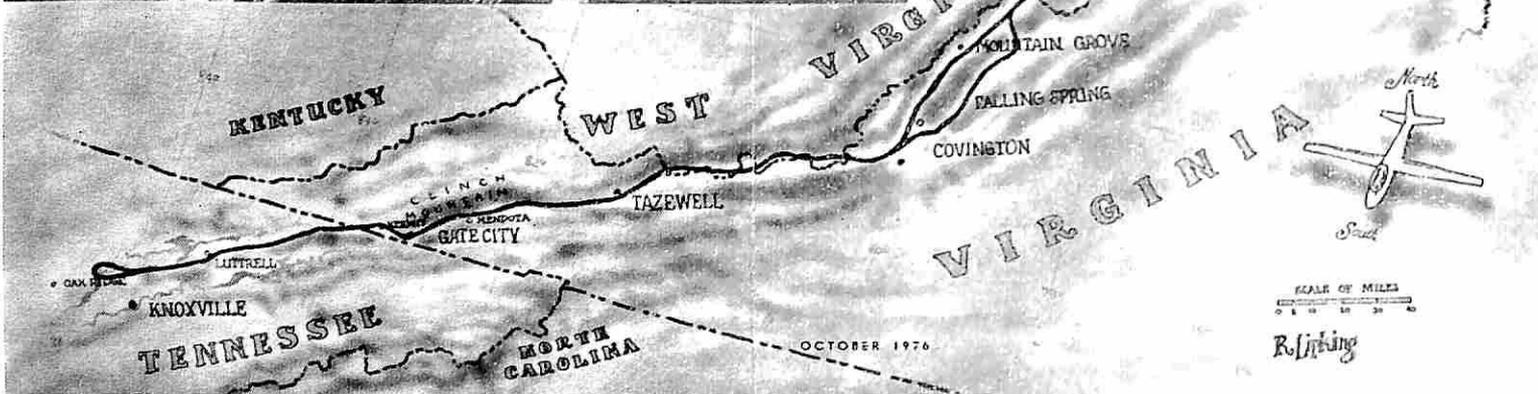
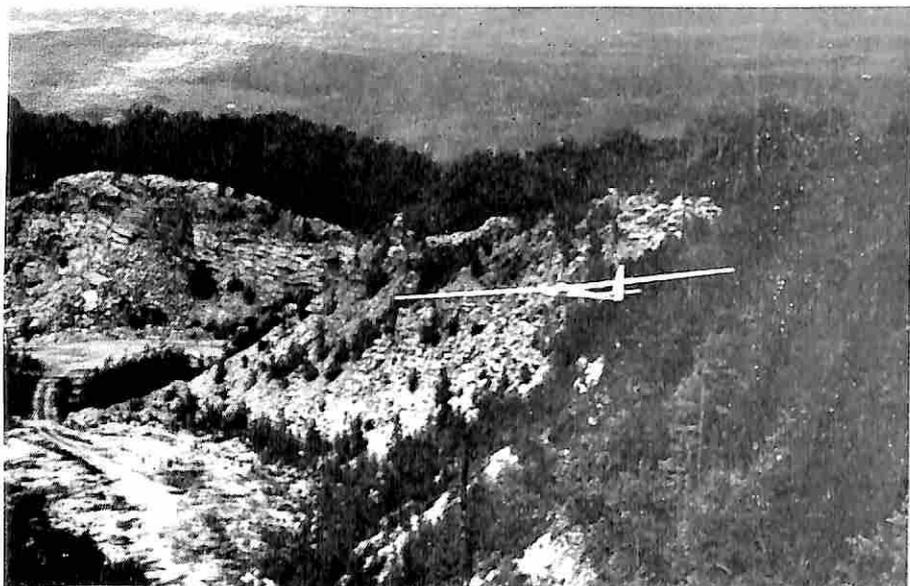
LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,

INCANNAGGIO

E TORSIONE DI FILATI

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



Foot was about five miles from the Deaford Gap when the picture was taken. On an earlier flight he had a serious engine knock. It was extremely noisy & after about 1000 feet he had to land. I had a good knowledge of the sky filled with swirling mist and clouds. I had come up on a rock quarry and as they were blasting the cliff rose about 400 feet and started falling back. It was a terrific shock toward the valley, and as I turned I caught a glimpse of green hills behind my shoulder for protection. It was under 200 yards away when the charge was fired and I expected to be hit. Ed J. wrote."

IL PRIMO VOLO DI OLTRE MILLE MIGLIA NELLA STORIA DEL VOLO A VELA

Come i grandi uccelli veleggiatori che egli ammira, studia e con i quali spesso vola, Karl Striedieck possiede un forte senso di territorialità. Ed il tuo «territorio» è il record di andata e ritorno nei cieli delle catene montuose dell'est degli Stati Uniti. E' vero che altri piloti hanno effettuato numerosi tentativi in questa zona negli anni '20 e '30, ma è stato Karl a dimostrare di essere il Re delle Montagne stabilendo più e più volte questo record negli ultimi otto anni.

La storia iniziò nel 1966 quando Karl acquistò un Ka-8 usato, lo portò sulla cresta del Bald Eagle Ridge nelle montagne della Pennsylvania, tagliò abbastanza alberi per costruire una fattoria ed una

striscia di decollo e cominciò a tentare il record. Il primo successo venne dopo diversi tentativi infruttuosi nel '67 e '68. Il 3 marzo 1968 lasciò attonito il mondo volovelistico compiendo un'andata e ritorno di 765 chilometri in un periodo (invernale), un luogo (l'est degli USA) e con un aliante (il Ka-8) che tutti insieme, secondo i più, non avrebbero consentito l'impresa. Sembrò poi che si fosse trattato solo di un caso fortunato, quando il record fu battuto e di Karl non si ebbero altre notizie per diversi anni. Ma nel novembre 1971 egli stabilì, stavolta con un ASW 15, un nuovo record di 915 chilometri; fu allora chiaro che i risultati di Striedieck non erano dovuti al caso, ed egli ottenne il più ambito riconoscimento mondiale in campo volovelistico, la medaglia Lilienthal della FAI.

Altri cominciarono ad emularlo sul suo stesso campo, ma Karl, perduto il record nel 1972, lo riconquistò prestissimo con un volo di 1028 chilometri, solo per farselo strappare due giorni dopo da Jim Smiley che riuscì a percorrerne 1045! Striedieck dovette attendere un anno, ma non appena i venti invernali ripresero a soffiare sugli Allegheni conquistò il record per la quarta volta con un volo di 1097 chilometri verso il sud.

Nella primavera del 1973 Bill Holbrook, già vincitore del trofeo Smirnoff, scrisse il suo nome nei libri con un volo di 1259 chilometri tra Lock Haven, Pennsylvania, e Hansonville, Virginia, e ritorno. Ciò

risultò in un eccezionale incremento di 162 chilometri rispetto al precedente record di Karl, e resistette fino alla primavera del '76, quando quest'ultimo, volando in coppia con Roy McMaster e rompendo così le sue abitudini, completò un percorso di 1298 chilometri fino a Mendota, in Virginia.

Succede però che le catene montuose, così come le strade di cumuli, non proseguono in eterno, e nel caso delle catene degli Allegheni e degli Appalaci una cittadina di nome Lutrell, nel Tennessee segna la fine della linea. Karl si rese conto che il primo pilota che avesse doppiato Lutrell, con un volo di 1450 chilometri (900 miglia), avrebbe compiuto un'impresa forse non superabile in quella zona. C'era forse la possibilità di allungare ancora un poco il percorso e raggiungere il tanto sognato limite delle 1000 miglia? Karl Striedieck spiega ora come è riuscito a farcela, il 19 maggio 1976.

Dopo che Roy McMaster ed io completammo il nostro volo in coppia di 1298 chilometri lungo la catena degli Allegheni, discutemmo in particolare di ciò che sarebbe stato necessario per tentare un volo di 1000 miglia lungo lo stesso percorso. Capimmo che era necessario volare oltre il termine della catena nel Tennessee e trovare delle termiche per coprire altre 50 miglia in un senso e nell'altro.

Sono stato titolare del record del mondo di andata e ritorno per cinque volte negli ultimi otto anni, e la mia strategia era sempre stata quella di dichiarare un punto di virata che mi consentisse di superare il limite precedente del minimo indispensabile, perchè fino al 19 maggio 1976 non mi erano ancora capitate condizioni che mi consentissero di percorrere tutta la catena in un sol volo. In realtà, fu solo dopo un attento esame dei dati meteo della sera del 18 maggio che decisi di tentare il record delle mille miglia.

C'erano tre cose che sembravano particolarmente favorevoli quella sera: un'alta pressione centrata abbastanza ad ovest, un gradiente molto ripido e previsioni di vento in quota favorevoli su tutto il percorso.

Nel passato la mia decisione se partire o meno era stata difficile ed agitata perchè significava tirar giù dal letto l'osservatore ad un'ora estremamente scomoda, cosa che ho fatto per una dozzina di volte negli ultimi tre anni per voli effettuati ed altrettante volte per voli abortiti. Così, per evitare noie, avevo deciso di alzarmi alle 4 e 10, e, se le condizioni fossero state buone, di volare localmente e di cominciare subito.

Alle 4,15 camminai fin sulla cresta della catena e decisi di partire. Mio fratello Walter arrivò di corsa alle 4,45 con il mio osservatore, Bob McLaughlin; ci affrettammo a caricare l'acqua, le macchine fotografiche, il barografo ed alle 5,35, un'ora e venticinque da quando mi ero svegliato, venivo lanciato con la jeep.

Dirigendomi a nord verso Lock Haven, dove ci sarebbe stato qualcuno per verificare la mia partenza, non ebbi difficoltà a mantenermi in volo, benchè i venti spirassero un po' troppo da ovest; provai ad indovinare quanto sotto la cresta avrei ancora potuto trovare ascendenza, mi risposi ben poco e tentai di restarci al di sopra.

Passai il traguardo di partenza alle 5,55 e seguii la ca-

tena verso sud; l'ascendenza non era forte, per cui volai alla massima efficienza per stare sopra le creste, cosa che però ad un tratto non mi riuscì più. Questo è piuttosto rischioso al mattino presto, per cui fui ben lieto quando mi riuscì di risalire, ed alle 6,40 ripassai sulla mia fattoria, poco più di un'ora dopo il decollo. A questo punto la catena montuosa piega più decisamente verso sud; la seguì volando sui 200 km/h; al salto di Altoona la base cumulo era salita a 1800 metri; attraversai il salto, spingendo a 240 verso Bedford, volando in mezzo a cristalli di ghiaccio quando passai Claysburg. Avevo finora volato dritto senza spirare, per cui decisi di continuare allo stesso modo, guadagnando la massima quota prima di attraversare il salto di Bedford, lungo 13 chilometri, ma mi riuscì di accumulare solo 200 metri sopra le creste. Ciononostante, fu solo a Cumberland, dopo 250 chilometri, che feci il primo 360°.

A volte sopra Cumberland si trova onda, ma stavolta non era così; continuai tranquillo fino a Hopeville dove la catena diviene di nuovo imponente e le creste si elevano fino a 1200 metri. L'ascendenza era forte: misi giù il muso e mi lanciai, mai a meno di 60 metri dalla cresta a causa della forte turbolenza vicino a terra. All'ovest c'era un manto di neve; alle 8,45 doppiai il monte Grove, punto di virata per il mio primo record di andata e ritorno. Arrivare qui e tornare indietro era stato il massimo qualche anno fa. Questo giorno avrei potuto compiere quel percorso almeno due volte!

I primi momenti difficili vennero quando effettuai un piccolo taglio verso Covington; il terreno lì è inatterrabile, e proprio sul più bello una discendenza di 5 m/s mi sbattè 300 metri sotto la cresta che tentavo di raggiungere. Lavorando vicino alle punte degli alberi, mi arrampicai su e mi diressi a Tazewell; erano le 10,10, la media era stata di 135 km/h e sapevo che continuando così avrei potuto essere sul punto di virata prima di mezzogiorno.

Quattro catene isolate, ciascuna lunga circa 10 chilometri, fungono da pietre miliari verso l'ultimo monte, il Clinch, verso il quale mi diressi riducendo la velocità a 130 perchè la brezza di pendio stava scemando. Solo il 2% degli ultimi 500 chilometri è atterrabile, per cui mi ridussi a sfruttare ascendenze di mezzo metro finchè non arrivai a Kermit, dove la catena piega di nuovo a sud-ovest e dove trovai sufficiente dinamica per volare in crociera a 150 metri sopra la cresta, salvo qualche spirale occasionale.

A Lutrell termina l'«autostrada degli Allegheni» e di lì c'erano ancora 40 km al pilone, ma tutti su terreno atterrabile; le termiche c'erano ed in un'occasione salii a 1350 metri in un'ascendenza da un metro e mezzo. Per l'una e trenta ero sul pilone.

Mi diressi verso casa; riuscii a rifare 1350, ma quando ero a tre chilometri dall'inizio della catena mi trovai a 150 metri a galleggiare in uno zerino; alla quinta spirale vidi tre falchi e mi tirai su. Di nuovo sulle creste del Clinch ci fu ancora del volo alla massima efficienza intervallato da qualche termica. A trenta chilometri da Gate City riapparirono i cumuli; passando la città in un'ascendenza da tre metri, ritornai in cresta e ritrovai ascendenze che mi permettevano di volare in crociera a 180 all'ora. Alle 2,30, oltre Mendota, le con-

dizioni erano fumanti, cumuli ovunque e ad altezze vertiginose: sembrava di essere nel Texas. Per attraversare i salti tra la catena, negli ultimi due chilometri prima del salto mi concentravo sulle ascendenze, ed appena ne trovavo una oltre i tre metri facevo abbastanza quota per passare; arrivai così a Tazewell dove feci scattare l'orologio per controllare quella che sapevo sarebbe stata una veloce corsa fino a Covington. Risultato 40 minuti, che dà una media di 240 km/h. A Covington tentai di nuovo il rischioso taglio che avevo effettuato in senso inverso, ma sopra Falling Spring trovai 5 metri a scendere e doveti ritornare verso la cresta, che raggiunsi con qualche difficoltà: a 90 km/h indicati, non riuscivo ad andare avanti!

A questo punto le mani mi dolevano: avevo continuato a premere sulla cloche, per evitare le P.I.O. in turbolenza; in pratica, volavo con le due mani sulla cloche e le braccia bloccate contro le gambe. La geometria dei controlli dell'ASW 17 è tale che una raffica in positivo spinge indietro la barra, per cui si aggiungono ancora altri g. Non riuscivo a volare oltre i 180 a causa della turbolenza insostenibile; ogni volta che cercavo di spingere verso i 220 o giù di lì mi prendevo 3 g negativi. Tra il monte Grove e Cumberland c'era abbondanza di cumuli, quindi non ebbi alcuna preoccupazione fino a Hopeville, dove giunsi molto alto, avendo sfruttato anche un poco d'onda lungo la strada; c'erano anche state termiche da 10 metri al secondo, ma non le avevo sfruttate perchè la dinamica permetteva un volo più veloce.

Grazie alla buona visibilità, avevo notato in lontananza l'ultima parte di un fronte che era passato il giorno prima; a nord potevo vedere molti cirri che pensai fossero oltre la costa, ma avvicinandomi mi trovai sotto nubi più spesse; comunque arrivai al salto di Cumberland senza grossi problemi. A questo punto dovevo scegliere seguire l'arco della catena o tagliare abbreviando la strada, e attraverso il salto di Bedford. Scelsi la seconda via e mi ritrovai sotto le creste, mentre la copertura aumentava, finchè incontrai la pioggia. Per qualche minuto pensai di non riuscire a concludere il volo, ma dopo un po' le basi delle nubi tornarono più alte e si levò un forte vento da nord-est; c'era però il fatto che la pioggia aveva talmente ridotto l'efficienza del 17 che quando passai sulla mia fattoria ero all'altezza delle creste.

Questa fu la parte più snervante di tutto il volo: an-

dando avanti l'ascendenza divenne così debole e le ali così bagnate che vicino a Howard mi ritrovai sotto le creste; mi mancavano soltanto otto chilometri al traguardo e pensai che era il caso di lasciar perdere la velocità: scaricai l'acqua, raspaì il pendio per sfruttare tutta la dinamica possibile e volai alla massima efficienza. Riuscii così ad arrivare a Lock Haven alle 1900, 1015 miglia e tredici ore e mezza dopo il decollo.

L'unica conseguenza negativa del volo fu un senso di vertigine che provai appena sceso dall'aliante e che svanì dopo circa un'ora. C'erano stati problemi di temperatura: alla partenza faceva freddo, ma sapevo che a mezzogiorno, nel Texas, il sole sarebbe stato cocente, per cui mi vestii prevedendo una media, col risultato di gelare nel nord, di arrostire nel sud e di stare decentemente a metà strada.

Vorrei fare alcune considerazioni su questo volo e sul volo di pendio in generale. Per quanto mi riguarda, questo volo è «il più grande»; non è da paragonare ad un volo di mille miglia in linea retta con un vento in coda di 50 km/h, che richiede molto meno sforzo. Il volo di pendio richiede sforzo fisico, esaurisce mentalmente, ed è pericoloso; raramente si è a più di un minuto dall'atterraggio se il vento smette di soffiare, e raramente ci si trova sopra un luogo sicuro per un atterraggio. Buona parte delle vallate sono coperte da foreste; la turbolenza è spesso fortissima, e poi ci sono a volte rovesci di neve.

Circa le macchine da usare, ho pilotato aliante di prestazioni basse, medie ed elevate vicino agli alberi per diversi anni, ed in verità ho poco da dire: l'ASW 17 è il meglio per quanto riguarda le prestazioni e la capacità di assorbire le raffiche; in tutte le condizioni, si ha un margine di 35 km/h in più rispetto ad uno Standard Cirrus, e si ricevono molti meno g. Solo in atterraggio sarebbe meglio una macchina più piccola.

Quanto al futuro, i record mondiali in linea retta si possono battere nella giornata giusta in aprile, così come quelli in triangolo. Per quanto riguarda l'andata e ritorno, forse con una supermacchina in un supergiorno si potrebbe fare qualche chilometro in più, ma dubito che lo si farà.

Comunque, finchè ne avrò la possibilità, continuerò a volare sul Bald Eagle Ridge perchè è bello. Ed eccitante. E dà i brividi. E se lo fanno le aquile, dev'essere giusto.

*(a cura di
Danilo Spelta,
da SOARING)*



Qui a lato una foto d'archivio dell'Autore di questa prima «mille miglia», mentre rimandiamo i nostri lettori alla pag. 8 di VOLO A VELA n. 95 di luglio-agosto 1972.

VOLO A VELA nel

il Concorso Internazionale di Hahnweide 1977

L'interesse per Hahnweide, nella sua edizione 1977, aveva per me due ragioni: volare per la prima volta in un concorso sulla verdissima Germania, partecipare ad una delle primissime occasioni di confronto di competizione fra gli alianti della nuovissima classe 15 m. libera, la Standard e la Libera.

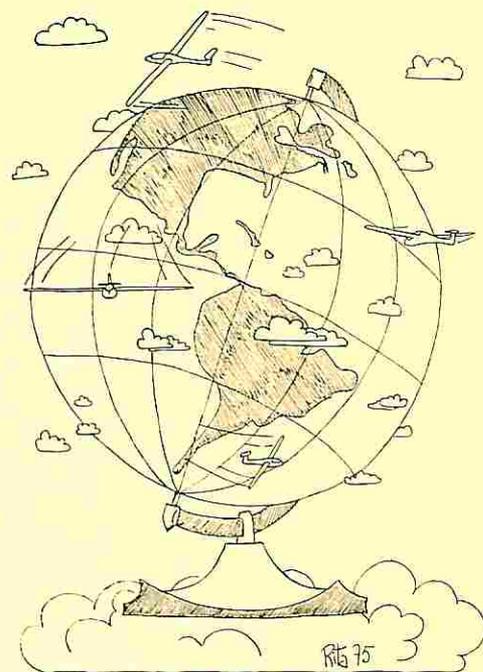
Gli organizzatori, attenti a questo aspetto ed a questa occasione, hanno fatto in modo di dare temi di gara con percorsi differenziati fra Libera e Standard, facendo partecipare la «Rennenklasse» ora con l'una ora con l'altra sullo stesso percorso.

Ne sono nati così interessanti confronti, anche se insufficienti per avere un quadro perfettamente delineato, ma dai quali si può trarre in prima approssimazione qualche indicazione per alcune considerazioni.

Il carico alare massimo che s'avvicina ai 45 Kg/m² dei «Rennen» nella migliore delle giornate volate, con ascendenze medie anche superiori ai 2 m/sec e con punte di 4 m/sec, su di un percorso per tutte le classi superiore ai 300 Km, ha fatto realizzare al primo classificato per ciascuna delle classi le seguenti medie orarie: Libera 106 Km/h, Rennen 99 Km/h, Standard 86 Km/h.

Quando il tempo è stato debole, ma tanto da permettere la chiusura dei circuiti, gli scarti sono stati contenutissimi ed infine con un tempo che non permetteva di chiudere, la Libera era ovviamente e come sempre la classe che volava per un maggior numero di Km. In questo caso s'è visto che la Rennen, in conseguenza del suo carico alare minimo più elevato che nella Standard, compie distanze inferiori, il che era prevedibile. Ma, come ripeto, a queste indicazioni occorrerà dare delle riprove. Per il momento sembra poter affermare che con grosso tempo, i nuovi 15 m caricati al loro limite, s'avvicinano molto alle prestazioni della Libera.

Il gruppo italiano è stato nutritissimo: 6 Standard, una Libera, un Rennen ed il miglior piazzamento, in relazione al numero dei partecipanti è stato quello di Gavazzi. Molto apprezzato da tutti il gesto di Marco d'atterrare senza esitazioni a fianco d'un aliante che s'era infilato in vite in un campo; fortunatamente il pilota era illeso, ma l'aiuto che Gavazzi gli ha potuto prestare era neces-



sario e tutti hanno sentito il valore ed il significato della decisione.

Per quanto mi concerne ho apprezzato moltissimo la semplice ed efficace organizzazione di gara, la diffusissima ospitalità dei campi tedeschi e la facilità con cui ci si può perdere irrimediabilmente, anche sotto un cielo tappezzato di cumuli. Durante la più bella giornata (quella durante la quale sono state realizzate le medie orarie soprariportate) forse mi sono lasciato trascinare dall'entusiasmo del lasciare scivolare il Mosquito al massimo del suo carico alare, sotto cumuli ben organizzati e trascurando l'importanza della navigazione... «tanto prima o poi capisco dove sono»... e alla fine do'ero me lo ha detto un residente!

Ecco forse uno degli aspetti da puntualizzare maggiormente per chi vola usualmente fra le montagne: dopo tanto volare fra le Alpi un po' di pianura, quella grande, quella vera, tanto grande da sembrare infinita, serve: serve per rimettere in efficienza certi riflessi e certe attenzioni.

Malgrado il finale con un tempo veramente uggioso, il tempo è volato e la nostalgia della Germania rimane.

A. P.

Un record che non è un record (29 luglio 1976)

(da Aerokurier)

E' il volo del francese Jean Louis Auban il quale con un aliante di classe standard (LSI-f) ha volato un triangolo — non FAI — di 1.027 km. Il tema, Grenoble-Ponte di Solliers-Chur è stato realizzato in 9 ore e 49 minuti alla notevole media di 104,6 km/h. Solliers è ca. 60 km ad E di Marsiglia. Questo è il primo volo interamente volato in montagna!

Rimane quindi ancora detentore del titolo il tedesco H.W. Grosse che ha migliorato la media precedente di 88,16 km/h con un altro volo effettuato il 18 gennaio 1977 in Australia di 1.063 km percorsi in 10 ore e 47 minuti alla media perciò di 99,44 km/h con un ASW 17.

Statisticamente la durata media dei voli si allunga: meteo più favorevole o maggior abilità dei piloti?

(da Aviasport)

In Francia si riscontra in aumento del 18,1% rispetto al 1975 la durata media dei voli; su un totale nel 1976 di 264.255 ore di volo con 294.956 traini ne esce una durata media di 53 minuti e 45 secondi.

In Inghilterra, stesso periodo, aumento dell'8,3% con un totale ore di 133.121 e con una media che da 18 passa a 19 minuti per volo.

«MISTRAL C» della ISF (Strauber-Frommhold GmbH)

(da Aviasport)

Questo nuovo monoposto di classe Club dovrebbe fare, secondo le ambizioni della ditta costruttrice, la concorrenza all'Astir di Grob in quanto più semplice ed economico nel concetto costruttivo ed estremamente facile da pilotare. Si tratta di un «tutto plastica» di allungamento modesto, con carico alare di poco superiore ai 30 kg/mq e 15 metri di apertura alare.

Senza ballast, ruota fissa e piano a T entrerà in produzione di serie nel 1977 ad un prezzo che per la Germania Federale è stato fissato in DM 21.950.

USA: 1,25 milioni di dollari per fermare l'Europa.

(da Aerokurier)

Questa è l'intenzione di Ted Smith con il suo «Soaring Star», biposto interamente metallico che dovrebbe riempire, secondo lui, il quasi-vuoto produttivo nel campo specifico. L'aliante è un tandem di 17,4 metri di apertura alare, doppi direttori e carrello retrattile. Con un timone a T e la E max di 36,8 a 96 Km/h, non è previsto per il momento il ballast. L'inizio di produzione di questo nuovo modello, del quale sembrano esserci già ca. 60 prenotazioni, è previsto per l'estate 1977. Il prezzo, nel quale viene compreso anche il carrello di tipo chiuso, non è stato ancora fissato ma sarà comunque concorrenziale.

Anche Slingsby si allinea nei 15 metri-corsa.

(da Aerokurier)

Dopo l'LS3, Mosquito, Mini-Nimbus, DG 200, ASW 20 e PIK 20d anche la filiale inglese della Vickers esce con un 15 metri-corsa che ricorda notevolmente il Mosquito ed il PIK 20, non si sa con quanto piacere — anche se è in ogni caso un riconoscimento — delle rispettive Case costruttrici.

Nuovo record: triangolo di 500 km.

(da Aviasport)

Ne è titolare il rodesiano Edward Pearson con un volo realizzato il 27 novembre 1976 a Bitterwasser (tipico nome africano ndr) nel South West Africa alla media di 143,04 km/h. Il precedente record apparteneva all'australiano Malcolm Jinks con 140,33 km/h.

Sperimentazione al politecnico aeronautico vuol dire i nuovi costruttori di domani.

(da Aviasport)

L'Akaflieg di Braunschweig sta realizzando (dopo il noto SB 10 di 29 metri di apertura alare) un 15 metri-corsa con Fowler che in posizione tutto fuori aumentano la superficie alare del 25%. Il complicato cinematismo si sviluppa tutto all'interno lasciando tuttavia spazio per un carico di 100 litri d'acqua.

Nuovo record di quota austriaco maschile...

(da Aerokurier)

Risale all'ottobre 1976 e si tratta di 10.730 metri raggiunti in due ore di volo su Zell am See da Guido Achleitner di Salisburgo.

...e tedesco femminile.

Per i 9.500 metri di Ingrid Jonas di Bermatingen raggiunti lo stesso giorno in Tirolo.

Il TWIN ASTIR ha volato.

(da Aviasport)

L'ultimo giorno di dicembre ('76) ha compiuto il primo volo il biposto della Grob. Dopo è stato smontato per i controlli usuali e si ritiene che verrà nuovamente messo in linea di volo nel mese di marzo per le ultime valutazioni e per le prove in volo dei futuri clienti. Apertura alare di metri 17,5, può caricare 90 litri d'acqua e avrà caratteristiche di performance simili a quelle del monoposto Astir dal quale è derivato.

ASK 21: nuovo biposto in plastica della Schleicher.

(da Der Adler)

Dovrebbe entrare in produzione nell'estate-autunno '77 questo biposto in tandem di 17,5 metri di apertura alare che nasce con la definizione: scuola, performance, acrobazia e abilitato per il volo in nube. E max di 34 a 95 km/h, minima discesa 0,65 a 67 km/h (monoposto) e 0,72 a 77 km/h (biposto). Velocità max 220 km/h. Il carico alare è 26,2 e 31,7 kg/mq rispettivamente nell'utilizzo monoposto e biposto. La polare calcolata evidenzia una caduta verticale di metri 2,2 al secondo per una velocità di 150 km/h e di metri 3 al secondo per 170 km/h con pieno carico. Nella versione monoposto gli stessi valori in esame danno una caduta ridotta di ca. il 20%.

Quota-record: 15.814 contro 14.102

(da Aerokurier)

Un ingegnere della British Airway, Mike Field di 31 anni, ha spodestato Paul Bikle dal regno dei records raggiungendo in Scozia i 15.814 metri dopo uno sgancio a 300, una salita in varie riprese con una temperatura nella zona più alta di — 55° e utilizzando per questo e per i problemi connessi alla pressione un casco ed una tuta speciali. L'aliante uno Sky-lark 4.

A. L.

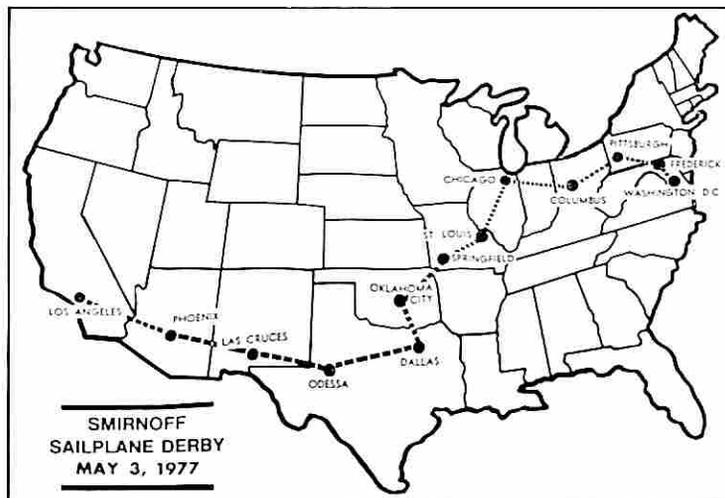
Si vende biposto Mü 13E Bergfalke con 100 ore effettuate da ultima revisione generale. Strumentazione standard. Lire 2.000.000 trattabili. Informazioni Aeroclub Trento.

ASW 17 costruzione 1975. 170 ore di volo, 56 decolli. In vendita dal giorno successivo la chiusura dei Campionati di Rieti 1977. Rivolgersi a Ugo Ebner, Stadlweg, 13 - 6020 Innsbruck (A).

Vendesi motoaliante RF5 nuovo. Contattare Nando Brogini a Calcinatè del Pesce. Tel. 0332-23.33.94.

Vendo radio APE tipo MAGI 5. Dodici canali con quarzi 122,5 - 122,6 - 123,5 e 121,1. Microfono e antenna KATREIN. Revisionata, come nuova. Scrivere a: Jean-Marie Clément, Via San Rocco 2 - 10060 Frossasco (TO).

Libelle Club, 40 ore di volo, vendo a 7 milioni. Telefonare a Glasflügel Italiana 035-61.26.17.



SMIRNOFF SAILPLANE DERBY

Il sesto trofeo Smirnoff è iniziato il 3 maggio, con partenza da Los Angeles; sono previste dodici tappe, in media di poco meno di 400 chilometri ognuna, con arrivo a Washington, D.C. (non è la capitale degli USA ma altra città con lo stesso nome) tra il 17 ed il 20 maggio (vedi cartina).

La manifestazione è sponsorizzata dalla vodka Smirnoff, che offre, oltre a trofei e medaglie, una somma di 6.000 dollari che verrà utilizzata per finanziare la partecipazione americana ai campionati mondiali del 1978 in Francia.

Cinque sono i concorrenti:

1. *George Moffat, due volte campione del mondo, 50 anni, 1900 ore di volo in alianti e 500 a motore, insegnante, gareggerà con un PIK 20.*
2. *Ingo Renner, 37 anni, 6000 ore di volo, tedesco di nascita ed australiano di adozione, campione*

del mondo 1976, istruttore di volo a vela (Libelle 301).

3. *George Lee, irlandese, 31 anni, campione del mondo, pilota della RAF ed istruttore di volo a vela (PIK 20).*
4. *Al Leffler, 46 anni, campione americano in classe libera, quattro figli ed un nipote, socio di una azienda di perforazioni in alto mare (PIK 20).*
5. *Wally Scott, 52 anni, numerosi record e due campionati americani al suo attivo, 3000 ore di volo, già due volte vincitore della gara, proprietario di un teatro ad Odessa, nel Texas (Schweizer 1-35).*

La gara è organizzata con una certa larghezza di mezzi, sono stati previsti contatti anche con la stampa non specializzata per ottenere maggiore risonanza, sia a favore del volo a vela, sia, inutile dirlo, a favore della vodka Smirnoff.

COMPONENTI ELETTRONICI



CONCESSIONARIO
G. GIUSTI
GALLARATE

VIA TORINO, 8 - TELEF. (0331) 781.368



LANCIA automobili di precisione

L'Aero Club di POITOU si indirizza a tutti quelli che amano volare in biposto e che vorranno partecipare alla 4^a COUPE d'EUROPE. La formula è originale ed è adatta a questo tipo di alianti. Il regolamento:

- l'equipaggio è composto da un primo-pilota che partecipa obbligatoriamente a tutte le prove, e da un secondo pilota che potrà essere cambiato ad ogni prova;
- tutti i giorni ogni equipaggio sceglie un proprio circuito in funzione delle condizioni meteorologiche;
- il calcolo del punteggio viene fatto senza tenere conto del tempo di volo.

Questa Coupe d'Europe si svolgerà dal 1° al 12 agosto 1977 a POITIERS, dove i partecipanti troveranno tutte le facilitazioni per il soggiorno (campings, hotels, ristoranti) ed altri numerosi interessi turistici, sportivi, ecc.

Per informazioni, rivolgersi a:

AERO CLUB du POITOU

Aerodrome de POITIERS-BIARD

86000 POITIERS

Tel. (16.49) 41.17.98

REGOLAMENTO GENERALE

Art. 1 - L'AERO CLUB du POITOU organizza, sull'Aeroporto di POITIERS-BIARD una competizione aperta agli equipaggi di alianti biposto, francesi e stranieri, che si svolgerà dal 1° al 13 agosto 1977.

Art. 2 - La competizione è aperta a tutti i tipi di alianti biposto (compresi i prototipi ed i modelli sperimentali) purchè abbiano un certificato di navigabilità, provvisorio o definitivo in corso di validità, od un permesso provvisorio. Gli alianti potranno essere dotati di radio.

Art. 3 - L'equipaggio di ogni aliante sarà composto da almeno due piloti che potranno essere dilettanti o professionisti. Il primo pilota dovrà partecipare in volo a tutte le prove, **senza alcuna possibilità di deroga**, mentre il secondo pilota potrà essere scelto fra gli altri membri della squadra. I piloti dovranno essere

COUPE D'EUROPE

per biposti

muniti di Brevetto valido, di una Assicurazione individuale e di una Assicurazione per il loro aliante, valida per le gare, che copra i danni eventualmente subiti sia dai concorrenti e dai membri dell'equipaggio, sia dal materiale volante e terrestre, sia dei danni causati a terzi. L'iscrizione di un equipaggio comporta l'accettazione di queste regole.

Art. 4 - Le candidature degli equipaggi saranno accettate secondo l'ordine cronologico di ricevimento dell'iscrizione accompagnata dal versamento della quota corrispondente. Le iscrizioni saranno ricevute fino al 15 giugno 1977 dall'A.C.P. e dovranno indicare il tipo di aliante, la sigla di immatricolazione, la polare fornita dal costruttore ed il nome dei piloti. Il numero dei partecipanti è limitato a 20.

Art. 5 - Le prove consisteranno in voli in **circuito chiuso**. I concorrenti saranno classificati a seconda del numero di punti totalizzati in funzione delle distanze percorse in volo.

Art. 6 - La scelta dei percorsi di ogni volo è lasciata alla valutazione del pilota. I circuiti potranno essere scelti da una lista preparata dagli organizzatori.

Art. 7 - L'ora di decollo sarà fissata ogni giorno al termine del Briefing. L'ordine di partenza sarà estratto a sorte per la prima prova ed in seguito per ogni prova ci sarà uno spostamento di cinque posti della lista di partenza della prima prova.

Art. 8 - Saranno ammesse un massimo di Tre partenze. I recuperi dovranno essere assicurati dalle proprie squadre.

Art. 9 - Ogni volo dovrà essere prefissato e convalidato dalla fotografia di una lavagna. Il controllo dei punti di virata sarà fatto per foto-

grafia, l'apparecchio fotografico impiegato dovrà essere possibilmente di formato 4 x 4. La pellicola dovrà essere consegnata subito dopo l'atterraggio al personale incaricato; in caso di atterraggio fuori campo sarà consegnata al Briefing del mattino dopo.

Art. 10 - Il coefficiente macchina ed il regolamento particolare della Coppa saranno inviati a ciascun concorrente regolarmente iscritto, almeno 15 giorni prima della gara.

Art. 11 - Le contestazioni che potranno dar luogo all'applicazione del presente regolamento saranno giudicate da una giuria composta da tre membri del Club organizzatore e da due membri appartenenti a due Club partecipanti estratti a sorte escludendo quelli i cui membri saranno implicati nella contestazione. Il reclamo dovrà essere accompagnato da una somma di Fr. 100.— che verrà restituita nel caso che il reclamo venga considerato giustificato.

Art. 12 - In volo, gli equipaggi dovranno sottostare alle regole della Navigazione Aerea applicate in Francia, oltre ai regolamenti locali.

Art. 13 - Il Club organizzatore si riserva di modificare il presente regolamento in qualsiasi momento ed in ogni suo punto; i concorrenti ne saranno avvisati personalmente.

Art. 14 - Saranno a carico dei concorrenti:

— Tassa d'iscrizione fissata in Fr. 400.— per aliante

— Tassa di rimorchio: Fr. 30.— cadauno

— Acquisto delle pellicole fotografiche e sviluppo e stampa delle stesse.

Art. 15 - Premi numerosi, importanti e vari, saranno assegnati ai concorrenti secondo la classifica.

I PITTORI DEL RINASCIMENTO

di ENRICO FERORELLI

Carissimo Lorenzo, solo pochi giorni fa ho ricevuto la copia di agosto-settembre di VOLO A VELA, evidentemente deve essere stata spedita per aliante... visto il tempo che ha impiegato a passare l'oceano! Non ti ho risposto al questionario quest'anno perchè non ho avuto nè il tempo, nè la pace mentale per farlo. Però ora leggendo il numero di VOLO A VELA sento il dovere di scriverti due righe di commento all'articolo «Brave storia di un coscernaggio».

Passato il momento iniziale di schoc ed ovviamente di giubilo per la incruenta soluzione del drammatico incidente, sarebbe opportuno esaminare a fondo e attentamente la meccanica e le possibili cause dell'incidente affinché tutti possano imparare qualche cosa e si allontanano sempre più la possibilità che un fatto simile abbia a ripetersi. Avendo assistito allo svolgersi del fatto, ed avendo quei terribili momenti registrati nella mia mente come in un nastro magnetico, sento di dover contribuire a chiarire alcuni aspetti. Non intendo insegnare niente a nessuno, espongo solo alcuni miei punti di vista e se qualcuno mi vuole correggere se sbaglio gliene sarò grato. Ecco quello che ho visto: al ritorno dalla fotografia del secondo pilone mi sono diretto verso il costone assolato (Sud) del Coscerno dove sono arrivato con circa 850 metri di quota. Per la precisione il Coscerno ha due versanti ad Ovest, uno più verso sud ed uno più verso nord, passando accanto a quello verso nord trovo mezzo metro a salire e procedo verso il costone più a sud dove vedo altri alianti spiralarne. Conto circa sette alianti in uno spazio verticale di non più di 150 metri, vanno in tutte le direzioni e non vedo come inserirmi in quell'andirivieni senza rischiare più di quanto io sia disposto a rischiare per uno sport che uno fa come **dilettante**. Registro più o meno la quota di un paio di alianti noti e ritorno al mio mezzo metro dietro l'angolo, un poco più a nord. La giornata a questo punto è senza più vento e la termica non viene spinta addosso al costone, ma da i suoi valori massimi più di cento metri discosti dal pendio, tanto che posso tran-



quillamente salire girando invece che facendo degli otto. Raggiungo mille e cento metri che penso mi bastino per tornare a casa scegliendo la strada giusta e mi dirigo di nuovo a sud, girando l'angolo vado a vedere se vale la pena riprovare dove erano gli altri, ora che forse le cose si sono un poco sfolpite, ma trovo che la situazione è rimasta immutata e non hanno guadagnato nulla su di me in quota, la differenza è che quelli che vedo davanti a me sono molto vicini alla parete. Quando ecco che l'aliante che vedo davanti, che sta volando basso su una parte piuttosto pianeggiante del costone comincia a sprofondare. Rimane perfettamente orizzontale fino al momento in cui l'ala destra tocca il terreno, l'aliante stava procedendo verso nord.

All'impatto l'aliante gira, rimanendo orizzontale, su se stesso 360°, tocca con l'altra ala e spaccia sul terreno, la parte anteriore della carlinga sembra venga strappata via, e sempre di piatto, senza mai nè impuntarsi nè capovolgersi scarrupa giù per il pendio fino al provvidenziale cespuglio.

Giro su me stesso per tornare a vedere ma l'aliante mi appare senza muso e al posto dell'abitacolo vedo solo nero, il presagio è terrificante... dalla fotografia che tu hai pubblicato capisco il perchè, io guardavo da una direzione un poco più avanti dell'ala che è a destra nella pagina e le foglie mi coprivano la parte anteriore del muso! Mi do da fare con la radio con gli altri e punto dritto verso Rieti, la quota non è molta, la mano mi trema un poco e mi ritorna alla mente l'uomo che mi ha insegnato a volare: Ernesto Bardini che pochi mesi prima è morto sui costoni del monte Gennaro dove con lui avevo fatto il mio primo volo in aliante e tutta la scuola.

Quel giorno mi classifico secondo, ma quella giornata non mi rimarrà impressa per il mio risultato agonistico. Ecco le considerazioni; che vorrei Moltrasio non prendesse nè come una critica nè come una lezione, io

parlo di sicurezza del volo in generale. Primo punto: l'istinto gregario, dolente nota del volo a vela in generale. Io vado sempre dove gli altri e il dubbio deve sempre essere presente che il meglio possa sempre essere altrove. Il volo a vela nei campionati mi fa pensare spesso ai pittori del rinascimento... si potrebbe quasi dire «Pilota della scuola del...»!!! Secondo punto la prossimità al costone: l'aria sale lungo la parete e dove vi sono delle rientranze fa dei riccioli, li abbiamo visti tutti nei disegni dei libri, peccato che non si vedano ad occhio nudo in volo. Ora analizzando la natura di un «ricciolo», non si tratta altro che di un vortice orientato in senso verticale anzi che come nell'acqua su di un piano orizzontale. Il risultato è che un aliante con la solita apertura alare di 15 metri facilmente si trova con un'ala in ascendenza ed un'altra in discendenza; gli alettoni facilmente non sono in grado di contrastare la rotazione lungo l'asse longitudinale che viene impressa su tutta la superficie alare. Un'altra considerazione, frutto della mia ormai lunga esperienza sui costoni degli Allegheni, il rischio si fa sempre più grande quanto più lenta è la velocità. Con un aliante tipo Libelle o Hornet o Cirrus per sfruttare una ascendenza di mezzo metro e salire la velocità da mantenere è circa ottanta km/h: a questa velocità l'efficacia degli alettoni è molto bassa. Infatti sugli Allegheni in questa sola stagione ben tre alianti sono andati distrutti in giornate deboli, quando cioè l'ascendenza consentiva di mantenere la quota solo ad una velocità prossima a quella di stallo. Gli incidenti sono invariabilmente accaduti perchè i piloti volavano sulla verticale del costone che ha una sezione simile ad una V rovesciata e prima o poi si sono trovati troppo vicini al sottovento, cioè l'inizio della parte discendente del flusso dell'aria.

Situazione analoga al ricciolo del costone: l'aliante tutto ad un tratto sembra stallare con un'ala e comincia a ruotare, la cloche completamente dalla parte opposta non ottiene alcun risultato.

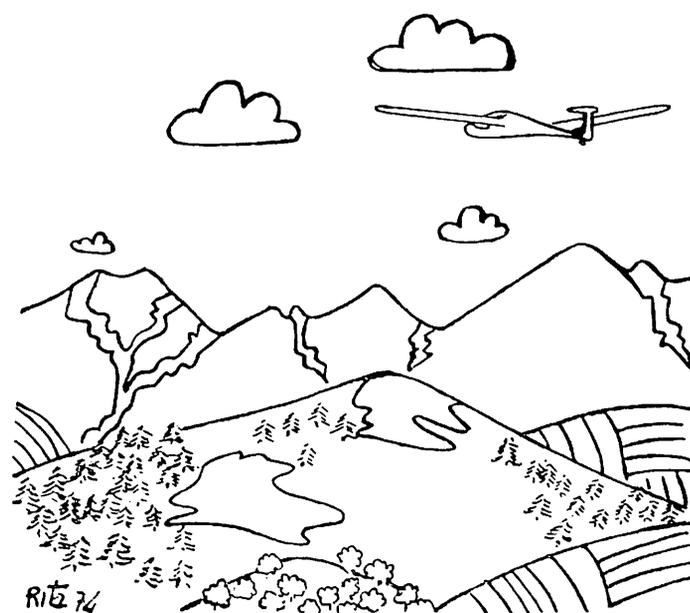
In Pennsylvania gli alianti sono tutti finiti sottovento ed il pendio era troppo piatto per permettere ad una quota così bassa di raggiungere zone atterrabili: risultato atterraggio sugli alberi, che per fortuna hanno le fronde in cima sempre morbide e gentili, e quindi nessuna benchè minima scalfittura, alle persone beninteso!! Qui forse sarebbe il caso di rivedere le proprie reazioni istintive se uno intende andare a ricamare così vicino al limite, e Dio solo sa se negli Appennini e nelle Alpi uno non finisce per trovarsi spesso nella necessità di farlo. In prossimità della velocità di stallo la coda dell'aliante è la parte più amica: cioè cloche a picchiare e piede dalla parte dove si vuole andare. Il tempo perso con movimenti laterali della cloche spesso può rappresentare la differenza tra un grosso spavento ed una **giornata** rovinata! Un fatto da tenere in considerazione è anche la dimensione delle superfici di controllo: qui in America io volo con due tipi di alianti principalmente: l'1-35 della Schweizer ed il Pilatus B4 entrambi

hanno alettoni e timoni di profondità di circa un palmo di larghezza la cui efficacia è assolutamente superiore a quella del mio Libelle Club che ha la stessa ala dell'Hornet. Le superfici piccole sono ovviamente superiori dal punto di vista delle prestazioni per il minore fattore di resistenza all'avanzamento quando sono deflesse ed anche abitano a volare più pulito, ma ci si trova tra le mani una macchina più difficile ed impegnativa da condurre. I primi giorni quando torno in Italia e riprendo a volare con il mio Libelle, al traino ed in volo libero mi sembra di cascare da tutte le parti e mi ci vuole un bel po' ad abituarli a volare più veloce per avere la dovuta capacità di controllo.

Stanchezza alla fine del tema, attenzione distolta dal volo per se stesso dalla presenza di un troppo fitto traffico di altri alianti, sono certamente stati i peggiori nemici dell'amico Moltrasio e lo hanno consegnato quasi disarmato nelle mani della «discendenza» di cui lui parla. Lì lui si è giocato le carte che gli rimanevano e la partita è finita come è finita: il vederlo uscire dall'elicottero con gli occhi lucidi e spalancati è stata una delle emozioni più forti che abbia mai provato: ho visto un uomo risuscitare!

Arrivederci ai nuovi campionati. Sinceramente tuo

Enrico



- **DAI**

UNA MANO ALLA TUA RIVISTA

- **FAI**

PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**

QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI
OD AL CORRISPONDENTE PIU' VICINO