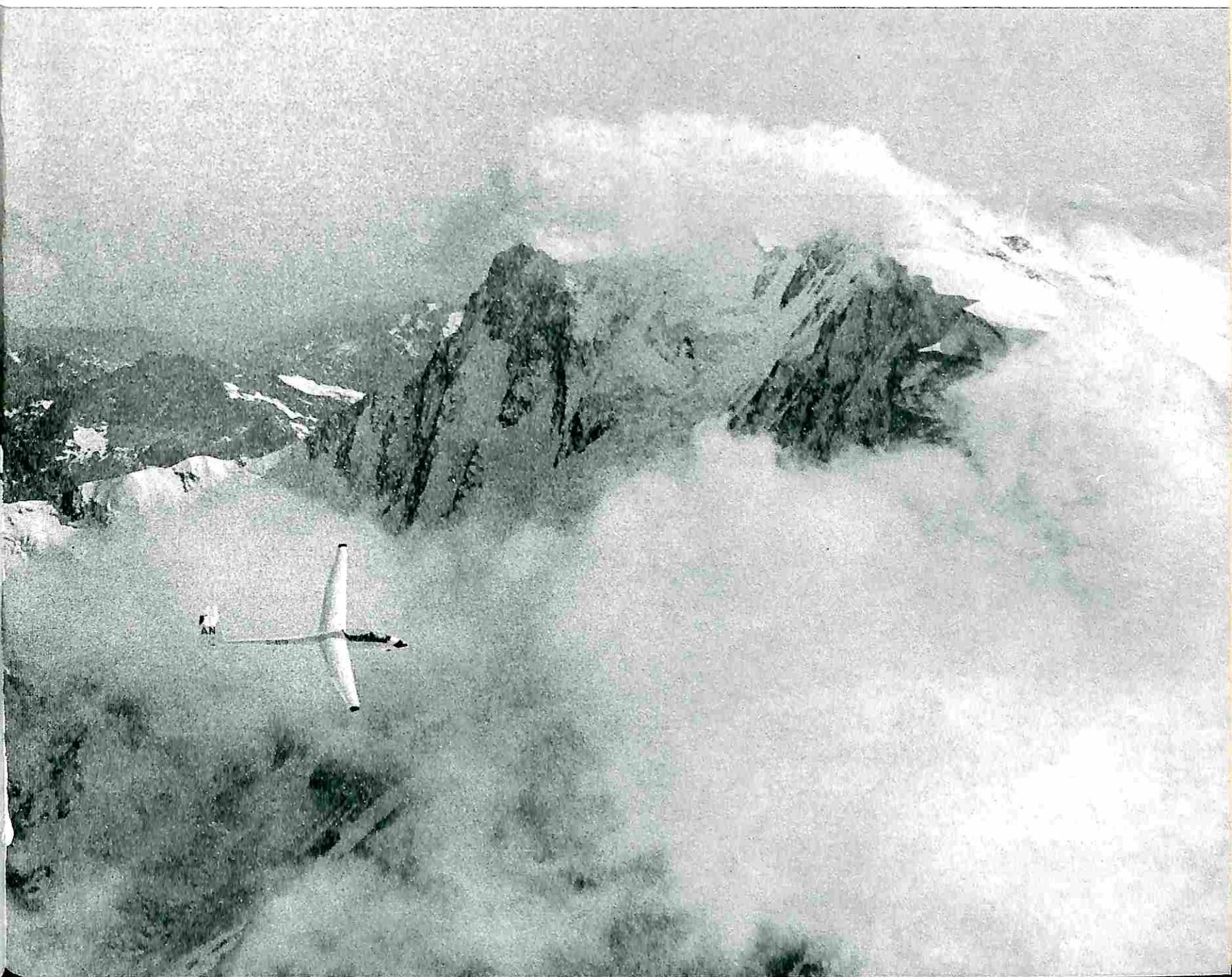


VOLO A VELA



La Rivista
dei Volovelisti Italiani

SETTEMBRE - OTTOBRE 1982
N. 154



GRAZIE AD UNA FELICE INTUIZIONE DELLA AERONAUTICA MILITARE ITALIANA L'AERMACCHI MB-339 CONQUISTA I MERCATI MONDIALI

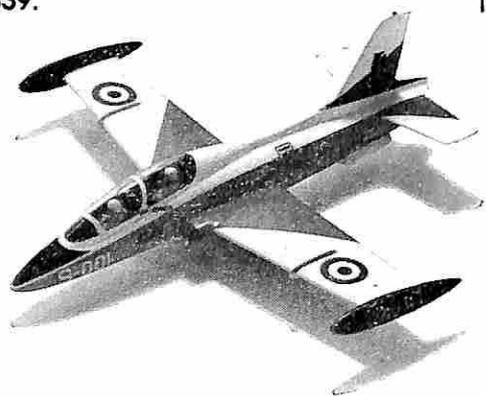
Con felice intuizione e precorrendo i tempi, l'AMI, sin dal 1973, emetteva un requisito per l'addestratore basico/avanzato a getto per gli anni '80.

Tale requisito veniva soddisfatto dall'Aermacchi con un progetto fondato sulla propria esperienza acquisita in oltre 25 anni di attività nel settore degli aviogetti da addestramento.

Nasceva così l'MB-339.

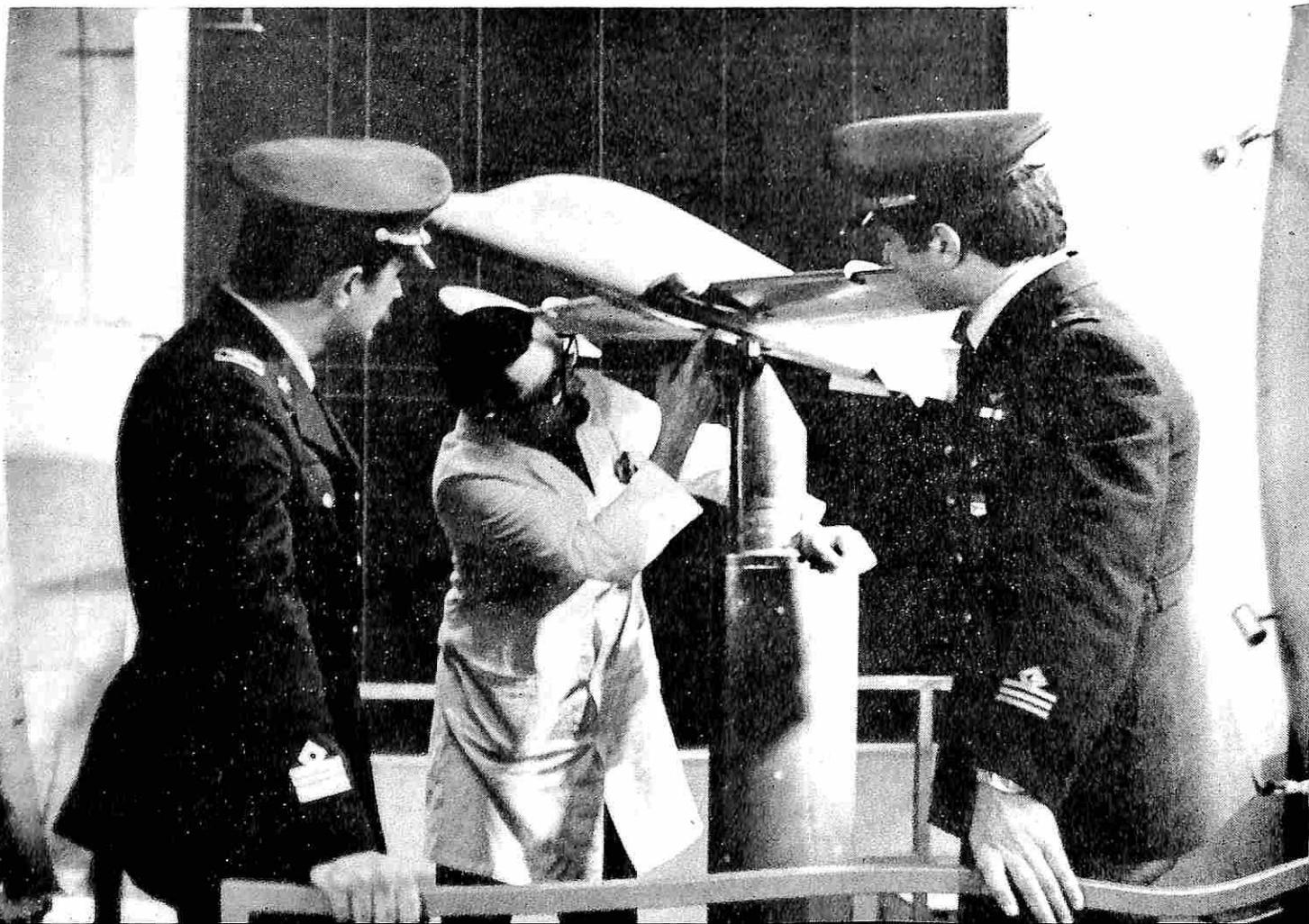
Oggi, le principali aeronautiche militari chiedono un addestratore di caratteristiche e prestazioni del tutto simili a quelle anticipate dalla nostra Aeronautica.

È grazie a ciò che l'MB-339 dopo appena un anno dalla consegna delle prime unità all'AMI, è già stato adottato da due diversi paesi stranieri e si avvia a ricalcare il successo del suo predecessore, l'MB-326, costruito in oltre 750 esemplari ed esportato in 14 paesi dei 5 continenti.



AERMACCHI

VARESE - ITALY



**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vicedirettore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

Segreteria:

Paola Bellora

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

PREVENZIONE E SICUREZZA:

Jacob C.

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

ABBONAM. PER ANNO SOLARE

ITALIA

sostenitore	L. 100.000
ordinario	L. 40.000
cumulativo	L. 30.000

ESTERO

ordinario	\$ 40
via aerea	\$ 60

Una copia L. 7.000

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinato del Pesce - VARESE
Tel. (0332) 31.00.73 - CAP 21100
Cod. Fisc./Part. IVA 00581360120

Autorizzaz. Tribunale di Milano
del 20 marzo 1957, n. 4269 del
Registro.

E' permessa la riproduzione,
quando non espressamente vie-
tata, purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



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

SETTEMBRE - OTTOBRE 1982

N. 154

SOMMARIO:

Magna Charta & massa critica	270
Climatologia generale e dinamica delle regioni Texana e del New Messico nella stagione estiva	279
Valbrembo internazionale	287
Grossa mole di lavoro svolta dalla C.S.C.	293
I ^o Campionati Europei 1982	295
Ultimissime	298
Campionati Nazionali 1982	301
Give a Little Whistle	303
Imprese inutili	304
I lavori della Commissione di Specialità	309
F.A.I. - C.I.V.V. Riunione di Parigi del 10 settembre 1982	312
La VII edizione del Trofeo «San Pedrino»	313
Transeuropea 1983 e una proposta interessante	317
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	327

IN COPERTINA

Ancora una bella foto di Attilio Pronzati in compagnia di Adele Orsi sullo sfondo del Monte Rosa.

Magna charta & massa critica

Dovrei parlare di ritardi, di impegni, di mille difficoltà, ma sono convinto che la litania la conoscete a memoria, così come so che la stessa non sortirebbe alcun effetto.

Pochi siamo e pochi restiamo. Anzi — da quando pretendiamo il pagamento dell'abbonamento — siamo ancora meno.

Quindi cambiamo argomento.

Il 1982 volovelistico si è chiuso con la Mostra internazionale di Valbrembo, seguita a ruota dal Briefing delle Due Torri e dal rinnovo degli organi statutari dell'Aero Club d'Italia, dalla base, forse costituita dalle rispettive Commissioni di Specialità, fino al vertice rappresentato dal Presidente.

Pur con toni dimessi, quest'anno si è fatta o meglio si è tentato di fare un po' di propaganda elettorale, senza però riuscire a scuotere una base troppo abulica.

Proprio per questo, anche qui come in campo politico nazionale, è sentita la necessità di una riforma istituzionale.

Soprattutto per quanto riguarda la base: ormai tutte le specialità che compongono l'Aero Club d'Italia hanno il loro «raduno nazionale» paragonabile al nostro «Briefing delle Due Torri» ed è in tali convegni che tutta la base — e non solo i consiglieri di specialità — deve eleggere i propri rappresentanti in Consiglio Federale e nelle Commissioni di Specialità.

Un altro problema istituzionale è quello di dare maggior autonomia, anche finanziaria, alle specialità che operano nei clubs periferici, modificando in tal senso lo Statuto dei clubs.

Non posso fare a meno di richiamarmi alla

nostra «magna charta» che proprio in questa direzione invita ad operare.

Mi è qui d'obbligo fare un altro richiamo: «continueremo ad essere inascoltati non avendo raggiunta la "massa critica" necessaria» (Piero Morelli al Briefing di Bologna).

E' senz'altro possibile.

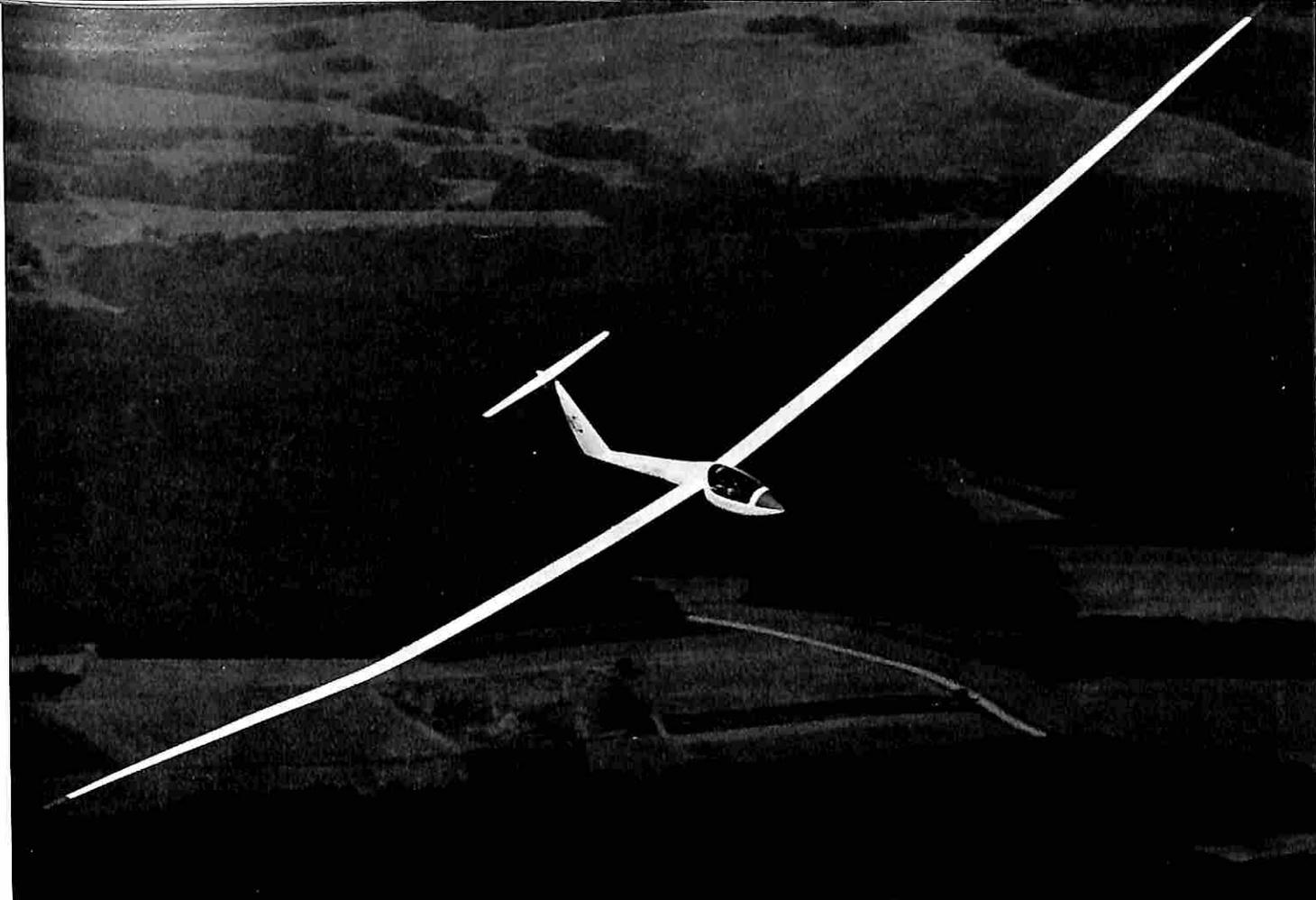
Se però gettiamo l'occhio sulle cifre di questi ultimi anni non possiamo affatto dire di essere stati inascoltati. Tutt'altro.

Ma si può non condividere i criteri di destinazione, si può pretendere che la base e per essa il Briefing abbia più peso nella politica di gestione del volo a vela nazionale e così via. Coerentemente si torna alla «magna charta» che — non è un mistero — è stata fatta anche per «condizionare», ovviamente a grandi linee, l'operato della Commissione di Specialità e l'aver demandato al Briefing e quindi alla base il compito di verificare di anno in anno l'attuazione o l'eventuale necessità di modifica della «magna charta» non è cosa di poco conto.

Avrei (un altro condizionale) dovuto includere in questo numero anche il resoconto del Briefing. Comparirà nel n. 155 (l'ultimo del 1982) che uscirà subito in coda a questo. Volendo però sollecitare ed anticipare (si fa per dire) un chiarimento che giudico molto importante, invio alla nuova Commissione di Specialità questo telegramma aperto:

«VOLO A VELA CHIEDE DI CONOSCERE L'OPINIONE E L'ATTEGGIAMENTO DELLA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ NEI CONFRONTI DELLA "MAGNA CHARTA" E DEI SUOI CONTENUTI. GRAZIE».

Renzo Scavino



IL NOSTRO PROGRAMMA

- ASW 19 CLUB** Classe Club, efficienza max. 36.
Costruzione come per ASW 19B, carrello fisso, diruttori a doppio diaframma, ottime qualità di volo, acrobatico, volo in nube.
- ASW 19 B** Classe Standard, efficienza max 38,5 (misurata)
Abitacolo di sicurezza, ottime qualità di volo, diruttori a doppio diaframma, acrobatico, volo in nube.
1° classificato ai Mondiali 1978: 8 vittorie su 11 gare.
- ASW 20** Classe 15m FAI, efficienza max 43 (misurata)
Abitacolo di sicurezza, altissima manovrabilità, escursione flaps da -11° a $+55^\circ$, acrobatico, volo in nube.
- ASW 20 L** Classe libera, efficienza max 46 (misurata)
Stessa tecnica costruttiva dell'ASW 20, ed in più apertura alare di 16,6 m ottenibile con l'innesto di due alette d'estremità. Minima velocità di discesa. Volo in nube.
- ASK 21** Biposto in tandem, efficienza max 34
Abitacolo di sicurezza, ruotino di prua e carrello principale ammortizzato. Volo in nube, apertura alare 17 m. Acrobatico anche con due piloti a bordo.
- ASW 22** Classe Libera, efficienza max 55 (misurata)
Costruito con largo impiego di Kevlar, diruttori a doppio diaframma, profilo laminare insensibile agli insetti, versione 22 e 24 metri di apertura alare, escursione dei flaps da -10° a $+40^\circ$, carrello principale a due ruote ammortizzato, acrobatico, volo in nube.

ALEXANDER SCHLEICHER
Segelflugzeugbau
D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE
(Germania Occidentale)

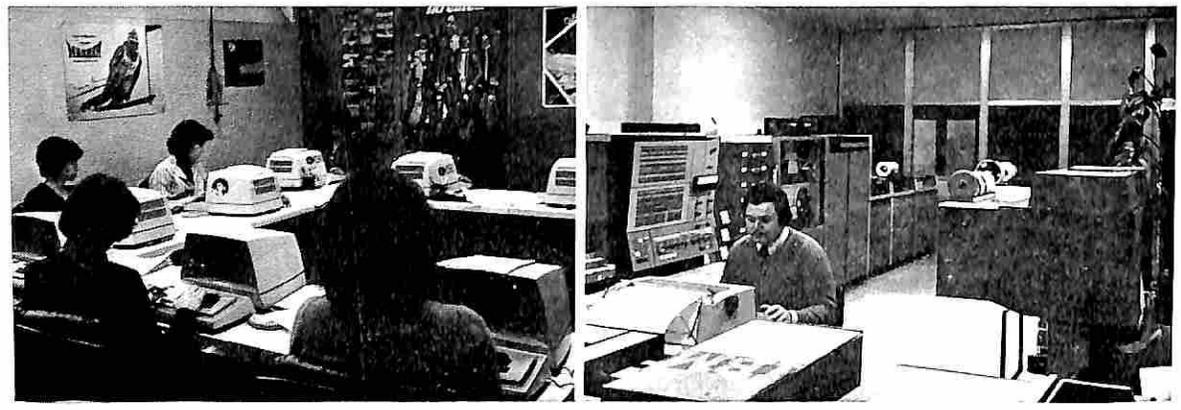


Per una più completa
informazione rivolgersi a: **FRANCO ACTIS**

Via Borgaro, 125 - 10149 TORINO
Telefoni: Uff. 011.290453 - Ab. 011.257786

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.



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

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

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

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



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl
Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02 5242746-9

GROB G 109

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**

**combinare con
questo magnifico
motoaliante
il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo**

*chiamateci
per voli dimostrativi*

**GLASFASER ITALIANA
s.r.l.**

Via Ghiaie, 3 - Tel. 035/612617
24030 VALBREMBO (BG)

GROB

- biposto a posti affiancati
- motore Limbach da 80 HP
- serbatoio da 80 litri
- elica bipala a tre posizioni
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- altimetro
- indicatore di velocità
- tutti gli strumenti necessari per il motore
- pedali a posizione regolabile
- cabina riscaldata
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
efficienza 30:1
- ECONOMIA
13 litri/ora
- VELOCITÀ
200 Km/h
- GRANDE AUTONOMIA
1000 Km
- ROBUSTO E FINE
struttura completamente in vetroresina rinforzata
- SMONTAGGIO RAPIDO

CONSEGNE PRIMAVERA 1982

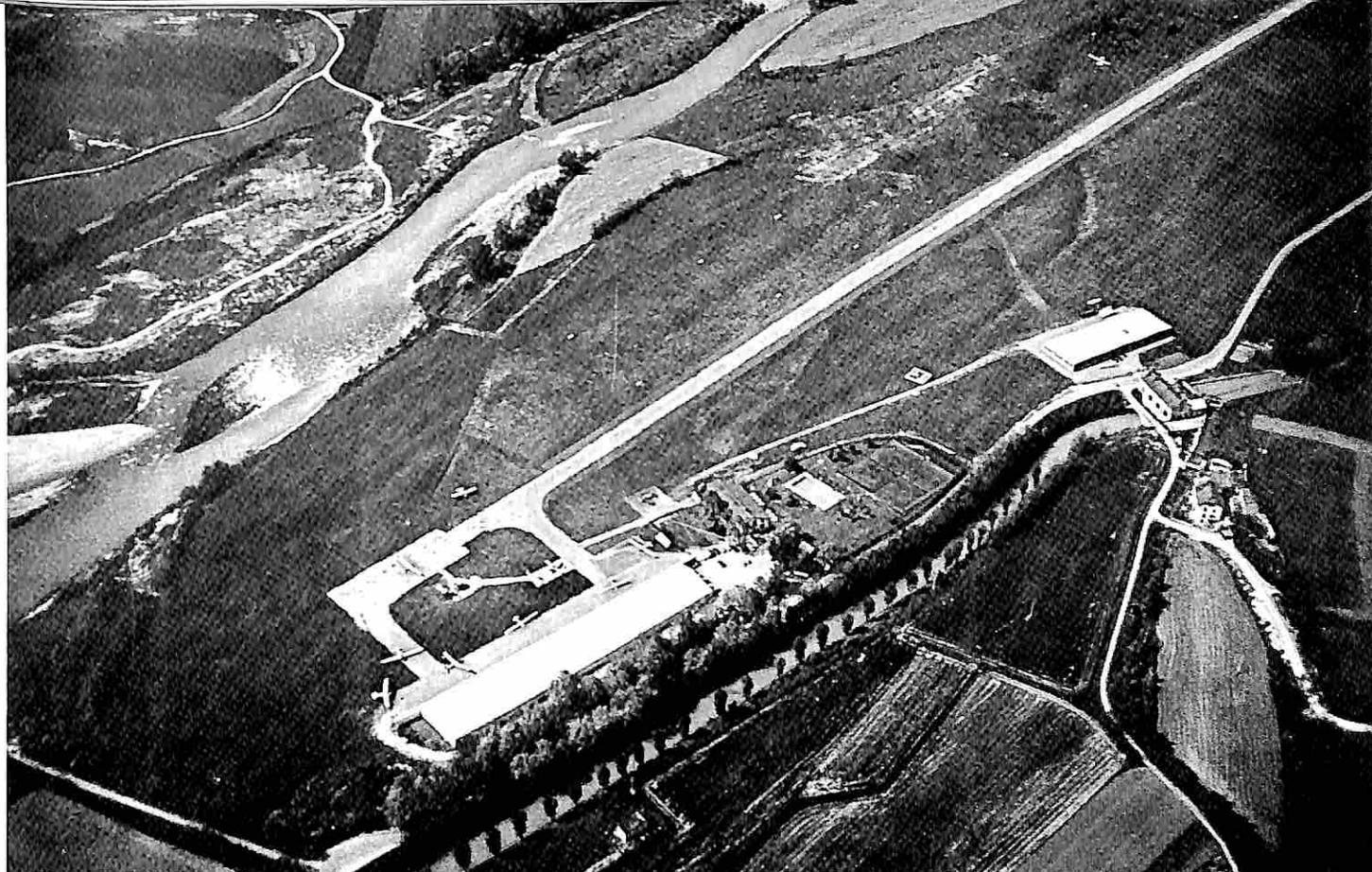
**GODETE DEL MEGLIO DEI DUE MONDI, LIBERTÀ' DI VELEGGIARE
... LIBERTÀ' DI VOLARE**

IDEALE PER L'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI

eredi ANTONIO ROCCA mollificio

- ▣ Molle in filo tiranti - prementi - torsione da 0,10 mm. a 12 mm.
- ▣ Molle in nastro di qualsiasi tipo

**Corso Carlo Alberto 102 - 108 - 114 Pescarenico
22053 LECCO - telefoni (0341) 364354 - 362064
telex 340361 Rocca I**



AVAO Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

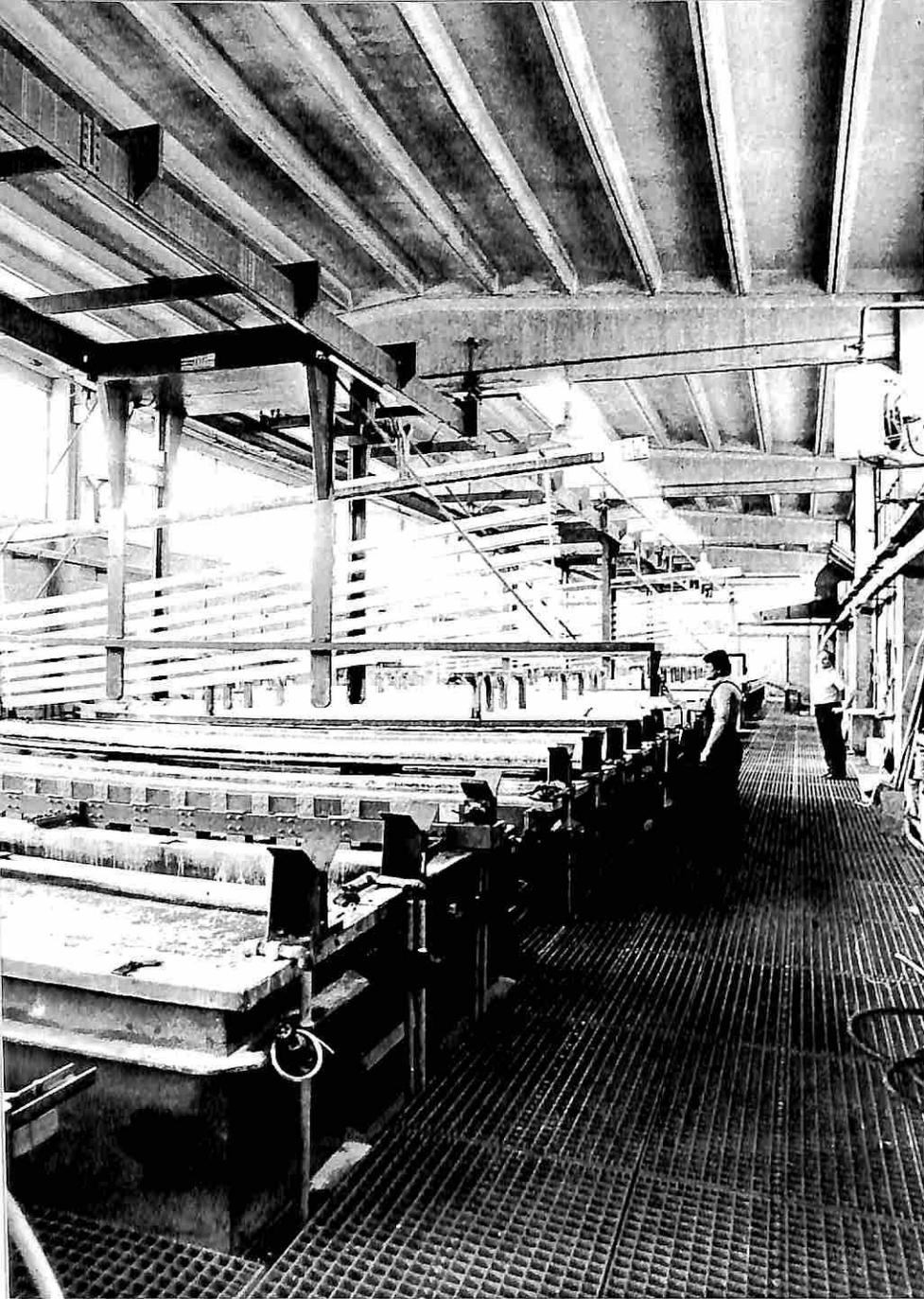
AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

Aeroporto di Valbrembo (Bergamo) tel. 035 - 61.32.93 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
 - Rinnovo e reintegro brevetti.
 - Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
 - Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
 - Alianti a disposizione di tutti i soci piloti: ASK 13 - Twin Astir - Janus - Astir Standard - Libelle Club - Hornet.
 - Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliente Falke.
-

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

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



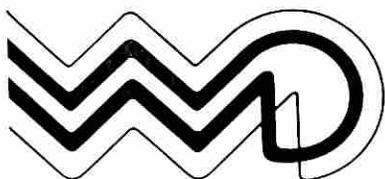
OXAL

s. p. a.

**OSSIDAZIONE
ANODICA
DELL'ALLUMINIO**

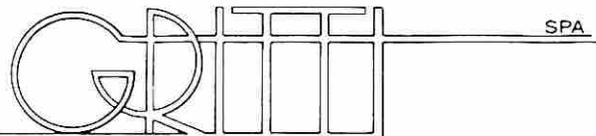
**Sede e Stabilimento:
SCANZOROSCIATE
(Bergamo)
Via Fermi
Tel. 035 - 66.11.24**

- Azienda specializzata nel trattamento di ossidazione anodica dell'alluminio in profilati e lastre.
- Certificato di licenza del marchio di qualità « EWA - EURAS ».
- Licenziataria dell'elettrocolorato « CARMIOLO » con certificato di garanzia.
- Complesso aziendale completamente rinnovato, all'avanguardia per strutture e impianti.



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-18910 Landsberg/Lech 1



AG

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

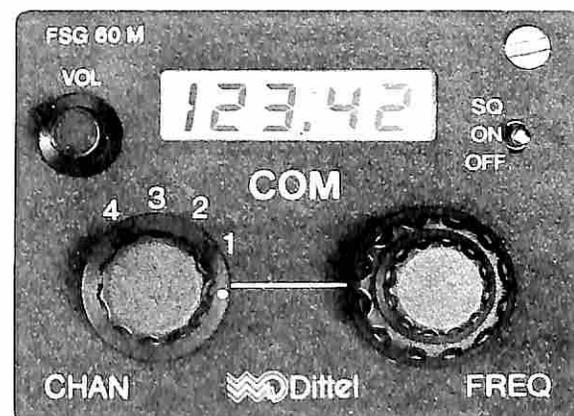
Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I

FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da -40 a $+71$ gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 60

- 720 canali disponibili senza i 4 canali memorizzabili.
- Altre caratteristiche come per FSG 60M.



FSG 50

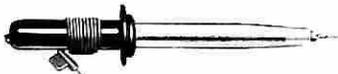
- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA
Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A
Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



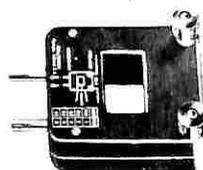
PUNTALE ALTA TENSIONE
Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.
Mod. VC6



CELLULA FOTOELETTRICA
Mod. L1/N campo di misura da 0 a 20.000 LUX
Mod. L2



TERMOMETRO A CONTATTO
Mod. T1/N campo di misura da -25° +250°



**RIDUTTORE
CORRENTE
ALTERNATA**

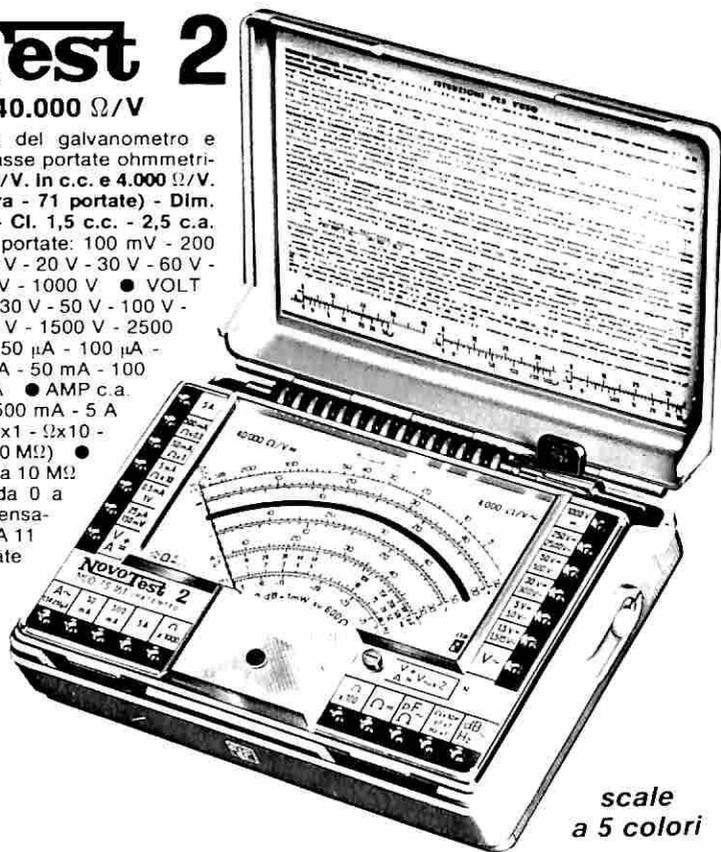
Mod. TA6/N
portata 25 A -
50 A - 100 A -
200 A

NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche). **Mod. TS 141 - 20.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. In c.a. - (10 Campi di misura - 71 portate) - Dim. 150x110x46 - Peso gr. 600 - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.** ● VOLT c.c. 15 portate: 100 mV - 200 mV - 1 V - 2 V - 3 V - 6 V - 10 V - 20 V - 30 V - 60 V - 100 V - 200 V - 300 V - 600 V - 1000 V ● VOLT c.a. 11 portate: 1,5 V - 15 V - 30 V - 50 V - 100 V - 150 V - 300 V - 500 V - 1000 V - 1500 V - 2500 V ● AMP. c.c. 12 portate: 50 μA - 100 μA - 0,5 mA - 1 mA - 5 mA - 10 mA - 50 mA - 100 mA - 500 mA - 1 A - 5 A - 10 A ● AMP c.a. 4 portate: 250 μA - 50 mA - 500 mA - 5 A ● OHMS 6 portate: Ωx0,1 - Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● REATTANZA 1 portata: da 0 a 10 MΩ ● FREQUENZA 1 portata: da 0 a 50 Hz e da 0 a 500 Hz (condensatore esterno) ● VOLT USCITA 11 portate ● DECIBEL 6 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

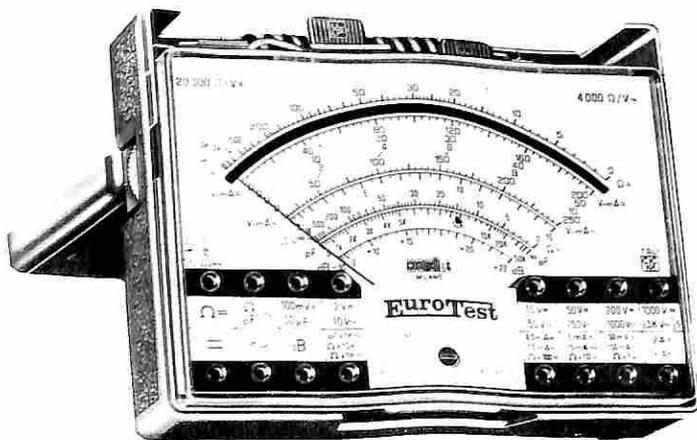
Mod. TS 161 - 40.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. In c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.



scale a 5 colori

EuroTest

20.000 Ω/V



(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche).

Mod. TS 210 - 20.000 Ω/V. in c.c. e 4.000 Ω/V. In c.a. - (8 Campi di misura - 39 portate) - Dim. 138x106x42 - Peso gr. 400 - Cl. 2 c.c. - 3 c.a. norme CEI.

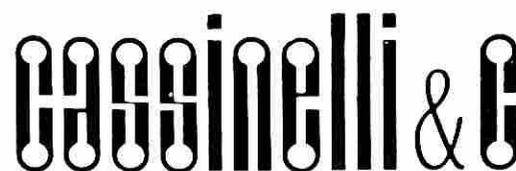
● VOLT c.c. 6 portate: 100 mV - 2 V - 10 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLT c.a. 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● AMP. c.c. 5 portate: 50 μA - 0,5 mA - 5 mA - 50 mA - 2 A ● AMP. c.a. 4 portate: 1,5 mA - 15 mA - 150 mA - 6 A ● OHMS 5 portate: Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

AGROPOLI (Salerno) - Chiari Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Blaglio Grimaldi - V.le De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Attilio - Via Zanardi, 2/10 - CATANIA - Elettroskola - Via A. Cadamosto, 17 - ANCONA - P.I. Carlo Glongo - Via Nenni, 5 - FIRENZE - Dr. Alberto Tiranti - Via Frà Bartolomeo, 38 - NAPOLI - Severi Gianfranco - C.so A. Lucci, 56 - GENOVA - P.I. Conte Luigi - Via P. Salvago, 18 - Mag. Piazza Dante, 1/r - MILANO - Presso nostra sede - Via Gradisca, 4 - PESCARA - GE-COM - Via Arrone, 7 - ROMA - Dr. Carlo Riccardi - Via Amatrice, 15 - RONCAGLIA (Padova) - P.I. Righetti Alberto - Via Marconi, 165 - NICHELINO (Torino) - ARME s.n.c. di Aceto & Mariella - Via Colombetto, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12



20151 Milano ■ Via Gradisca, 4 ■ Telefoni 30.52.41 / 30.52.47 / 30.80.783



alfa

20.000 Ω/V

(Protezione totale di tutti i circuiti)

Mod. TS 250 - 8 Campi di misura - 32 Portate - Dim. 105x120x42 - Peso gr. 320 20.000 Ω/V = 4.000 Ω/V ~ (precision 2% = 3% ~) Norme CEI. ● VOLTS = 100 mV - 2 V - 5 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLTS ~ 10 V - 25 V - 250 V - 1000 V ● AMPS = 50 μA - 0,5 mA - 10 mA - 50 mA - 1 A ● AMPS ~ 1,5 mA - 30 mA - 150 mA - 3A ● OHMS Ωx1 - Ωx100 - Ωx1K ● VOLTS OUTPUT 10 V ~ - 25 V ~ - 250 V ~ - 1000 V ~ ● DECIBELS 22 dB - 30 dB - 50 dB - 62 dB ● CAPACITY from 0 to 50 μF - from 0 to 500 μF (alimentazione batteria interna).

PROTEZIONE TOTALE!!!



IN VENDITA PRESSO TUTTI I MAGAZZINI DI MATERIALE ELETTRICO E RADIO TV

In vista dei prossimi Campionati Mondiali

Climatologia generale e dinamica delle regioni Texana e del New Mexico nella stagione estiva

a cura di Plinio Rovesti

Hobbs, la cittadina del New Mexico che dal 26 giugno all'11 luglio 1983 sarà sede dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, si trova tra il limite orientale del New Mexico ed il Texas, a circa 300 km a Nord di Marfa.

Le gare si svolgeranno nell'ex aeroporto militare di Hobbs, base aerea statunitense dotata di notevoli infrastrutture, ubicata a 1.100 m sul livello del mare.

Il terreno attorno ad Hobbs è pianeggiante. Le sue condizioni meteorologiche, pur essendo abbastanza simili a quelle di Marfa, si differenziano da queste per la lontananza di quei rilievi montani che a Marfa, con venti attorno a SW, danno spesso luogo ad un flusso föhnizzato, associato a fenomeni di sottovento e di termoonda (fig. 1).

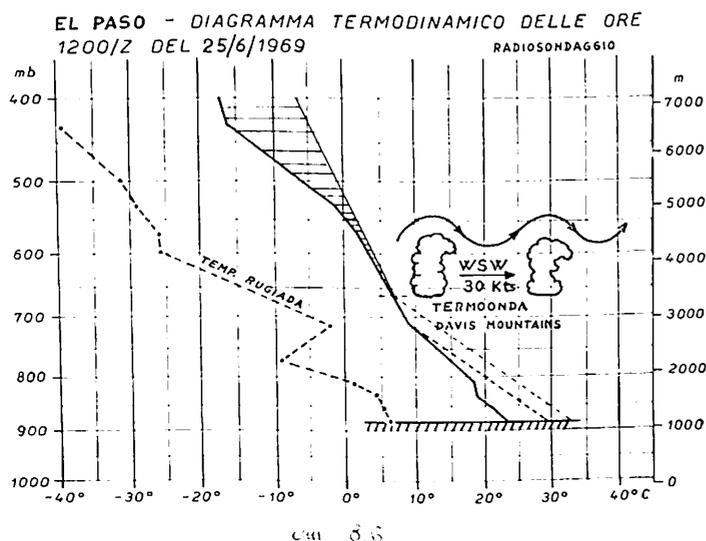


Fig. 1 - Flusso föhnizzato sottovento a Davis Mountains evidenziato dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato dalla stazione meteorologica di El Paso (Texas) il 25 giugno 1969.

Nei dintorni di Hobbs esistono zone irrigate artificialmente, e ciò è ben visibile anche dall'alto osservando la vegetazione. Il suolo di tali zone possiede generalmente le caratteristiche delle regioni semidesertiche. Aridi altopiani, separati da verdi vallate, si susseguono

a perdita d'occhio, a quote comprese fra i 900 ed i 1.400 metri sul livello del mare.

Nelle valli la vegetazione si fa sempre più verdeggiante di mano in mano che ci si porta verso Est e Sud-Est.

Le temperature estive di Hobbs — come quelle di Marfa — sono più alte di quelle che ci si potrebbe aspettare in genere da località situate ad oltre 1.000 m sul livello del mare.

La media delle temperature massime è di 33-34°C, e la massima assoluta è di poco inferiore ai 40°C. La media delle temperature minime varia da 19 a 23°C. La minima assoluta è di 10°C. L'escursione diurna è quindi molto forte.

La temperatura aumenta rapidamente al mattino e cade altrettanto rapidamente al tramonto del sole.

Le giornate con temperature attorno a 33°C presentano condizioni termiche ottime, benchè nei pomeriggi di fine giugno-principio luglio, l'attività termoconvettiva sia buona anche con temperature minori.

A El Paso, importante località a 320 km ad WSW di Hobbs, 29 giorni su 30, la temperatura massima non è mai inferiore a 31°C. In giugno e luglio cadono da 76 a 102 mm di acqua, ripartiti in 6 o 7 giornate di pioggia per mese.

A Marfa, sede dei mondiali del 1970, le precipitazioni annuali non superano i 350 mm, la maggior parte dei quali cadono durante la stagione estiva per i temporali che, frequentemente, si producono a pomeriggio avanzato.

Le zone a NW di Hobbs sono più secche di quelle ad Est ed a Sud-Est. In situazione di termica secca, in pianura, accade spesso che, a causa della uniformità del terreno, i punti di riferimento per cercare le correnti ascendenti, siano pressocchè inesistenti.

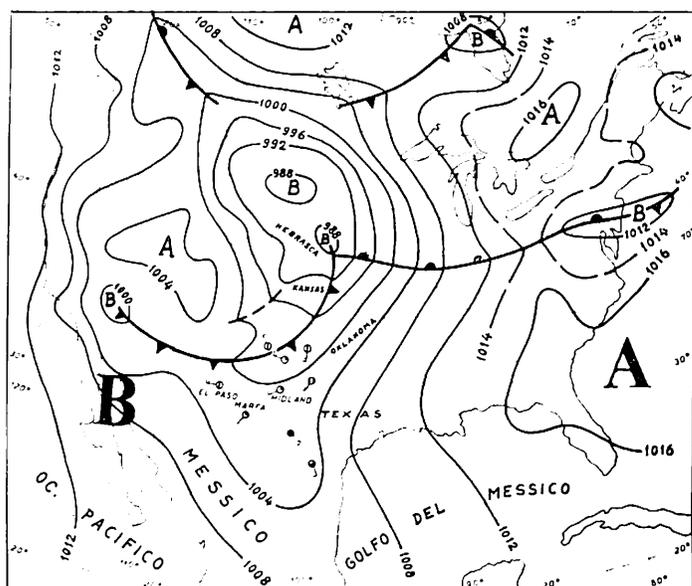
La nuvolosità è a prevalente evoluzione diurna, quindi di tipo cumuliforme, con minore copertura nelle ore del mattino. La copertura media varia da 3 a 4/8.

Durante questo periodo dell'anno (giugno-luglio), raramente piove, eccezion fatta per gli acquazzoni associati ai temporali; i quali, pur essendo spesso di una

certa violenza, sono quasi sempre di breve durata. Tuttavia, le incudini dei cumulinembi, che dalle montagne del Texas si protendono sugli altopiani, arrestano frequentemente l'attività termoconvettiva su larghe zone. E' quindi importante per i piloti di volo a vela, costretti a veleggiare nelle regioni texane a SW di Hobbs quando i temi di gara si estendono in tale direzione, conoscere la direzione e la velocità del vento compreso tra gli 8.000 ed i 12.000 metri, per prevedere la zona di spostamento delle incudini e dei falsi cirri ad esse associati; da non confondersi con la direzione di spostamento dei temporali termici che si possono formare nella zona pianeggiante attorno ad Hobbs, le cui correnti guida sono quelle regnanti attorno a 3.000 metri di quota.

La base di condensazione dei cumuli è sempre alta, specialmente a NW ed a SW di Hobbs.

In giugno e luglio il flusso generale proviene dai settori meridionali, cioè da SE e da SW, convogliato sulle regioni del New Mexico e del Texas o dell'anticiclone estivo delle Bermude (centrato ad oltre 3.500 km ad Est di Hobbs) oppure dalla depressione ubicata a NW nelle regioni settentrionali degli Stati Uniti d'America (fig. 2).



ANALISI AL SUOLO DELLE ORE 1200/Z DEL 25/6/1969

Fig. 2 - In giugno e luglio il flusso generale proviene dai settori meridionali, cioè da SE e da SW, convogliato nelle regioni del Texas e del New Mexico dall'anticiclone estivo delle Bermude.

Quando la circolazione generale è da SW, l'aria messicana di origine continentale dà luogo a condizioni termiche eccellenti, con ascendenze medie di notevole intensità (3-5 m/sec.) ed a elevati plafond. Queste condizioni sono caratterizzate da termiche secche, oppure da termiche associate a cumulus humilis con base di condensazione molto alta (3.500-4.000 metri). Com'è facile capire le migliori condizioni si trovano lungo i costoni montani delle regioni texane e del New Mexico, sulle cui creste si trovano anche gli 8 m/sec.

Come abbiamo dianzi accennato, il flusso da SW o da

WSW, caldo ed instabile, viene spesso föhnizzato dalle catene montane che deve superare durante il suo cammino. Allora, se i venti all'altezza della linea di cresta sono sufficientemente forti, e se esiste uno strato di aria stabile in quota (inversione termica tra i 4.000 ed i 5.000 metri) si possono riscontrare movimenti ondulatori sottovento ai rilievi montani meglio esposti al flusso, associati a fenomeni di termoonda negli strati superficiali (fig. 1). Quando invece la circolazione generale è da SE, la regione texana di Marfa e quella del New Mexico meridionale, sono interessate da un afflusso di aria umida ed instabile proveniente dal Golfo del Messico. Le condizioni termiche sono ancora eccellenti, associate però a formazioni cumuliformi che poco prima di mezzogiorno nelle regioni montane, e nelle prime ore del pomeriggio in quelle pianeggianti, danno luogo a manifestazioni temporalesche, particolarmente intense sui rilievi orografici. Quando iniziano le precipitazioni, l'aria sotto i cumulonembi si raffredda dilatando nelle zone circostanti e stabilizzando gli strati superficiali, che in tal modo rendono le zone stesse completamente atermiche.

Oltre ai fenomeni associati alla circolazione generale dal terzo quadrante che abbiamo ora trattato, bisogna tener presente l'azione esercitata sul New Mexico e sul Texas Sud-Occidentale da altri fattori di portata più limitata ma non di minore importanza per il volo veleggiato.

Alludiamo ad una tipica situazione estiva che si può osservare su carte a grande scala riportanti la situazione sinottica in superficie. Si tratta di una depressione termica la cui posizione, pressochè stazionaria, si trova a 550 km a SW di Hobbs, nelle regioni messicane del Chihuahua. Durante l'estate, questa bassa semipermanente è il centro di una massa d'aria continentale tropicale, molto calda e secca, che interessa il Sud-Ovest del Texas e del New Mexico. Allora si riscontrano vaste zone di convergenza con la conseguente formazione di vivaci correnti ascensionali. Anche tale bassa semipermanente è visibile nelle carte al suolo riportate nelle figure 2 e 3.

Per quanto riguarda i fronti freddi che da NW investono il New Mexico ed il Texas, diremo che essi provocano al loro passaggio temporali frontali che assumono particolare violenza soprattutto sui rilievi montani delle regioni texane. La massa postfrontale fa registrare, per un paio di giorni, una caduta di temperatura. L'aria è pertanto molto più fresca ed inoltre molto instabile negli strati inferiori. L'attività termoconvettiva in tal caso è però limitata da una inversione termica di subsidenza situata normalmente attorno ai 3.000 m QNH. Le correnti ascendenti che si formano nelle zone pianeggianti di Hobbs, si arrestano pertanto attorno ai 1.900 metri. In questo caso però, le condizioni di veleggiamento sono ottime, data la instabilità termica ivi regnante.

La «MARFA DEW YINE»

Come la regione texana di Marfa, anche quella pianeggiante di Hobbs si trova vicino a quella superficie di discontinuità che separa la massa d'aria tropicale ma-

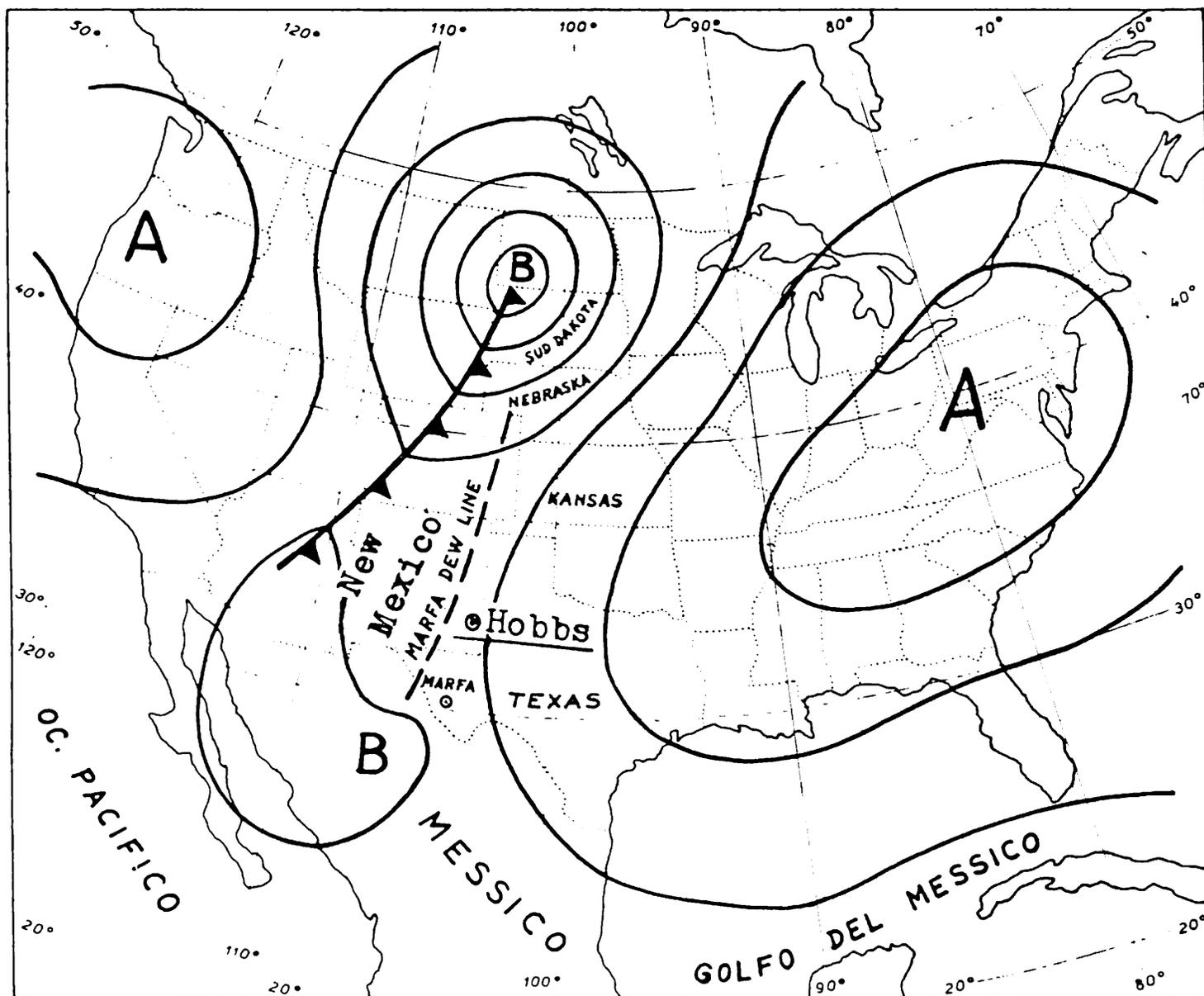


Fig. 3 - La «Marfa dew line», la bassa semipermanente estiva del Messico, l'anticiclone estivo delle Bermude e quello semipermanente del Pacifico.

rittima convogliata sul New Mexico e sul Texas dal citato anticiclone estivo delle Bermude, dall'aria occidentale secca proveniente dalle regioni desertiche messicane. La superficie di discontinuità che divide queste due diverse masse d'aria è da alcuni meteorologi chiamata «dew point through» (sella del punto di rugiada); ma vari altri nomi sono stati dati a questa linea: «Marfa trough», «dew point front», «Marfa dew line». Noi preferiamo adottare la denominazione di «Marfa dew line», anzitutto perchè è quella usata dai volovelisti, poi perchè la suddetta linea non può essere considerata «fronte», e poi ancora perchè le particolari caratteristiche di questo fenomeno tenderebbero a restringere il più generico concetto di «through» (sella).

Lungo questa linea depressionaria v'è una convergenza addizionale delle masse d'aria, con conseguente formazione di correnti addizionali, e con condizioni assai favorevoli all'attività convettiva. Ed è precisamente lungo questa linea che molti piloti hanno riscontrato

le migliori condizioni di veleggiamento, sia nelle regioni texane del Sud-Ovest, sia in quelle adiacenti del New Mexico. Il periodo più propizio per il prodursi di questa situazione è la primavera e l'inizio dell'estate, ma anche in estate inoltrata questo fenomeno si verifica con una certa frequenza. Tuttavia va rilevato che questa situazione, pur essendo abbastanza comune nel periodo estivo, non ha quel carattere pressochè permanente che è dato riscontrare invece per la bassa termica centrata a circa 550 km a SW di Hobbs, e di cui abbiamo già parlato (fig. 3).

Le variazioni di temperatura nell'ambito della superficie di discontinuità che separa le due masse, sono

NOTA: Com'è noto, la «Sella» è una configurazione isobarica consistente in un canale di basse pressioni compreso tra due anticicloni. Quasi sempre la «Sella» si genera in seno ad una configurazione barica a croce, cioè con due anticicloni e due cicloni affiancati.

praticamente trascurabili. La zona di transizione è infatti identificabile nelle carte del tempo delle 06.00/Z e 12.00/Z attraverso l'analisi dei valori del «punto di rugiada» delle varie stazioni meteorologiche, valori che sono comparativamente più bassi nell'aria di origine continentale e più alti in quella di origine marittima. La localizzazione della «Marfa dew line» nelle carte del tempo del National Weather Bureau presenta qualche difficoltà, data la notevole distanza che separa la stazioni meteo delle regioni texane e del New Mexico. Tuttavia i ragguagli addizionali che sono in grado di fornire giornalmente gli Uffici del Servizio Meteorologico Regionale, permettono una localizzazione più esatta di questa linea, che normalmente è compresa tra il bordo delle regioni verdeggianti ed il limite Est delle regioni aride e semi-desertiche del Sud-Ovest. La scelta dei temi di volo quando il regime di aria secca continentale predomina e pertanto la «Marfa dew line» è ubicata ad Est di Marfa stessa e di Hobbs, non presenta difficoltà. L'attività termoconvettiva è molto intensa fin dalle prime ore del mattino, e si protrae sino al tramonto del sole.

Quando invece la superficie di discontinuità della «Marfa dew line» si trova ad Ovest di Marfa stessa, la scelta del tema di gara diventa difficile, perchè nell'ora della massima insolazione le cellule temporalesche spuntano da ogni dove come funghi, impedendo ai volovelisti di uscire dalla vallata, dove ha sede il centro volovelistico di Marfa. Ma questo non è il caso della regione pianeggiante di Hobbs, alla quale questa volta è stata data la preferenza appunto per evitare il grave inconveniente dianzi citato.

Nei mesi di giugno e luglio il «punto di rugiada» sul territorio degli Stati Uniti varia tra 18,3°C e 22,2°C. Il suo valore è minore ad Ovest, con minime di 14°C a Midland, 11°C a Marfa e 10°C a El Paso.

I dati statistici riguardanti l'umidità relativa nelle regioni texane e del New Mexico, indicano che le isolinee sono orientate nel senso Nord-Sud, ed il loro valore diminuisce da Est verso Ovest.

I valori minimi nelle prime ore del pomeriggio sono del 58% a Houston e del 30% a El Paso.

Ad ogni modo avremo occasione di parlare ancora della «Marfa dew line» nel prossimo paragrafo dedicato alle condizioni ideali per i voli di distanza.

IL VOLO VELEGGIATO DI GRANDE DISTANZA

Com'è noto, il Texas Sud-occidentale è un punto di partenza ideale per i voli veleggiati di grande distanza.

La maggior parte dei percorsi favorevoli che sono stati studiati per realizzare voli dal Sud-Ovest del Texas, si mantengono entro l'ambito di un corridoio largo circa 230 km e lungo oltre 1.500 km, diretto a Nord, verso i confini del Sud e Nord Dakota ed oltre il limite fra gli Stati Uniti ed il Canada (fig. 4).

L'aeroporto di Hobbs è ubicato sull'imboccatura Sud di tale rettangolo e precisamente sul lato Ovest (fig. 4).

Il terreno è abbastanza uniforme e la sua altezza sul livello del mare varia in media fra gli 850 ed i 1.100 metri.

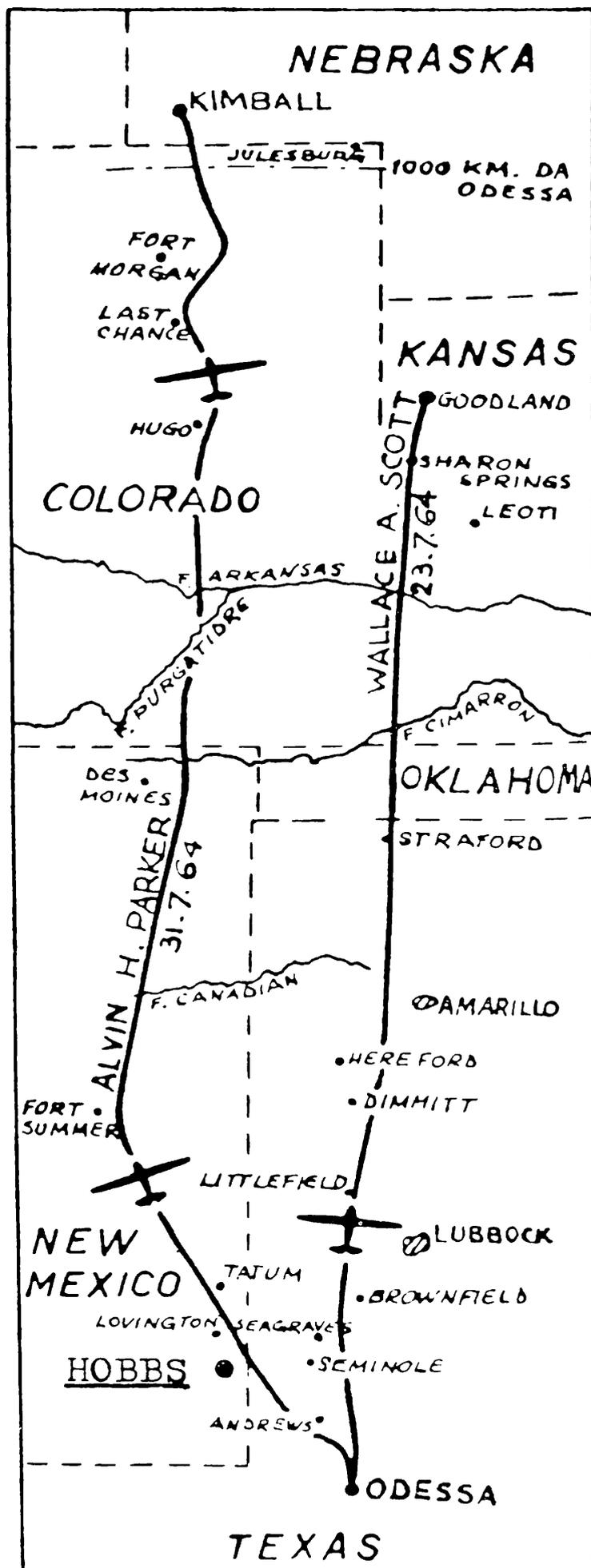
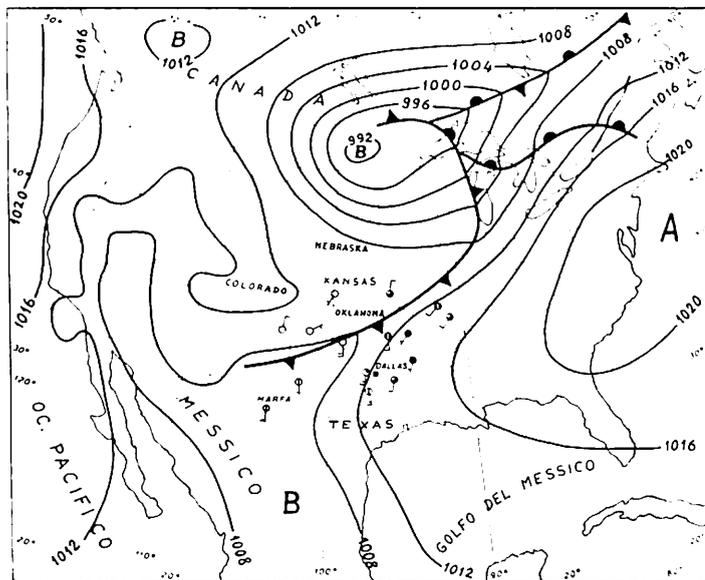


Fig. 4 - Il corridoio largo circa 230 km e lungo oltre 1.500 si estende dalle regioni texane al Canada. L'aeroporto di Hobbs è ubicato sull'imboccatura Sud di tale rettangolo, nell'ambito del quale i volovelisti statunitensi hanno compiuto i loro più grandi voli di distanza.

I venti dominanti provengono da Sud, almeno fino a 3.600 m, dove l'instabilità termica è ancora notevole. Questi grandi voli di distanza sono possibili quando anche nelle regioni occidentali del Kansas e del Nebraska regnano condizioni meteorologiche altrettanto buone quanto quelle del Texas Sud-occidentale. Tali giornate sono quanto mai favorevoli per voli di grande distanza lungo il citato corridoio.

Le più favorevoli condizioni si producono quando un fronte freddo proveniente dal Pacifico avanza da Ovest. Tale fronte risulta orientato nel senso NNE-SSW, in conseguenza di un ben sviluppato centro depressionario che si muove verso Est attraverso le regioni americane ad una latitudine di circa 45° Nord. Questa tipica situazione è stata da noi riportata nella già più volte citata figura del presente studio.

Mentre la bassa attraversa il Continental Divide e si sposta sopra le alte pianure dell'Ovest, una sella (la «Marfa dew line») tende a svilupparsi verso Sud, fra questa bassa e la depressione termica semipermanente che, come abbiamo detto, durante la stagione estiva si forma a 550 km a SW di Hobbs. Quando si presenta questa situazione, le condizioni meteorologiche sono estremamente favorevoli a voli di grande distanza. Lungo la «Marfa dew line» l'instabilità e le correnti ascensionali sono molto forti, mentre la temperatura in superficie è più alta del normale. Davanti alla sella c'è un buon grado di umidità ed i venti soffiano dai quadranti meridionali verso il centro della bassa pressione regnante sulle regioni del Dakota (fig. 5).



ANALISI AL SUOLO DELLE ORE 1200/2 DEL 27/6/1969

Fig. 5 - La tipica situazione sinottica al suolo favorevole ai tentativi di grandi voli di distanza dalle regioni texane e del New Mexico a quelle del Sud e Nord Dakota.

Questa situazione sinottica può essere prevista da un volovelista che abbia un po' di dimestichezza con la meteorologia. La sua utilizzazione però, richiede una certa preparazione, perchè gli ostacoli da superare sono notevoli.

Innanzitutto, per tentare un volo di grande distanza

si deve partire non più tardi delle 10.30. A tale ora si hanno soltanto termiche secche piuttosto deboli. Se si prevede che l'attività termica aumenterà sensibilmente e che i cumuli si formeranno entro una certa ora, il tentativo può essere senz'altro iniziato. E' inutile dire che in questa prima ora di volo il pilota deve procedere con la massima perizia e cautela.

Dopo di che, il successivo maggior ostacolo è costituito dalla possibilità di forti sviluppi verticali dei cumuli. Questa eventualità esige un'attenta previsione delle aree con forte attività temporalesca. Anche se non ci sono zone di violenti temporali, bisogna tuttavia tener presente che anche vaste aree di rovesci possono porre termine al volo.

Le correnti ascendenti e le termiche sono deboli o mancano del tutto nelle zone su cui si sono rovesciati violenti acquazzoni. E questa è probabilmente la causa più comune del fallimento dei voli di distanza.

Ammesso che i rovesci siano ben sparsi e che il pilota li possa aggirare, il problema che segue consiste nel determinare l'esatta posizione della «Marfa dew line», del fronte, e del centro della depressione. Sono passate magari nove ore da che il pilota ha visto le carte del tempo, e l'intero sistema barico, intanto, si è spostato probabilmente ad Est.

Siccome il pilota vola in direzione Nord, e la «Marfa dew line» e il fronte si spostano verso Est, ad un certo punto il pilota può preferire di abbandonare la «dew line» e sfruttare l'instabilità regnante davanti al fronte, che si trova sulle pianure e che magari offre ascendenze migliori.

Comunque sia, si tenga presente che spesso, fra queste due aree di convergenza, associate a correnti ascensionali, si incontrano zone di discendenza o per lo meno zone con ridotta attività ascensionale.

Sia la «Marfa dew line», sia il fronte freddo, sono entrambi adatti per veleggiare; com'è facile capire, però, il pilota non dovrà mai attraversare il fronte, perchè nell'aria fredda l'instabilità spesso diminuisce bruscamente e, soprattutto, il vento finisce col diventare quasi contrario.

L'ASSISTENZA METEOROLOGICA DURANTE I MONDIALI STATUNITENSIS

Durante i passati Campionati Mondiali di Volo a Vela U.S.A. l'assistenza meteorologica si è valsa della collaborazione di due meteorologi della regione texana. Le carte d'analisi a disposizione, trasmesse per «Fac simile», erano quelle delle 06.00 - 09.00 e 12.00/Z, nonchè i radiosondaggi di Midland e di El Paso, due stazioni a 300 km di distanza da Marfa; la prima a NE, la seconda a NW. A Marfa si effettuava un sondaggio termodinamico dell'atmosfera con apparecchio a motore (su per giù come a Rieti). Le carte d'analisi in superficie e quelle dei venti previsti a 700, 600, 500 e 400 mb venivano proiettate al Briefing, nel corso del quale si illustrava l'evoluzione prevista del tempo durante la giornata, con indicazione del plafond e della velocità media delle ascendenze termiche nelle varie ore.

Le condizioni di equilibrio termico delle masse d'aria

venivano indicate ai piloti mediante «l'indice di stabilità» espresso in gradi centigradi. Tale indice è dato dalla differenza tra la temperatura reale rilevata dal sondaggio a 500 e 700 mb e la supposta temperatura di una particella d'aria elevata pseudoadiabaticamente sia dal suolo a 700 mb, sia dal livello di 850 mb a quello di 500 mb, tenendo conto dell'umidità media. I valori sono computati negativamente se la particella ascendente risulta più calda (**instabilità**), positivamente se essa è più fredda (**stabilità**). Ad ogni modo i piloti che lo desideravano potevano consultare i diagrammi termodinamici relativi ai sondaggi di Marfa, Midland ed El Paso, risolvendo così ogni problema.

Il materiale d'analisi di cui ha disposto il servizio d'assistenza meteo ai Mondiali di Marfa non è stato sempre soddisfacente, soprattutto per il fatto che nel SW texano le stazioni meteorologiche sono molto lontane l'una dall'altra (in media 300 km). Inoltre nella regione di Marfa le montagne sono abbastanza vicine all'aeroporto e pertanto i fenomeni di sottovento assumono a volte importanza notevole (fig. 6).

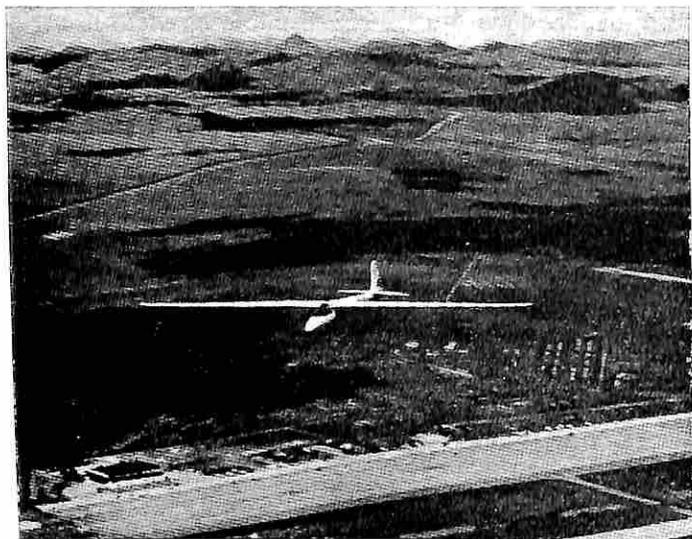


Fig. 6 - Nella regione texana di Marfa le montagne sono abbastanza vicine all'aeroporto.

L'aeroporto di Hobbs, nel New Mexico, scelto dagli americani per i prossimi mondiali, è ubicato invece in pianura e pertanto tali fenomeni di sottovento non si riscontrano. Va tuttavia rilevato che anche ad Hobbs, l'alternarsi di verdi vallate con aridi altopiani, determina zone contigue caratterizzate ciascuna da un proprio microclima. I fenomeni di brezza, visualizzati spesso da fumi e polveroni, sono quindi intensi e complessi. Piloti e meteorologi che hanno partecipato ai campionati di Marfa del 1970, hanno infatti rilevato che i «venti previsti» erano esatti a partire da 500 mb (5.500 m QNH), ma che negli strati sottostanti le velocità previste risultavano quasi sempre inferiori a quelle reali, mentre la direzione si scostava spesso da quella reale di oltre 90°.

Tali inesattezze sono pienamente comprensibili se, oltre a quanto abbiamo già rilevato, si pensa che queste regioni sono situate sovente al limite di due masse d'aria

con caratteristiche diverse: l'una con flusso da SE umido ed instabile, l'altra da SW pure instabile ma molto secco. Ad ogni modo, durante i mondiali del 1970, le previsioni meteorologiche degli esperti texani, sono state complessivamente buone: indovinate 6 giorni su 8. Per quanto riguarda le prove di gara va rilevato che dei 6 piloni di virata prescelti nei campionati del 1970, sicuramente verranno eliminati alcuni di quelli situati in montagna (Balmohrea e Fort Davis) o nelle vicinanze di montagne (Van Horn, Pecos e Fort Stockton), mentre altri ne verranno prescelti in pianura (fig. 7). Per quanto riguarda la regione pianeggiante di Hobbs e quella di Pecos, dovrà essere tenuta nel dovuto conto l'esistenza di zone irrigate artificialmente, mentre nella regione di Mac Camey (pilone in pianura) non va dimenticata la presenza di laghi salati prosciugati e di dune sabbiose a Nord del pilone di virata, poichè questi contrasti nelle caratteristiche del terreno esercitano una notevole influenza sui regimi di brezza che ne derivano e sulle condizioni termiche che ne conseguono.

Per i piloti in gara l'attenta osservazione del terreno sopra il quale si svolge il volo, può fornire indizi non trascurabili per sospettare l'esistenza di correnti ascendenti o discendenti. Non basterà, però, un'occhiata superficiale al terreno, ma bisognerà tener conto anche dei fattori cui abbiamo accennato, poichè essi possono entrare in gioco e far sentire la loro influenza.

Ad ogni modo non v'è dubbio che le condizioni aerologiche delle regioni texane e del New Mexico sono, durante tutta l'estate, molto favorevoli al volo a vela, sia per le forti ascendenze, la cui media nelle ore pomeridiane supera i 3 m/sec. nelle pianure di Hobbs, toccando punte di 8 m/sec. nelle montagne texane, sia per l'elevato plafond termico delle ascendenze stesse, sia infine per tutti i fattori che abbiamo di volta in volta considerato, e che nelle giornate in cui si combinano insieme, fanno di queste regioni «quanto di meglio ci sia al mondo» per il volo a vela, come ebbe ad esprimersi il compianto vecchio campione inglese Philip Wills. Spetta poi alla preparazione aerologica del pilota l'interpretare i dati che abbiamo diligentemente raccolto in queste note e il servirsene per il raggiungimento della propria meta.

I FUORI CAMPO

Soltanto nelle vicinanze della città si trovano dei campi coltivati e adatti per un eventuale atterraggio di fortuna. In caso contrario i fuori campo sono possibili solamente sugli eventuali aeroporti e sulle strade che collegano le varie zone abitate. Generalmente il terreno è accidentato con sassi e cactus fino a 2-3 metri di altezza. Il traffico sulle strade, ad eccezione di qualche tratto di autostrade importanti, è piuttosto scarso. Ad ogni modo bisogna fare molta attenzione ai pali di ferro che si trovano lungo le strade, in prossimità di curve, sulle colline e sui ponti. Questi pali, specialmente in condizioni di scarsa visibilità orizzontale, spesso non sono individuabili. Gli americani raccomandano ai piloti, quando le possibilità lo consentono, di guidare, via radio, la propria squadra, allo scopo di far

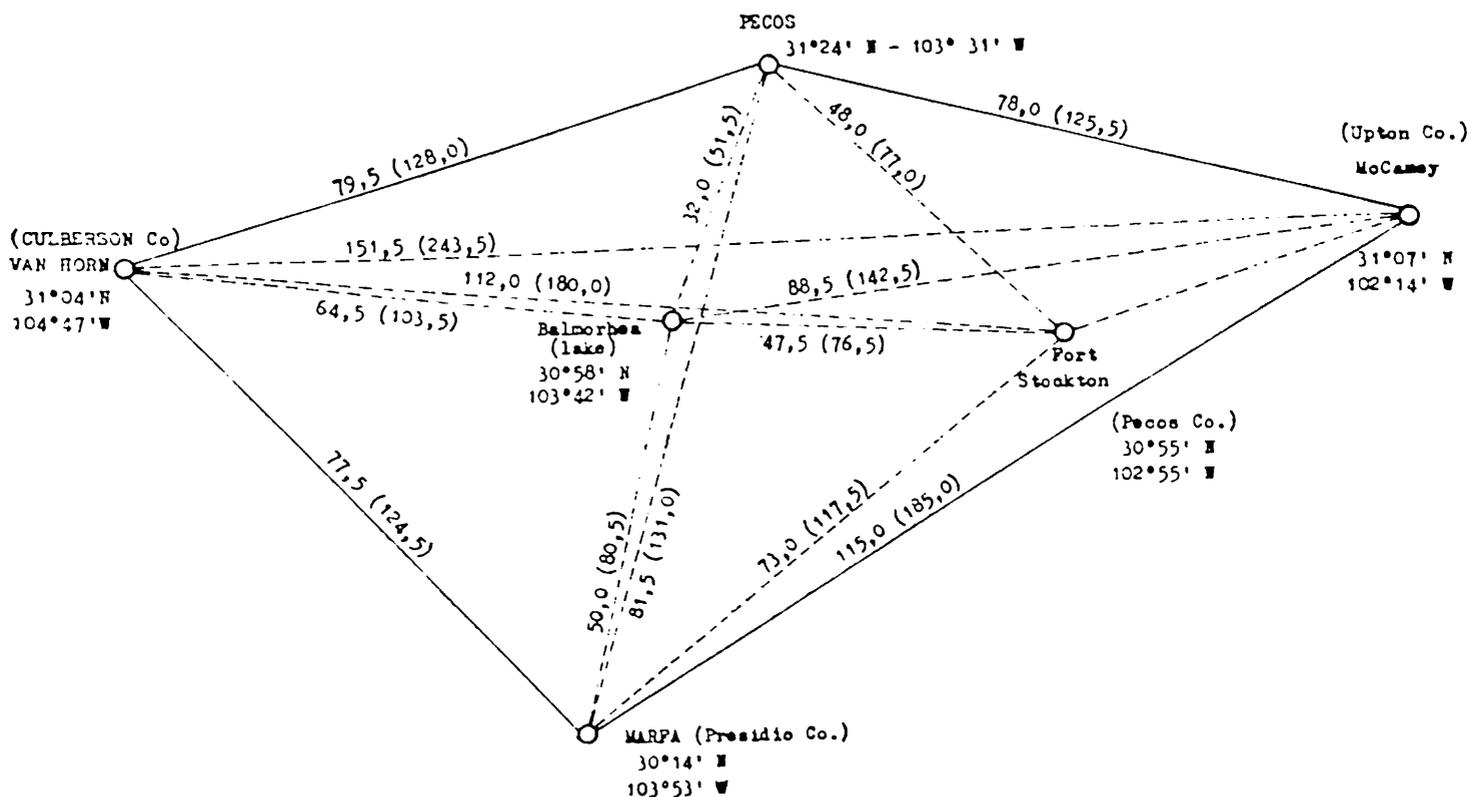


Fig. 7 - I sei piloni di virata prescelti per i Campionati Mondiali del 1970.

bloccare il traffico stradale in caso di forzato atterraggio. Quando viene assegnata come prova «distanza su area prestabilita» la squadra deve piazzarsi al centro dell'area, all'ombra di un motel, ed aspettare lì le istruzioni che il pilota impartirà via radio alla squadra stessa.

IL CLIMA E L'EQUILIBRIO IDRO-SALINO DEI PILOTI E DEGLI SQUADRISTI

Poichè nel periodo in cui si svolgeranno i campionati il clima di Hobbs sarà caldo-secco, con punte di temperatura fino a 40°C, è consigliata ai componenti della squadra una dieta particolarmente ricca di frutta e verdure (sia crude che cotte), latticini ed acqua minerale non gassata nè troppo fredda. E' buona regola evitare i farinacei e gli alcoolici (niente spaghetti!) e, com'è facile capire, evitare i cibi piccanti, gli insaccati ed i formaggi fermentati. Dare quindi la preferenza al riso ed al filetto ai ferri (quest'ultimo, meglio se tritato).

Per quanto riguarda l'equilibrio idro-salino, specialmente negli individui soggetti a sudorazioni abbondanti, può essere opportuna la somministrazione di pasticche di sale e potassio. Ad ogni modo, poichè il ricambio idro-salino è estremamente rapido, è necessario inquadrare questo problema in loco e regolarsi a seconda dei casi.

Il pasto dei piloti prima del volo, deve essere consumato lentamente ed almeno due ore prima della partenza. Se la durata della prova si protrae per oltre 5 ore, i medici sportivi consigliano di ingerire ogni ora, a seconda del gradimento del pilota, zollette di zucchero, cubetti di marmellata, o di formaggio fresco, alternati a bevande a base di thé, di succhi di frutta fresca o di acqua mi-

nerale (ripetiamo: non gassata nè troppo fredda!). In tal modo si eviteranno crisi ipoglicemiche durante il volo, crisi che provocano sempre stanchezza, rallentamento dei riflessi e scoraggiamento.

Dopo questi consigli sui ricuperi e sul clima, riteniamo di aver sufficientemente illustrato le condizioni ambientali che caratterizzano le regioni texane e del New Mexico nel periodo in cui si svolgeranno i prossimi campionati mondiali di volo a vela. Per quanto riguarda le vicende meteorologiche del 1983, auguriamoci che esse non siano dissimili da quelle che, negli anni passati, hanno permesso nel Texas e nel New Mexico, la realizzazione di performances di grande interesse volovelistico e sportivo. Quod est in votis!

Plinio Rovesti

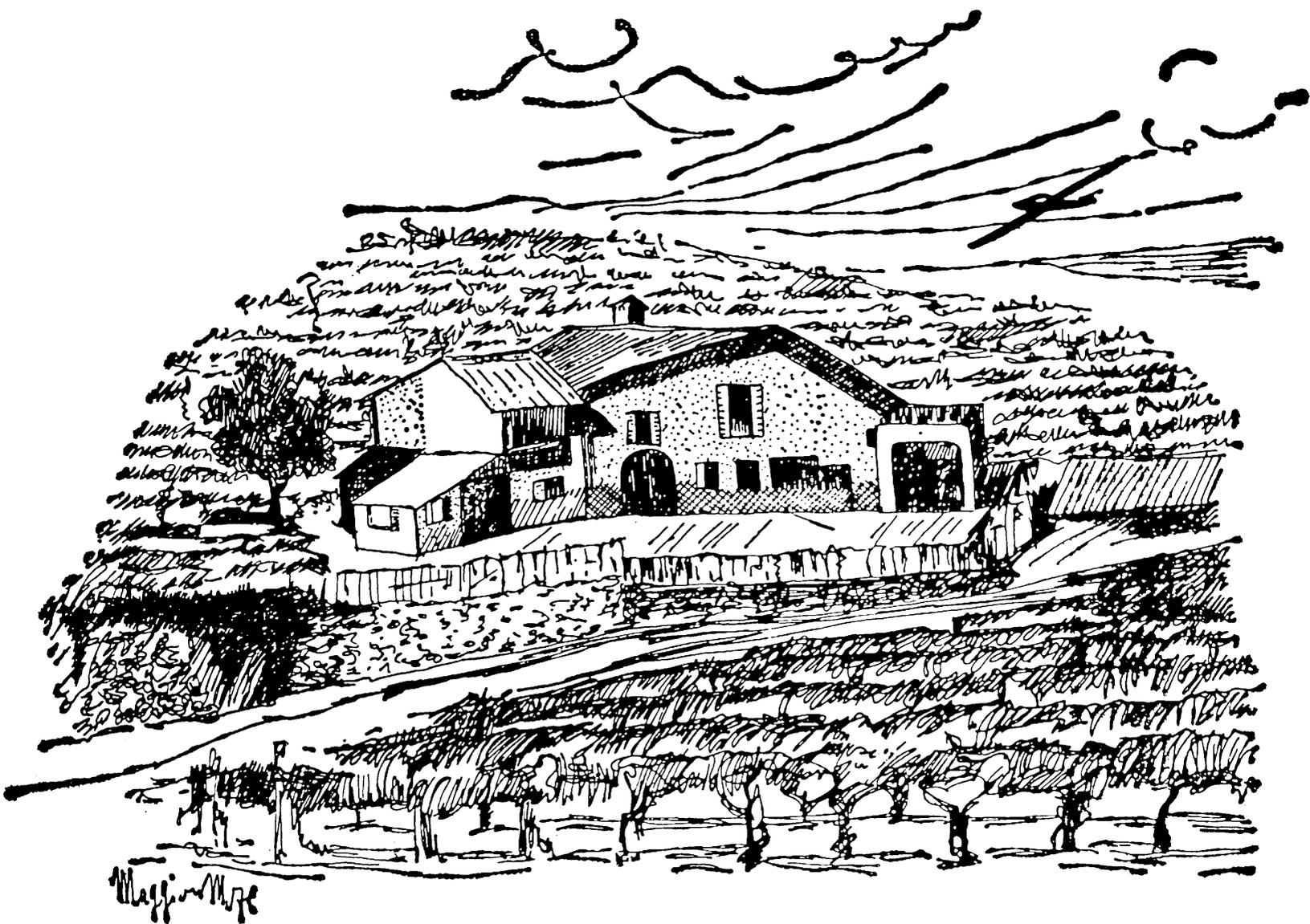
BIBLIOGRAFIA

- WEATHER RECORDS CENTER U.S.A. - Dati climatici delle regioni texane e del New Mexico.
- DAVID H. OWENS - Relazione meteovolvelistica sui campionati statunitensi del 1969.
- NORBERT GERBIER - Le condizioni meteorologiche del Campionato Statunitense del 1969.
- PLINIO ROVESTI - Marfa dew line (Ediz. C.N.V.V. Rieti, gennaio 1970).
- VOLOVELISTI AMERICANI VARI - Descrizione di voli performances nelle regioni texane, del New Mexico, del Kansas e del Sud e Nord Dakota.
- Dr. E. PERACINO - *Marfa e il medico*: Consigli medico-sportivi ai volovelisti che parteciparono ai Mondiali di Marfa del 1970 (Rivista «Volo a Vela» n. 82-83).

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596 - 722422



VALBREMBO INTERNAZIONALE

a cura di Smilian Cibic

La decisione di Capoferri di denominare Mostra-Mercato Internazionale, sia pure dopo sette anni di costante crescita, questo obbligatorio appuntamento annuale a Valbrembo, obbligatorio ormai per tutti quanti si interessano di volo a vela e per crescenti numeri di appassionati di volo libero, costruttori, amatori e aeromodellisti, poteva sembrare a prima vista un eccesso di presunzione e ottimismo. Ma i fatti hanno dato ragione a Capoferri, e la nuova denominazione non è apparsa per niente esagerata, prima di tutto perchè sull'internazionalità non ci piove, data la prevalenza degli espositori stranieri, e poi perchè per quanto riguarda alianti e motoalianti c'erano veramente tutti gli espositori che contano, ed a questi ha corrisposto in pieno la qualità dei visitatori.

E se l'anno scorso per ragioni di coincidenza coi mondiali ed altre la mostra in sé è stata un po' povera, quest'anno essa ha dato veramente una visione completa dello «stato dell'arte», in quanto vi sono state esposte o annunciate tutte le novità importanti del nostro sport.

Mostra piccola quindi perchè piccolo è il settore,

ma grande per la sua importanza nell'ambito dello stesso.

Ma andiamo subito a quello che abbiamo visto, cercando di inquadrarlo in un più vasto panorama annuale al quale inevitabilmente la manifestazione ci porta.

GLI ALIANTI

Parliamo a volovelisti, per cui ovviamente ci occuperemo principalmente di alianti, e cominceremo col rilevare ancora la stranezza di questo nostro sport i cui cultori, almeno in Europa, ma più ancora in Italia, richiedono (ed i produttori offrono) prevalentemente macchine da competizione, col risultato che costano molto e che spesso vengono usate (o meglio sprecate) solo per il giretto intorno al campo o poco più.

E in linea con questa tendenza i costruttori ci hanno mostrato e/o annunciato a Valbrembo i più recenti e sofisticati sviluppi in un momento di interessante evoluzione, peraltro non sincrona nelle tre classi.

Mentre infatti la classe libera sta praticamente raggiungendo un assestamento che durerà, a nostro modo di vedere, per parecchi anni, la 15 metri e la standard sono un po' più indietro, con quest'ultima che è forse solo all'inizio di una nuova fase di sviluppo.

La classe libera è entrata decisamente nell'era della fibra di carbonio ed ha selezionato in maniera drastica costruttori e macchine.

A Valbrembo molti hanno visto per la prima volta l'ASW-22 di Schleicher; il Nimbus 3 di Holighaus è più conosciuto perchè è dall'anno scorso che vola in Italia. Sono le uniche due macchine progettate per la fibra di carbonio e con i loro 24 metri di ala e 55 di efficienza hanno tolto a chiunque altro ogni possibilità di competere. Per cui, dove sono presenti queste super-orchidee si hanno due gare in una, quella loro e quella degli altri. Esempio il caso degli ultimi campionati australiani in cui Renner ha vinto tutte le prove con l'unico Nimbus 3 rimasto in gara.

Ero e sono un sostenitore della necessità di porre dei limiti alla libera, pena la decadenza di questa classe, ma non sembra che questa preoccupazione sia molto sentita. E se da un lato ci sono nazioni anche volovelisticamente importanti che non organizzano più i campionati di libera (come i paesi nordici, la Francia) o li disputano con handicap insieme alla 15 metri, ed altre in cui la partecipazione è in diminuzione, come in Germania ed in Italia, il numero dei concorrenti agli europei è aumentato rispetto agli ultimi mondiali e le gare hanno ripreso nuovo interesse.

Quello che si può pensare a questo punto è:

— che non si vede chi per molti anni possa avventurarsi ad entrare in un mercato che, dati i costi elevatissimi, è necessariamente ridotto (si pensi che in una decina di anni si sono costruiti poco più di 250 esemplari delle varie versioni di un aliante di grande successo come il Nimbus 2;

— che per varie ragioni non solo tecniche Schempp-Hirth col suo Nimbus 3 finirà sempre più coll'imporsi;

— che quindi fra non molto e per parecchio tempo la libera diventerà una classe quasi monotipo, come stava già avviandosi a essere col Nimbus 2 (e questo per certi versi può essere un fatto positivo);

— che in queste condizioni e finchè il mercato tira non ci sarà nessuna convenienza per Holighaus e nessun motivo per altri che non siano enti di ricerca tipo Akaflieg, che lavorano su pezzi unici, a cambiare qualcosa.

Con questo scenario, che naturalmente potrebbe rivelarsi sbagliato (ma se non fosse così che gusto ci sarebbe a fare previsioni?) riteniamo di aver giustificato quanto detto all'inizio.

Diversa è la situazione nelle altre due classi.

Nella 15 metri il migliore rappresentante della pri-

ma generazione, l'ASK-20, ha resistito in qualche modo fino all'anno scorso al più giovane Ventus di Holighaus, che a Valbrembo abbiamo visto nella nuova versione «turbo» di cui parleremo più avanti. Ma quest'anno, probabilmente perchè di fronte al numero crescente dei rivali ed al fatto che i piloti stanno imparando a sfruttarli meglio, non ce l'ha fatta più ed ha perso quasi tutte le battaglie importanti, prima fra tutte gli Europei, che hanno visto tre Ventus ai primi tre posti.

Ed il processo è destinato a continuare come è logico, dato che anche il Ventus, come i due libera di cui abbiamo parlato prima, è una macchina della nuova era del carbonio, e il suo primato potrà solo essere insidiato da un'altra macchina della nuova generazione. Ecco perchè c'è tanta attesa per l'LS 6 di Schneider, di cui abbiamo parlato col costruttore per apprendere che di carbonio avrà solo i longheroni e che volerà tra non molto, ma non in tempo per partecipare ai mondiali. Dopo il capolavoro dell'LS 4 tutti si aspettano da Schneider che anche il nuovo 15 metri non sia da meno.

E qui finisce al momento il panorama della 15 metri, nella quale il DG 202, che ha anche la versione in carbonio, non gode i favori dei campioni ed è praticamente assente dalle gare, pur restando una ottima macchina per chi non ha mire essenzialmente agonistiche.

Ma nella 15 metri continua e si diffonde il fenomeno dell'allungamento ai circa 17 metri. Abbiamo ripetutamente parlato di questo che per conto nostro è un fatto molto positivo e che consente il guadagno di efficienza probabilmente più economico di tutto il volo a vela. Che esso non sia destinato solo ai pensionati timorosi per i voletti della domenica è dimostrato, se ancora può servire, dal fatto che nonostante tutte le categoriche negazioni precedenti, vi è arrivato dopo gli altri come ci ha fatto vedere a Valbrembo, anche Holighaus col Ventus, ed il Ventus non è certo macchina da pensionati.

In realtà la soluzione consente al campione di fare oltre alle gare della 15 metri, voli di distanza con un'efficienza sensibilmente più elevata (per il Ventus verso i 47) e in molti casi di partecipare a gare di libera, non certo per competere con i nuovi super, ma per battersi abbastanza bene con gli «altri», specie se le condizioni meteo lo favoriscono.

Il panorama più interessante ed aperto, per le prospettive che offre, sembra peraltro in questo momento quello della standard.

Questa classe è dominata attualmente dall'LS 4 come mai è successo per nessuna classe nelle gare internazionali: 9 nei primi dieci posti sia agli ultimi mondiali che agli Europei. Merito di Schneider che per prima, dopo che l'attenzione dei costruttori si era concentrata sulla 15 metri, ha ripreso in mano la standard aggiornandone i profili, curandone in particolare l'insensibilità a moscerini e pioggia, e ne ha ricavato un aliante che ha sbaragliato il campo fin dalle prime uscite.

Ma certo nessuno si aspettava che i francesi della Centrair pure alle prime uscite col loro Pégase (che non era pronto per Valbrembo l'anno scorso ma che è stato puntualmente, e vorremmo dire puntigliosamente, presentato quest'anno) si prendessero due secondi posti ai campionati francesi ed agli Europei.

La macchina, frutto dell'esperienza fatta con la costruzione su licenza dell'ASW 20 e della collaborazione per quanto riguarda i profili con l'ente statale di ricerca ONERA, dimostra di non temere il confronto in salita ed alle basse velocità, mentre è dichiaratamente inferiore alle alte.

Se per il volovelista medio essa appare un ottimo affare, perchè il suo prezzo è inferiore a qualunque aliante anche della classe club, e per qualche pilota con pretese agonistiche può essere una buona soluzione almeno temporanea viste le consegne molto ravvicinate, è chiaro che non sembra la macchina adatta per Hobbs.

Ma per i mondiali pare che Ranjon stia preparando una versione speciale con impiego, per la prima volta nella standard, della fibra di carbonio, e con carichi alari elevatissimi; ed allora le gare di questa classe ai mondiali potrebbero risultare estremamente interessanti.

Questo tanto più per la annunciata presenza, con circa cinque esemplari come il Pégase, anche del DG 300 di Glaser Dirks, che peraltro dove ancora fare il primo volo. Di questo aliante sono state date a Valbrembo caratteristiche e polari. Esso non è, come sembrava in precedenza, una versione di serie del Falcon, che non ha particolarmente impressionato a Rieti, ma se ne stacca piuttosto notevolmente, con una fusoliera che nella parte anteriore è quella del motoaliente DG 400, profili Horstmann Quast che del Falcon conservano solo parte della geometria ed i turbolatori soffiati, ed un attacco dell'ala alla fusoliera particolarmente ben raccordato ed arretrato rispetto al normale.

Ma ci accorgiamo che pur criticando il fatto che i volovelisti vogliono tutti l'aliante da competizione, finiamo col parlare quasi esclusivamente di questi. In effetti non è che la scelta per gli altri sia così vasta.

Abbiamo già detto che il Pégase ha un prezzo che lo rende più che competitivo con i club e standard della Grob e con i DG 100, alianti pure a prezzi relativamente accessibili e di facile pilotaggio, dignitosissimi per piloti non orientati alle gare. Tutti e tre hanno anche la versione club, in verità solo poco più economica, e il DG 100 ha dimostrato agli Europei di questa classe di non essere proprio un aliante da passeggio. Si tratta comunque di macchine di tutto rispetto e che meriterebbero maggiore attenzione da parte di molti privati e dei club: per le insegne d'argento e d'oro e qualche diamante non serve di più se appena il manico è discreto.

Niente di nuovo tra i biposti se non il Twin Acro,

le cui esibizioni hanno fatto restare tutti a bocca aperta. Si tratta della versione acrobatica del diffusissimo Twin Astir che vanta fra l'altro il record mondiale di andata e ritorno con oltre 1000 Km. Schleicher e Holighaus continuano con i loro ASW 21 e Janus mentre Glaser Dirks, che doveva uscire anche lui con un biposto, lo ha mandato temporaneamente su un binario morto per concentrarsi sul nuovo standard.

I MOTOALIANI

Cominciamo col mettere tra questi il Ventus T, in una sottoclasse che potremmo forse chiamare dei semi-motoalianti, per il fatto che non decolla da sé (il che dovrebbe a lume di logica farlo rientrare tra gli alianti ai fini dell'IVA, col 18 per cento invece del 38 per cento).

La novità ha destato molto interesse a Valbrembo ed ha subito venduto. Il piccolo motorino (poco più di 10 HP) sul dorso della fusoliera consente all'aliante un mezzo metro di salita in aria ferma, o una velocità di circa 130 Km/h in volo orizzontale.

Questo vuol dire che dopo un breve traino ci si può portare anche lontano alla ricerca delle buone condizioni, o di rientrare sicuramente quando queste non ci sono. Non è poco se si pensa che a motore represso (con il semplice trucco delle quattro pale ci si ripiegano), l'aliante è appesantito solo di una ventina di chili, e quindi è praticamente un Ventus normale, e che lo può diventare del tutto in qualche minuto col semplicissimo smontaggio del motore. Purtroppo non è poco nemmeno il prezzo, ma l'inconveniente è piuttosto diffuso.

C'è ancora da dire che per la semplicità del pilotaggio la LBA tedesca considera il Ventus un aliante e non richiede l'abilitazione al pilotaggio di motoalianti.

Passando ai motoalianti veri, sottoclasse alianti motorizzati, si è visto finalmente in Italia il DG 400. Per quanto riguarda le sue doti come aliante non c'è molto da dire, dato che è praticamente un DG 202 in versione 15-17 metri in fibra di carbonio, e quindi una macchina nota per le sue buone qualità.

Come motoaliente penso che abbia impressionato tutti per le doti di arrampicatore: in una giornata decente è facile arrivare a mille metri in cinque minuti. Grandi raccomandazioni a chi lo provava di tenere la cloche alla pancia e di non lasciarsi impressionare dall'angolo di salita. Comodissimo il movimento elettrico del motore.

Avendo come unico concorrente il PIK 20 EF, ora costruito in Francia, il DG 400 sta godendo di un grande successo commerciale e le sue consegne sono di conseguenza molto lunghe.

Tra i biposti di questa categoria resta sempre solo il noto Janus di Schempp Hirth.

Ma è soprattutto l'altra sottoclasse, che pure non sapremmo come chiamare, forse aerei a motore veleggiatori, che è in grande movimento, suscita

enorme interesse e vende bene. Parliamo ovviamente dei motoalianti che vanno appunto sempre più assomigliando agli aerei leggeri, pur conservando ancora delle buone caratteristiche di veleggiamento, con efficienze da 25 a 30.

Ci sono oggi sul mercato 8 tipi, tutti biposti, con prezzi che vanno dai 70 ai 100 mila marchi. A Valbrembo abbiamo visto due dei più interessanti, peraltro già presentati l'anno scorso: il Grot 109, di cui sono stati già consegnati circa 150 esemplari, e l'austriaco Hoffmann H 36 Dimona, che pure viene consegnato da qualche tempo. Avremmo dovuto vedere anche il Valentin Taifun, protagonista del bel volo da Los Angeles alla Germania, ma è stato danneggiato in Inghilterra e non ha potuto venire a Valbrembo. Dei due primi ci sono già esemplari che volano in Italia e confermano le ottime impressioni che si hanno a prima vista.

Il successo di queste macchine è enorme ed è destinato a crescere tra quella che è forse già la clientela prevalente, quella cioè dei piloti «anfibi» ma con maggiore propensione al motore, che hanno scoperto un modo più economico di volare a motore: in Germania 24 DM di benzina per ora di volo contro i 50 DM di un aereo leggero di pre-

stazioni analoghe. Fatto che rende queste macchine estremamente interessanti anche per le scuole, sia di volo a vela che di motore.

L'austriaco Brditshka B-21 '2400, con un'efficienza intorno a 25 e con un motore più potente (poco meno di 100 HP) contro l'ottantina dei due citati) è addirittura certificato come trainatore. Speriamo di vederlo alla prossima edizione della mostra.

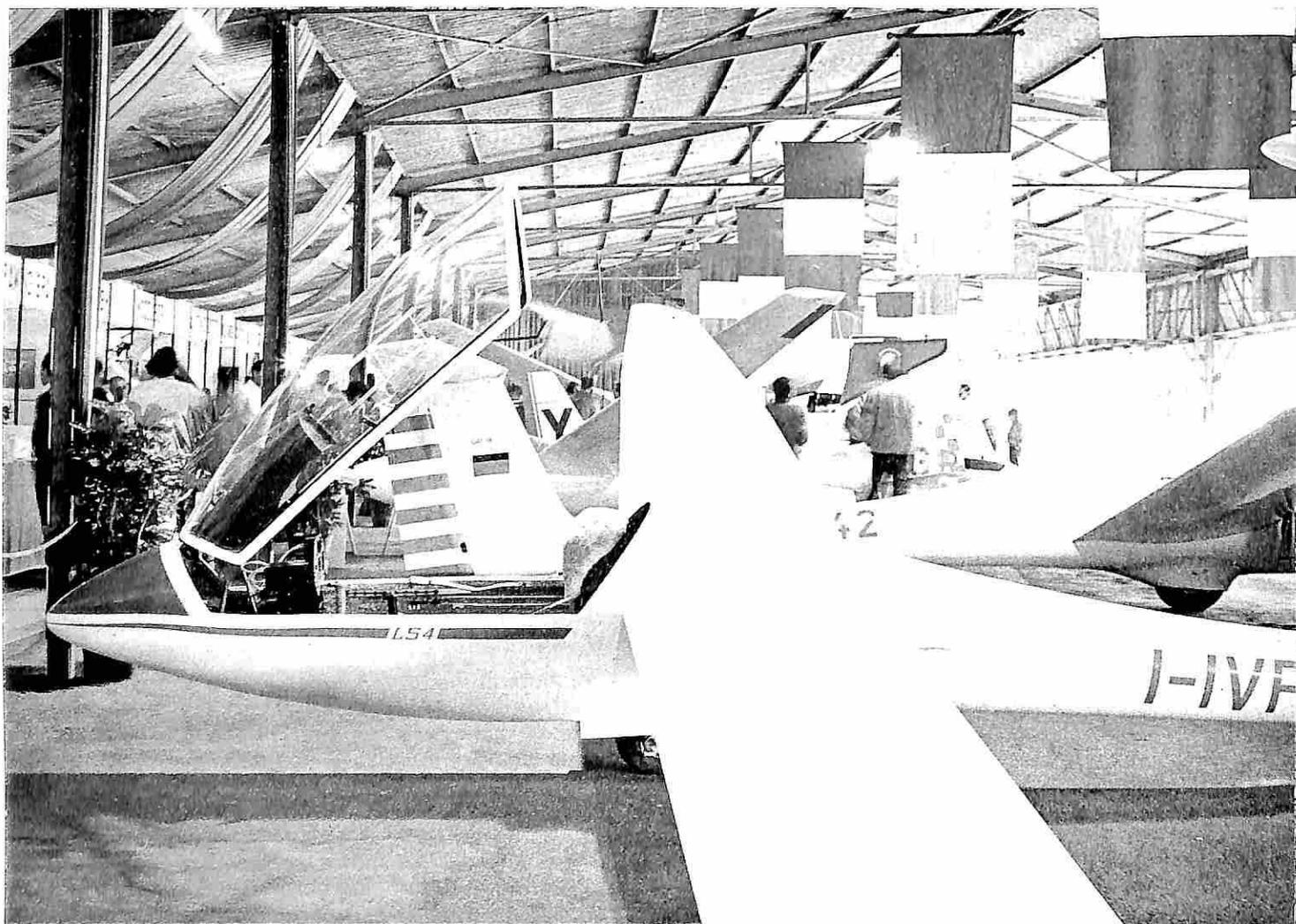
L'USATO

Una ventina di macchine venivano offerte al mercato dell'usato, con una vasta gamma di prestazioni e di età: dall'Uribel C del '64 e dal Diamant del '66, all'ASK 20 dell'81 ed allo Jantar St. 2 dell'82.

Abbiamo avuto l'impressione di un mercato un po' fiacco, forse non tanto dovuto ai prezzi abbastanza sostenuti quanto ad una mancanza di compratori, che peraltro riguarda anche il nuovo, e non solo in Italia, in sintonia con la situazione economica generale.

IL RESTO

Per quanto concerne il volo libero e gli ultraleggeri la mostra è capitata in un momento partico-



lamente nero per le note vicende, per cui ne ha inevitabilmente risentito con una partecipazione un po' in tono minore. Speriamo che, come sembra, i problemi si risolvano e che i nostri amici tornino a volare. Su Valbrembo cercheremo di avere un commento direttamente da loro e di pubblicarlo in uno dei prossimi numeri, cosa che chiederemo anche all'amico Vitali per i modellisti.

Nel campo della strumentazione abbiamo visto ancora Peschges, con qualche miglioria su quello che è certamente il più sofisticato sistema di variometro-calcolatore e che sta cominciando a diffondersi anche su un mercato piuttosto diffidente come quello americano.

La Centrair montava sul suo Pégase un vario-calcolatore di concezione un po' diversa dal precedente, con una tastiera che permette al pilota di comunicare col complesso.

Un po' più semplice il vario-calcolatore della Avionic Dittel, ma ancora ricco di informazioni per la maggioranza dei piloti.

Westerboer e Winter presentavano le loro note linee di strumenti, il secondo anche per il volo libero. Becker, Avionic Dittel, Walter Dittel e Genave espongono tutte le loro gamme di radio, e per la prima volta era presente Tost con la sua produzione di ruote, freni, ganci, cavi e tutto quanto interessa il lancio col verricello.

Abbiamo visto con piacere il sistema di riproduzione per radiofoto da satelliti meteo costruito a Torino. Ci sembra che i prezzi stiano diventando accessibili, per cui è sperabile che presto i club di volo a vela (ed anche gli altri) possano permettersi questo utilissimo supporto alla loro attività.

Una lieta sorpresa per noi profani a questo settore è stato di renderci conto della diffusione all'estero dei piccoli motori aeronautici di fabbricazione italiana. Parliamo dei Hiro per gli ultraleggeri e dei KFM della IAME. Questi ultimi sono montati da poco in sostituzione di altri stranieri sul notissimo Ponerai, come pure sul nuovo motoalante Solitaire, del prolificissimo ed originalissimo progettista americano Rutan (VariEze, Long-EZ, Variviggen).

Dovremmo a questo punto parlare della tavola rotonda, di quello che è stato detto e di quello che, se il risotto non avesse incalzato, vi si sarebbe potuto e dovuto dire. Ne faremo argomento di un articolo a parte per trattare meglio quello che si è rivelato il nocciolo della discussione: essendo ovvio che una maggiore diffusione del volo a vela esige aliante di minor costo, è proprio vero che non si possono costruire macchine più economiche di quelle attuali?

Nel frattempo se qualcuno ha delle idee si faccia avanti, butteremo tutto nel calderone!

S. CIBIC

Valbrembo: prove in volo

Ora il termine «turbo» entra in campo volovelistico; per la verità l'abbiamo già sentito sotto la forma «turbo-latore» derivato da turbolenza - aria agitata - per indicare una delle ultime diavolerie escogitate dagli studiosi di aerodinamica che hanno scoperto che creando turbolenza verso il bordo d'uscita dell'ala l'efficienza migliora.

Ma ora si parla di «turbo ventus» per indicare un aliante — il Ventus in questo caso, ma vale anche per turbo Nimbus, forse Janus e così via — dotato di un piccolo motore, e quindi è sotto questo aspetto che si deve intendere «turbo» da «turbare» il lieto e silenzioso volare del pilota dell'aliante... Perché è proprio la presenza di questo piccolo motore che vede trasformato il lieve, silenzioso, morbido volare del Ventus da m 16,60 in un vibrante, rumoroso volo.

Con 15 Kg di peso in più, Holighaus ha installato un motore (fissato con tre bulloni) al Ventus. Le pale sono ripiegabili. L'aliante parte — come tutti gli aliante — a rimorchio, a verricello, a rimorchio d'una vettura e con il suo 15 Kg di motore nascosto in fusoliera. Se al pilota occorre riguadagnare quota oppure spostarsi non fa altro che:

- a) portarsi a velocità indicata di 80-85 Km/h
- b) estrarre il motore

c) aumentare la propria velocità fino a 150-160 fintanto che l'effetto dinamico metta in rotazione l'elica

d) a questo punto cabra per ridurre la velocità a 130-140 Km/h dà contatto ed il motore parte. L'alimentazione è prerogolata pertanto nessuna «manetta» controlla il numero di giri del motore.

Se il pilota vuol salire deve mantenersi a 85 Km/h con una tacca di flap e così sale almeno 80 cm al secondo, altrimenti a circa 130 Km/h mantiene la quota.

Per rientrare il motore, ridurre la velocità a 70-75, togliere l'accensione e lasciare che il motore si fermi, attendere circa 20 secondi per raffreddare il motore e poi azionando la leva di comando si fa rientrare motore ed elica (ripiegabile come quella degli aeromodelli) in fusoliera e si riconquista uno stupendo aliante di elevata finezza e grande penetrazione.

Non l'avevo capito subito ma devo riconoscere che siamo sicuramente di fronte ad una formula destinata a compiere molta strada: non risolve la servitù del decollo autonomo come invece lo risolve il motoalante, ma non «carica» l'aliante di un peso motore che l'avvicina al carico massimo. Risolve pienamente il problema del pilota sportivo impegnato in prove di largo respiro che vuole evitare il «fuori campo» ma che con questo «turbo» può «sondare» fino a pochi minuti prima di entrare in un prato la situazione meteo e le sue chances



per ultimare il percorso che si era prestabilito.

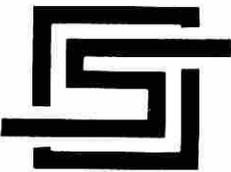
Si farà certo della «filosofia» per differenziare una indubbia presenza di «gap» — almeno d'ordine psicologico — fra il pilota che parte per un triangolo di 750 Km co no senza il «turbo» ma se ne dovrà prendere atto con un'esperienza pratica perchè il fenomeno è avviato e sarà a mio avviso irreversibile. Nel giro di qualche stagione saranno molti.

Indubbiamente, e solo parlando dal punto di vista della pratica e dei tentativi di voli record, il «turbo» ultimo nato farà parlare di sé moltissimo ed il volo a vela si sentirà arricchito da questa nuova brillantissima soluzione.

Volare col ASW 22 con 24 metri d'ala. Grazie alla cortesia del Sig. Schleicher — dopo molti anni — ho riprovato a volare su un monoposto di libera.

La semplicità di pilotaggio è perlomeno sorprendente, la sua docilità incredibile e così pure incredibile la sua relativa maneggevolezza. Tre quarti d'ora di volo sono troppo pochi per poter esprimere giudizi che possano superare una semplice sensazione, ma se di sensazione ne ho riportato a terra una è proprio quella che l'efficienza di questa incredibile macchina è ormai vicinissima alla «tangente della terra». Sembra di volare paralleli al terreno e non più su di un piano inclinato!

Attilio

sales 

S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85
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.

● **ETICHETTE:**

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

Grossa mole di lavoro svolta dalla Commissione Sportiva Centrale nella riunione del 15 ottobre 1982

Nell'ultima riunione del 15 ottobre scorso la C.S.C. ha affrontato e svolto una grossa quantità di lavoro, convalidando risultati di gare e di campionati nazionali, esaminando la documentazione ed omologando primati e prove d'insegna, risultato della buona attività svolta dai volovelisti nel corso dell'anno.

Ecco qui di seguito quanto il prof. Mario Veneri, per il volo a vela, ha presentato ed esaminato:

CAMPIONATI NAZIONALI

Categoria nazionale, classe biposti e categoria promozione, svoltesi a Rieti dal 14 al 23 luglio e categoria nazionale, classe libera, 15 metri e standard, svoltesi a Rieti dal 12 al 24 agosto. Ha svolto le funzioni di Direttore di gara il pilota volovelista Carlo Marchetti, socio dell'Ae.C. Roma.

La C.S.C. nell'omologare le competizioni, designa per il titolo di Campione Italiano di Volo a Vela per il 1982:

- l'equipaggio Muzi Ettore - Fianco Gualtiero, dell'Aero Club Centrale, per la categoria nazionale, classe Biposti;
- il pilota Giorgio Davini, dell'AVM di Milano, per la categoria Promozione;
- il pilota Vergani Walter, dell'AVAL di Varese, per la categoria nazionale, classe Libera;
- il pilota Brigliadori Leonardo, dell'AVM di Milano, per la categoria nazionale, classe 15 metri;
- il pilota Bertoncini Luigi, dell'AVM di Milano, per la categoria nazionale, classe Standard.

Nel campionato di categoria Promozione la somma dei punteggi dei vincitori delle sette prove è di 6.395; l'80% di 6.395 è 5.116 e questo è il limite di soglia per la promozione in categoria Nazionale; hanno superato tale limite i piloti: Giorgio Davini (punti 5.633), Cappi Clemente (punti 5.361) e Riva Adalberto (punti 5.278) i quali si qualificano piloti di categoria Nazionale.

VII GARA DI PENTECOSTE

Svoltasi a Rieti dal 30 maggio al 6 giugno; il pilota istruttore Pelini Manlio ha svolto le funzioni di Diret-

re di gara; hanno preso parte alla competizione 22 concorrenti ed è risultato vincitore il pilota Mazzi Giovanni dell'Ae.C. di Voghera.

Al termine di questa competizione si sono qualificati piloti di categoria Nazionale i piloti Stefanutti Sergio e Milani Gasparino, per aver superato il 70% della somma dei punti dei primi classificati in ciascuna prova tra i piloti di categoria Promozione.

VII TROFEO SAN PEDRINO

Svoltosi a Rieti dal 5 al 12 settembre; il pilota istruttore Pelini Manlio ha svolto le funzioni di Direttore di gara. Hanno preso parte alla competizione n. 8 concorrenti ed è risultato vincitore il pilota Pramstraller Wolfram dell'Ae.C. di Roma.

La gara non è stata valida ai fini della qualificazione in categoria Nazionale poichè non vi erano almeno 5 iscritti di categoria Promozione.

PRIMATI DI VOLO A VELA

- primato nazionale Distanza in A&R, territorio italiano, km 742, pilota Gavazzi Marco, aliante monoposto ASW 20 - 12 aprile 1982
- primato nazionale Distanza in A&R, territorio italiano, km 742, pilota Monti Roberto, aliante monoposto ASW 20 - 12 aprile 1982

I primati di cui sopra sono entrambi iscritti nel prospetto «primati nazionali», ai sensi del punto 6.1.5.2 del Codice Sportivo FAI - Sez. Generale (i due piloti hanno effettuato il volo nella stessa giornata). La C.S.C. omologa pertanto il primato per ambedue i piloti.

- primato nazionale Velocità in A&R, territorio italiano, km 500 alla media di km/h 89,443, aliante monoposto ASW 20
pilota Monti Roberto, 12 aprile 1982
- primato nazionale Distanza in A&R, territorio italiano, Km 775
pilota Mussio Renato, aliante monoposto ASW 17
12 maggio 1982
(questo primato migliora quello stabilito il 12 aprile 1982 dai piloti Gavazzi e Monti ed omologato dalla C.S.C. in questa stessa riunione).
- primato nazionale Velocità in A&R, territorio italiano, Km 500 alla media di Km/h 93,892, aliante monoposto ASW 17
pilota Mussio Renato, 12 maggio 1982

La C.S.C. rivolge al Prof. P. Morelli un invito ad avanzare presso la FAI la richiesta di estendere i primati nazionali di velocità in A&R per le distanze di 750 e 1000 km. Qualora la FAI accetti la richiesta, il primato di cui sopra potrà essere omologato per la distanza di 750 km.

- primato nazionale Velocità triangolo di 100 km, territorio straniero (Austria), alla media di 158,258 km/h, aliante monoposto ASW 17
pilota Capoferri Sergio, 2 giugno 1982
- primato nazionale Distanza in A&R, territorio italiano, km 565, aliante biposto Janus

- pilota Pronzati Attilio + Pronzati Marco,
11 aprile 1982
- primato nazionale Velocità in A&R, territorio italiano, km 500 alla media di km/h 67,666, aliante biposto Janus
pilota Pronzati Attilio + Pronzati Marco
11 aprile 1982
 - primato nazionale Velocità triangolo di 500 km, territorio italiano, alla media di km/h 73,478, aliante biposto Janus C - categoria Femminile
pilota Orsi Adele + Bellingeri Franca
15 maggio 1982
 - primato nazionale di Altezza assoluta, territorio italiano, di m 6.020, aliante biposto Janus C categoria Femminile
pilota Orsi Adele + Golin Patrizia, 27 giugno 1982
 - primato nazionale di Guadagno di quota, territorio italiano, di m 5.000, aliante biposto Janus C categoria Femminile
pilota Orsi Adele + Golin Patrizia, 27 giugno 1982

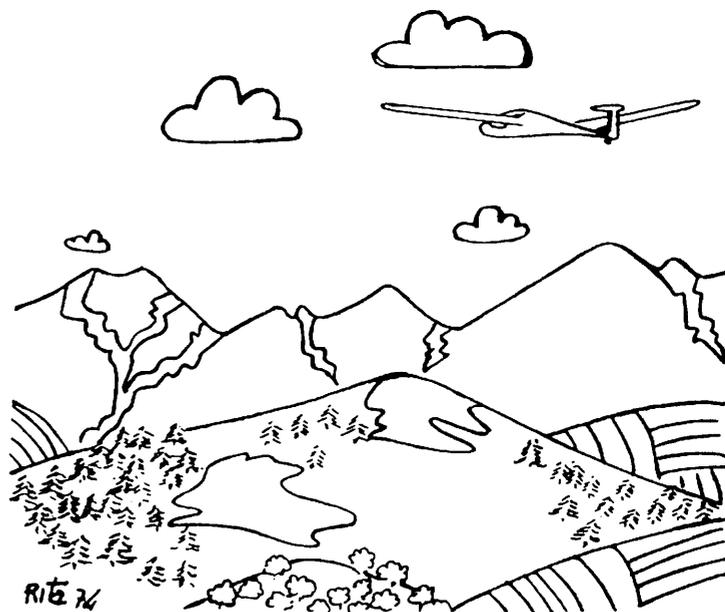
OMOLOGAZIONE INSEGNE F.A.I.

- a) n. 17 prove parziali per l'insegna FAI d'Argento, conseguite da:
Dal Pra Giancarlo, quota
Berti Vittorio, durata
Gaddi Andrea, durata
Erba Giorgio, quota
Massa Antonio, quota e durata
Bernini Bruno, quota
Mayer Luciano, quota e durata
Zilioli Angelo, quota e durata
Rota Salvatore, durata
Mello Martino Attilio, quota e durata
Loviscek Giorgio, quota e durata
Venco Roberto, durata
- b) n. 14 prove parziali a completamento insegna FAI d'Argento, conseguite da:
Gnone Ettore, durata
Rota Emilio, quota e distanza
Annibali Federico, distanza
Gladwin Joseph Edward, distanza
Arrebondo Humberto, distanza
Zilioli Angelo, distanza
Mapelli Alberto, distanza
Lastrico Edoardo, distanza
Bolis G. Felice, distanza e quota
Raffaelli Aldo, distanza e durata
- c) n. 5 prove complete per l'insegna FAI d'Argento, conseguite da:
Walzl Norbert
Wolff Michele
Orioli Giuseppe
Lucco Guido
Zecchin Daniele
- d) n. 8 prove per l'insegna FAI d'Oro, conseguite da:
Giuli Carlo, quota
Valpolini Fausto, distanza

Aliverti Ernesto, quota
Marioni Agostino, distanza
Erba Lidia, distanza
Galetto Luciano, distanza
Mapelli Alberto, quota
Loddi Giancarlo, quota

- e) n. 8 prove parziali a completamento n. 5 insegne FAI d'Oro, conseguite da:
Beozzi Antonio, distanza e quota
Alberti Marco, distanza e quota
Scaglioni Giovanni, distanza e quota
Profanter Franz, distanza
Aliverti Ernesto, distanza
- f) n. 1 prova completa per l'insegna FAI d'Oro, conseguita da:
Tonini Fausto
- g) n. 11 prove per l'insegna FAI di Diamante, conseguite da:
Spelta Danilo, quota
Pramstraller Wolfram, distanza
Beozzi Antonio, meta prefissata
Aliberti Marco, meta prefissata
Scaglioni Giovanni, meta prefissata
Profanter Franz, meta prefissata
Aliverti Ernesto, meta prefissata
Marioni Agostino, meta prefissata
Erba Lidia, meta prefissata
Galetto Luciano, meta prefissata
Avanzini Luciano, quota
- h) n. 3 prove per insegna FAI di Diamante, a completamento della terna dei Diamanti per le prove di quota, distanza e meta prefissata, conseguite da:
Stefanutti Sergio, distanza
Salvo Demetrio, distanza
Paolillo Ugo, distanza

La Commissione Sportiva Centrale, esaminate le relative documentazioni, omologa tutte le prove d'insegne FAI suelencate.



Italia Europea

I tempi erano maturi perchè l'Italia volovelistica raccogliesse i frutti di un buon lavoro svolto ormai da un decennio sul piano organizzativo, sul piano della preparazione tecnica dei propri piloti, sul piano dell'impegno agonistico.

L'aver affidato l'organizzazione del 1° Campionato Europeo all'Italia non è stato quindi un gesto di generosità della F.A.I., ma un segno di fiducia verso un paese volovelisticamente maturo.

Possiamo senz'altro dire che questa fiducia e le relative aspettative non sono andate deluse ma, anzi, la nostra équipe è andata oltre attuando con grande coraggio e con enorme successo, la più rivoluzionaria novità di tutta la storia agonistica del dopoguerra: avrete capito che intendo riferirmi al GROUND-CLOCK.

Se qualche perfezionamento potrà essere introdotto, questo varrà soltanto a confermare la grande validità della innovazione; e questa è propriamente un'invenzione tutta italiana cui ha contribuito certamente anche l'esperienza fatta nei Trofei Colli Briantei in tema di partenze simultanee senza limiti di quota.

Naturalmente non potevamo pensare di essere fortunati col tempo, poichè avremmo smentito una tradizione che si perpetua nello spazio e nel tempo ogni qualvolta una competizione assume un rilievo internazionale.

Per quanto riguarda le considerazioni sui Piloti partecipanti, mi pare di poter fare le seguenti:

- i piloti stranieri di rango già in buona parte conoscevano Rieti;
- coloro che non erano mai stati da noi, hanno ben presto raggiunto il pieno ambientamento e non mi risulta abbiano incontrato problemi di navigazione, grazie soprattutto alla somiglianza dei temi assegnati;
- i temi di Rieti sono infatti talmente ripetitivi che dopo due prove ogni pilota può lasciare a casa la carta geografica;
- qualche pilota può avere corso in chiave di preparazione e di ambientamento per il 1985, ma questo poteva valere per una minoranza e non la migliore.

Riguardo, invece, alla distribuzione dei piloti nelle diverse classi, sono state riconfermate le caratteristiche già messe in luce nel mondiale 1981:

a) La classe standard tende ad avere piloti piuttosto omogenei, anche come temperamento, molto attenti a fare punti piuttosto che a rincorrere la vittoria di prova. Gli schemi di comportamento in gara sono più ridotti.

b) La classe 15 metri è interpretata dalla maggior parte dei piloti come la classe dove a tutti i costi bisogna correre per vincere la prova. D'altronde le caratteristiche della macchina consentono, per il vero, la piena valorizzazione aerodinamica dell'aliante solo se si corre ad alte velocità (dai 180 km/h in su); a queste velocità anche i libera vedono attualmente ridotta la loro superiorità, mentre gli standard vedono precipitare le loro prestazioni. Ne consegue che chi sa e può sfruttare la macchina a questi regimi, coglie vistosi risultati.

Naturalmente per ottenere ciò occorre anche esasperare la selezione delle ascendenze, il che vuol dire allungare le planate ed esporsi ad agganci sempre più bassi. Qual'è dunque la possibile conseguenza negativa? Il pilota tende a farsi una mentalità esasperata che lo espone al cosiddetto «buco». Ne deriva che in questa classe, più che nelle altre, c'è spazio per colui che corre per il risultato finale e non per la vittoria di tappa, e cioè per l'uomo da 900 punti di media fatti da tanti 850 e 950 punti. Lo ha dimostrato Ax ai mondiali, lo ha dimostrato Schubert agli Europei con un brillante 2° posto e, forse, anch'io nel Campionato Italiano.

c) La libera continua ad essere sempre più «riserva di caccia» di pochi. Benchè i risultati siano prestigiosi in valore assoluto, ogni affermazione di alta classifica è svalutata dallo scarso numero dei concorrenti con macchine competitive. Ciò è ingiusto per coloro che con valore si affermano ma è inevitabile ed inesorabile.

Mi sembra in sostanza che facciano bene alcuni costruttori tedeschi, come stanno facendo, a pensare ad una nuova classe di 18 metri. Il ragionamento molto elementare è il seguente:

- Libera attuale =
100.000 DM = 55 eff. = 120 km/h media col 3 m/s
- 15 metri =
50.000 DM = 42 eff. = 110 km/h media col 3 m/s
- 18 metri futura =
60.000 DM = 48 eff. = 115 km/h media col 3 m/s

Come si vede ad un aumento di costo del 20% corrisponde un aumento di prestazione del 50% (in termini di divario con la classe libera); inoltre c'è tutta una serie di vantaggi legati al non poter variare l'apertura (maggior durata tecnica del velivolo) e legati alla maggiore maneggevolezza.

Per quanto attiene al rendimento della squadra italiana, mi sembra di poter affermare che forse in 15 metri ci si poteva aspettare un risultato complessivo migliore data la presenza di 3 piloti preparati, affiancati dalla collaborazione di un pilota di prestigio quale Alvaro De Orleans dato tra i favoriti. E, forse, un'affermazione avremmo potuto conseguirla se qualche tema parti-

colarmente «riffoso» e in particolare quello di Pettorano sul Gizio, non avessero messo fuori causa tutta l'intera squadra compresa quella della libera. Questa giornata ha letteralmente sconvolto la classifica consentendo ai soli 9 arrivati di assicurarsi una posizione di classifica pressochè inattaccabile. Soltanto Masters e Parè, rimasti fuori, hanno potuto riguadagnare le posizioni di vertice, ma per due motivi:

1° perchè in questo momento sono probabilmente i più forti di questa classe (meglio anche del Campione del Mondo Ax, di Pettersson e di Peter);

2° perchè gli avversari hanno loro consentito di avanzare per i motivi già detti più sopra al riguardo delle caratteristiche di comportamento dei piloti della 15 metri.

Proibitivo è stato invece il recupero per Vergani che si è trovato tre superregolaristi quali Holighaus, Gantenbrink e Baumgartl sempre ai punteggi massimi di ogni prova.

In standard devo dire che ho avuto subito la sensazione già alla seconda e terza prova che si poteva farcela pur di non fare gravi errori. Inoltre, per quanto mi riguarda, la disponibilità di Perotti a farmi da spalla, è stata più che mai preziosa e devo riconoscere che in un paio di prove, almeno, l'aiuto di Nino è stato determinante.

L'affiatamento, clamoroso mancato (per eccesso di zelo) nella penultima prova di Paderborn, è stato più che validamente riscattato in questo Europeo. E' stato un modo non ortodosso di fare la coppia perchè più orientato a favorire il mio risultato che non quello di entrambi, ma l'andamento delle prime prove ha suggerito questa impostazione che Nino ha interpretato nel modo migliore.

Resta da dire del Capo équipe: per la prima volta abbiamo avuto un'interpretazione strategica di questo ruolo. La personalità ed il carattere di Attilio non potevano del resto consentirgli un diverso modo di interpretare il suo ruolo; all'inizio è stato necessario un po' di ambientamento e c'è stato anche un principio di «crisi di rigetto» del metodo; poi, invece, tutti abbiamo preso coscienza dell'utilità del sistema, reciprocamente sono state temperate le proprie tendenze più polemiche, e vantaggi ce ne sono stati abbondanti soprattutto sul piano della determinazione e della «sinergia» di squadra. La formula è stata:

il capo équipe — pilota con molta esperienza e con adeguata fantasia meteorologico/agonistica — propone delle soluzioni o meglio delle alternative alla condotta di gara nei momenti più delicati e difficili; i piloti scelgono autonomamente, ma hanno fatto delle valutazioni su un ventaglio più ampio di scelte e tutta la squadra partecipa a questa valutazione. E' un punto molto importante che, se è stato di aiuto cospicuo a Rieti, potrebbe esserlo ancor di più in altre Regioni.

Un'ultima nota sui temi: occorre a tutti i costi allargare il campo di gara a Ovest sulla congiungente Frosinone-Siena.

E ultimissima ma la più importante: propongo la costituzione di una commissione per la sicurezza che, per

le competizioni, formuli un regolamento che riguardi le attrezzature di bordo, i comportamenti del pilota, i comportamenti degli organizzatori, le attrezzature a terra, le conseguenze sportive (punti) in caso di soccorso prestato da un pilota ad un altro.

Leonardo Briigliadori

La stampa estera e i campionati europei

A differenza della stampa italiana che, tranne poche lodevoli eccezioni, si è occupata poco o niente di un avvenimento pur importante come i Campionati Europei, la stampa straniera se ne è interessata parecchio durante le gare. Un paio di agenzie tedesche telefonavano quotidianamente a Rieti per conoscere i risultati e frequenti erano le telefonate da Olanda, Inghilterra, Jugoslavia e altri paesi. Giornalisti stranieri presenti alle gare e componenti delle squadre informavano inoltre direttamente e con continuità giornali, radio e televisione.

Di estremo interesse per noi, in vista soprattutto dei Mondiali 1985, sono stati i commenti conclusivi della stampa specializzata che aspettavamo con una certa impazienza.

Abbiamo citato nel numero precedente qualche primo commento di Luftsport, molto lusinghiero. Dopo aver visto ormai quasi tutto quello che è stato scritto possiamo ora trarne le somme.

Entusiasti i tedeschi (ma forse se avessero avuto meno posti sul podio lo sarebbero stati meno): Schueller su Luftsport e Marzinik su Aerokurier nelle loro lunghissime corrispondenze titolano «Splendida première a Rieti» (AK) e dicono tra l'altro «...Rieti è stato un avvenimento di rara classe...» e «...le condizioni meteo non hanno potuto recare pregiudizio allo straordinariamente felice andamento delle gare...» e ancora «...la risonanza in tutto e per tutto entusiastica di questo finora unico avvenimento dovrebbe far sì che anche in avvenire la disputa degli Europei sia fuori discussione...» (LS).

L'olandese Planeur parla, come altri, di gare a livello mondiale; AeroRevue dice che «...nonostante il tempo non sempre ideale i primi Europei possono considerarsi un successo...» e «...l'ambiente e la qualità dei partecipanti li hanno resi quasi un piccolo campionato mondiale...».

Lysakowski su Sailplane & Gliding dedica molto spazio all'organizzazione mettendo in rilievo come l'AeCI ed il gruppo guidato da Duranti nel breve tempo a disposizione siano riusciti a provvedere all'essenziale e come «...in linea con l'originario obiettivo dei Campionati Eu-

ropei non si sia tentato di raggiungere la complessità (ed il costo) dei mondiali...». E ancora «L'organizzazione era amichevole e pronta ad aiutare, ma rigida in tutti gli aspetti riguardanti le operazioni di volo, la disciplina e l'interpretazione delle foto...». «...Penalità sono state attribuite per varie infrazioni, ma la giuria internazionale presieduta dall'inglese Ann Welch ha dovuto trattare solo una protesta formale (era inglese, riguardava la chiusura del traguardo di arrivo ed è stata respinta)».

Del rigido rispetto del regolamento parla anche Aero-Revue, mentre Aerokurier osserva che «...gli habitués di Rieti sono rimasti sorpresi per la disciplina quasi prussiana».

Diverse osservazioni sulle particolarità geografiche e meteorologiche di Rieti.

Planeur e il danese Flyv parlano delle difficoltà per chi non è abituato al volo in montagna, ed il primo cita come vittime i belgi (e in effetti la simpatica Beltels, che pareva una pellegrina, si era classificata ottava poco prima ai campionati francesi), mentre Selinger fa rilevare su Flugrevue che Holighaus ha infranto la regola per cui uno nuovo a Rieti non può vincere.

Per quanto riguarda il volo Aerokurier parla di «...termica, onda, pendio, termo-onda, il tutto in un paesaggio grandioso...» e Ann Welch su Flight International di «...volo pieno di varietà, mai noioso...».

E citiamo ancora Sailplane & Gliding: «La ubicazione e la disposizione dell'aeroporto richiedono procedure di volo non ortodosse, ma dopo qualche incomprendimento iniziale e mutuo aggiustamento sia dei concorrenti che dell'organizzazione, tutto il sistema, comprese le foto dei piloni, ha funzionato molto bene». E sulla meteorologia «Plinio Rovesti forniva previsioni meteo esaurienti con carte e foto dal satellite, ma ammetteva apertamente di essere a volte battuto dalle complesse e insolite condizioni del tempo durante il periodo delle gare».

«Le operazioni di volo — dice poi — sotto la supervisione generale di Egidio Galli, erano molto efficienti ed a volte rallentate solo dai piloti che non erano pronti».

Assoluta unanimità di consensi ha ottenuto l'orologio a terra, sul quale quasi tutti si dilungano illustrandone i vantaggi e citando come unico svantaggio la mancanza di informazioni su quanto sta succedendo in gara, temperata paraltro dalla volontaria comunicazione dei piloti.

E se Schubert su Luftsportzeitung consiglia di imitare senz'altro il sistema, Luftsport di ottobre riferisce che nella riunione di settembre della squadra nazionale tedesca «...i nazionali quasi all'unanimità sono decisi a rinunciare al traguardo di partenza, a sviluppare e possibilmente a semplificare ancora la partenza libera. Una nuova partenza libera è stata provata per la prima volta a Rieti e considerata ideale da quasi tutti i concorrenti. Essa non richiede più costosi sistemi di cronofotografia e foto finali al sorvolo del traguardo a 200 all'ora...».

«Le cerimonie sono state intenzionalmente tenute a basso livello...» dice Sailplane & Gliding, ma è contento del ricevimento dell'Amministrazione Provinciale, mentre altri ricordano con piacere le serate olandese e inglese.

Vorremmo, prima di finire, parlare anche delle critiche, ma in verità oltre a quelle citate relative alle difficoltà del terreno non ne abbiamo trovate di serie, per cui ci limitiamo ad accennare alla difesa dei ragazzini dell'orologio a terra da parte di AeroRevue, al quale il loro correre sotto il sole ricorda il lavoro degli schiavi. E forse motivi di critica ci potevano essere, ma si vede che nel complesso Rieti ha accontentato tutti e che è risultata davvero quell'amichevole e piacevole incontro di velivolisti che era nei voti.

E concludiamo allora con Ann Welch che dice «... se il tempo torna normale i Mondiali 1985 dovrebbero essere esaltanti...», osservazione che per l'autorevolezza della fonte ci fa ovviamente piacere, ma che costituisce anche un impegno a far bene.

a cura di Smilian Cibic

Ognuno è tornato a casa sua soddisfatto del lavoro compiuto

I primi Campionati Europei di Volo a Vela svoltisi a Rieti dal 30 luglio al 10 agosto hanno segnato l'ingresso ufficiale nel mondo delle competizioni velivoliche del «Ground Clock», ingegnoso sistema ideato dall'ing. Duranti che mediante l'apertura e la chiusura di teli bianchi (in numero di 9) di dimensioni ragguardevoli (20x3 m) fornivano, secondo un codice prestabilito, l'ora di partenza di ciascun velivolo.

La procedura era la seguente: una volta in volo i piloti venivano avvertiti dell'entrata in servizio del ground clock, dopo questo avvertimento ogni pilota, separatamente, transitava sull'orologio di terra e lo fotografava all'interno di un determinato settore; dopo 15 secondi variava la combinazione dei teli aperti e chiusi indicando un'ora diversa al successivo pilota e così via.

Il sistema benchè possa e debba ancora essere migliorato mediante ad esempio l'introduzione di automatismi di apertura e chiusura dei teli, è infatti doveroso ricordare la buona volontà dei ragazzini del posto che correvano sotto il sole di agosto per muovere i teli, presenta vantaggi e svantaggi rispetto al suo predecessore, la cosiddetta «finestra»; infatti, se da un lato allevia lo stress nervoso e fisico degli organizzatori costretti a controllare sotto il sole a picco il passaggio dei velivoli, dall'altro rinvia l'arrivo dei dati al-

l'elaboratore per stilare una prima classifica provvisoria fino alla consegna e successivo sviluppo dei rullini fotografici e decodifica dalle informazioni.

Questo si presenta comunque come una fonte di sicure ed indiscutibili informazioni orarie anche se, come detto, dovrà senz'altro essere soggetto a miglione.

Questi primi campionati europei hanno anche segnato una dura sconfitta degli automatismi da parte della più affidabile manualità; il computer, giocando un gioco crudele, si divertiva a mettere a dura prova il sistema nervoso degli organizzatori inventando ogni giorno un trucco nuovo; l'hangar adibito a segreteria ed il prefabbricato della direzione di gara ogni giorno accoglievano nelle loro braccia il corpo senza vita delle fotocopiatrici vittime di un olocausto senza precedenti nella storia della tecnica; l'unica rimasta in vita veniva in tutti i modi e con tutti i mezzi adulata e viziata come un primogenito; a volte, anch'essa, stanca, poverina, del superlavoro, si concedeva alcuni attimi di riposo dando origine a scene di panico che portavano persone dalla indubbia saldezza di nervi a percuotersi il petto con i pugni e a strapparsi i capelli dalla testa in segno di disperazione.

A parte gli scherzi occorre dire che, visti anche i risultati, non si può non essere soddisfatti della riuscita di questa competizione.

D'altra parte è impensabile sperare che non nascano difficoltà specialmente in manifestazioni di così grande rilievo.

Come da parte degli organizzatori è stato fatto ogni sforzo umanamente possibile per venire incontro alle esigenze dei concorrenti, così questi hanno risposto dando tutti se stessi e tutta la loro esperienza volovelistica per dare origine ad una battaglia sul terreno di gara che portava gli organizzatori stessi ad essere forse più emozionati ancora dei piloti nell'attimo in cui da quel mostro sacro che è il computer uscivano le classifiche.

Solo il tempo, seguendo i consueti canoni dei campionati, non ha giocato brutti scherzi regalando 3 sole giornate di pioggia nel corso del periodo di gara, aiutato in questo suo compito da alcuni organizzatori buontemponi in verità particolarmente bisognosi di almeno un giorno di riposo, che nottetempo riesumavano terribili danze della pioggia ricavate da antichi testi indiani; si sa, contro le antiche credenze popolari i satelliti possono fare ben poco!

Nel complesso comunque ognuno è tornato a casa sua soddisfatto del lavoro compiuto, soddisfatto dei risultati conseguiti, qualcuno con qualche premio, altri no, ma comunque consci di aver dato il meglio di se stessi per questo sport che in ogni istante fa rinascere in ognuno di noi la voglia di librarsi nell'aria in cerca di libertà ripercorrendo la via che da Icaro corre fino ai giorni nostri.

Arrivederci ai prossimi campionati.

Alessandro Bellomo

Ancora qualche risposta al nostro questionario:

BENYAMIN HOFFMAN - Israele

- 1) Sebbene un poco in ritardo, rispondiamo qui di seguito alle vostre domande considerando molto utile il vostro questionario per la comunità volovelistica europea.
- 2) A causa delle cattive condizioni atmosferiche durante i campionati, riteniamo che la maggior parte delle prove fosse adatta soprattutto ai migliori piloti, lasciando poche probabilità agli altri di portarle a termine.
- 3) L'orologio a terra, per quanto concerne i piloti, è stato un vero successo e ci auguriamo che il sistema si diffonda sempre più.
- 4) La partenza da una parte e l'atterraggio dall'altra a Rieti fa un po' paura.
Deve essere migliorato il sistema di dare e ricevere informazioni dagli equipaggi per l'atterraggio fuori campo, particolarmente per i formulari scritti per i quali bisognerebbe avere le informazioni richieste (problemi linguistici).
- 5) Maggior numero di piste sul campo di Rieti.
Migliorare il circuito del campo.
Migliorare il sistema di informazioni meteo (Rovesti bisognerebbe di informazioni più tempestive).
Minor fango e più acqua calda nel campeggio.

Con la speranza di esservi stati d'aiuto...

WALTER VERGANI - Italia (?)

- 1) Buona.
- 2) Prove sufficientemente selettive anche se con partenze troppo ritardate. Con partenze più tempestive si sarebbero potuti realizzare in qualche giornata temi più lunghi.
- 3) La quota libera al traguardo di partenza non è sempre giusta. In una giornata p.e. c'è chi, decollato fra i primi, ha potuto passare il traguardo a 2700 m QFE (raggiunti in oltre 45' di tentativi) e chi ha dovuto passare a 1100 metri perchè ormai non c'era più tempo.
- 4) Continuare a migliorare i servizi, completare asfaltatura di stradine.
- 5) Migliorare la dotazione dei premi e distribuirli meglio. Troppi ai primi e pochi agli altri. Discorsi più brevi e più pertinenti. Qualche festa in più.

ULTIMISSIME

Campionati Mondiali

I prossimi mondiali che avranno luogo a Hobbs (Nuovo Messico) tra fine giugno e metà luglio 1983 sono naturalmente al centro dell'attenzione di quanti si occupano di volo a vela agonistico. Da parte nostra cercheremo di tenere aggiornati i nostri lettori con le ultime notizie.

Costi

In generale tutti sono preoccupati per i costi elevati della trasferta. Mentre infatti in Argentina ci sarebbero stati aiuti di vario genere da parte dello stato, niente di simile accadrà negli Stati Uniti.

Regolamenti

I nazionali tedeschi insistono perchè a Hobbs si adotti il sistema di partenza con orologio a terra così felicemente sperimentato a Rieti.

Squadre

ITALIA

Essendo stabilito che ogni nazione può portare 6 piloti, l'Italia sarà rappresentata a Hobbs da Leonardo Briigliadori, Vittorio Colombo, Roberto Monti, Walter Vergani, Luigi Bertoncini, Stefano Ghiorzo. Riserve saranno Marco Gavazzi e Roberto Manzoni. Mentre non vi è dubbio per gli alianti di Briigliadori e Bertoncini, che voleranno con gli LS-4, ci sono ancora incertezze per gli altri.

FRANCIA

La nazionale francese sarà così formata:

Caposquadra Vergnieres, meteorologo Vaillant.

Piloti: per la libera Henry (probabilmente su ASW-22) e Lherm (probabilmente su Nimbus 3); per la standard Navas e Schroeder su alianti da definire. E' chiaro che i francesi vorrebbero far correre i loro compioni sul Pégase, che dovrebbe essere modificato per le condizioni forti di Hobbs, cosa che Ranjon sta cercando di fare, come spiegheremo nell'articolo su Valbrembo.

GERMANIA

Caposquadra: Memmert.

Piloti: per la standard Schreiber e Gloeckl, per la 15 metri Peter e Back, per la libera Gantenbrink e Holighaus. Riserve Schramme e Dick.

E' interessante il fatto Holighaus, il quale per l'inflessibile meccanismo di selezione dei piloti non

sarebbe entrato nella squadra di 4, è stato recuperato per il fatto che le squadre sono state allargate a 6 piloti.

STATI UNITI

Piloti: libera Moffat e Butler, 15 metri Beltz e Gimney, standard Striedieck e Mozer. Riserve Johnson e Jacobs.

Le classi sopra indicate sono quelle nelle quali i piloti hanno ottenuto la qualificazione; essi possono peraltro partecipare ai mondiali anche in una altra classe di loro scelta.

Secondo notizie di fonte tedesca sia Striedieck, rappresentante USA della Schleicher, che l'olandese Selen volerebbero a Hobbs con un aliante diverso dall'ASW-19 (DG-300?).

SVEZIA

Caposquadra: Pennti Ljunggren.

Piloti: per la libera Ax su ASW-22, per la 15 metri Pettersson su LS-6 e Silesmo su Ventus, per la standard Kjallstrom e Ottosson, entrambi su LS-4.

Stando a recenti dichiarazioni della Schneider l'LS-6 non dovrebbe essere pronto per Hobbs, per cui o Pettersson è un ottimista o ha avuto dalla casa notizie diverse dalle nostre.

Notizie dalla Francia

Addestramento delle «speranze»

Accordi tra la federazione di volo a vela e alcune aziende consentono alle giovani speranze francesi di essere assunte dalle aziende stesse con contratti speciali che consentono loro di allenarsi e partecipare a gare. Alla fine della carriera agonistica i piloti conservano il posto in azienda alle condizioni normali di tutti gli altri dipendenti.

Per un nuovo biposto

In Francia si vorrebbero sostituire gradualmente i 309 biposti in legno ancora in linea.

La federazione francese di volo a vela ha fissato una serie di caratteristiche generali, di sicurezza, confort, manutenzione e prezzo e invita i costruttori francesi a sottoporre progetti e programmi per un nuovo biposto.

Questo dovrebbe servire sia alla scuola che alla competizione. Si vogliono infatti incrementare le gare di biposti, ritenute molto valide agli effetti

della formazione dei giovani piloti.

Una prima risposta all'invito è venuta da Centrair e Siren che hanno presentato un progetto in comune.

L'aliante, denominato Marianne, sarebbe di vetro-resina con 19 m di apertura, flaps, allungamento 20,1, peso a vuoto 370 kg, peso massimo 580 kg, carico alare massimo 32,3, efficienza 42 a 90 km/h, minima discesa 0,70 m/sec. a 70 km/h, velocità massima 250 km/h.

Ancora un aliante a geometria variabile

Mentre in Germania l'argomento del giorno sono i nuovi profili ed i turbolatori, c'è chi persegue ancora la via, che sembrava momentaneamente abbandonata, della geometria variabile.

Questa volta si tratta dello svizzero Mahrer che invece dei flaps Fowler su tutta la lunghezza dell'ala, come avveniva sugli AN-66C, Mü-27 e SB-11 (quest'ultimo vincitore con Reichmann dei mondiali di Chateauroux), li limita alla parte non interessata dagli alettoni.

Con il suo 15 metri Delphin II Mahrer, con l'estrazione dei flaps, aumenta la superficie alare del 12% contro il 25% circa dei predecessori. In compenso il particolare sistema da lui adottato consente, a qualunque grado di estrazione, di conservare un profilo alare corretto (si tratta di un Eppler E664), cosa che non avveniva per i suoi predecessori.

Il nuovo aliante, che vola da giugno e che con i suoi 244 kg non è più pesante di un normale 15 metri, non porta zavorra ed ha una velocità massima limitata a 200 km/h. Le sue caratteristiche sono state misurate nel corso dell'annuale sessione di prove Idaflieg in Germania, ed i risultati saranno resi noti più avanti.

Una lunga tradizione ed un dubbio primato

E' proprio vero che non abbiamo mai finito di imparare.

Da un prospetto dell'industria di stato romena, della cui produzione di alianti e motoalianti abbiamo parlato recentemente, apprendiamo che:

«... ciò che è meno noto è che più di duecento anni fa, nel villaggio di David, come è stato pubblicato una quarantina di anni fa dal giornale di Costantinopoli «La Repubblica», un giovane con-

tadino romeno, Oscar Kostic, ha ideato e costruito una macchina volante simile ad un aliante fatta da un tronco d'albero scavato al quale erano attaccate delle ali. Con questo aliante primitivo Kostic ha fatto numerosi voli nel 1765 dalla sommità di una collina alta 80 metri, finché una forte raffica di vento lo ha scaraventato a terra distruggendo la sua macchina.

Le imprese di Kostic sono rimaste leggendarie, ma l'aliante costruito a Iassi nel 1875 da Grigore Sturdza, con il quale l'insegnante di ginnastica Spinzi ha volato una volta sopra il villaggio di Cristinesti, è un fatto innegabile, come è documentato dal libro "La Iassi di una volta" di R. Sutu, pubblicato nel 1923».

L'autorevolezza delle fonti e la tempestività delle notizie non lasciano adito a dubbi.

Ma anche i russi non sono da meno.

Da un articolo di Aviasport sul volo a vela russo apprendiamo che «... il primo volo a vela al mondo fu effettuato da Dobrovolski nel 1913, con una durata di 5 minuti; questo primato non fu battuto che all'inizio degli anni '20».

Nell'autorevolissimo «Ali silenziose» di Plinio Rostestri non troviamo naturalmente traccia dei voli romeni né di quello russo. Egli cita invece come primo il volo di Orville Wright di 9'45" con un guadagno di quota di 66 m il 16 ottobre 1911, molto prima quindi di quello di Dombrovski.

a cura di Smilian Cibic

1983: sarà l'anno dei 1000 Km.?

Vorrei riferirmi, con queste note, ai mille in andata e ritorno da compiersi lungo l'asse delle Alpi, così come, tante volte, se ne parlava con Gioacchino Kalckreit.

Con il passare degli anni è grandemente aumentato il numero dei candidati a questo tipo di prova sportiva.

Da Mariazel a Vinon per citare due centri di volo a vela molto attivi agli estremi di questa stupenda quanto complessa catena montagnosa europea vi sono certamente più d'una trentina di piloti di volo a vela che sognano di compiere questo volo, che hanno studiato a lungo il problema accumulando esperienze locali e con già pronto un piano di volo. Ad oggi in triangolo un solo volo ha superato la misura dei mille — è stato pubblicato su Aviasport un paio d'anni fa — pochissimi, che si sappia, hanno superato i 900 e fra questi va ricordato quello di Blater con partenza da Valbrembo.

Mentre in altre regioni del globo i voli di 1.000 km si possono quasi programmare acquistando un biglietto aereo «inclusiv tour», mi riferisco ai triangoli di 1.000 in Australia ed alle A/R lungo gli Appalacchiani negli USA, in Europa malgrado la forte concentrazione di macchine

prestigiose e del maggior numero di piloti di volo a vela, i 1.000 rimangono un osso durissimo da rosicchiare.

Residendo a Varese — volovelisticamente parlando — non v'è dubbio che allo stato attuale delle conoscenze meteo/volovelistiche i mille non si possono pianificare che con una A/R lungo l'asse alpino e contando su due fattori principali: una lunga giornata volovelistica ed una macchina sufficientemente performante.

L'Australia offre al volovelista percorsi da 1000 a 1500 km in triangolo da compiersi esclusivamente in condizioni termoconvettive. La geografia di quel Paese offre un'estensione enorme pianeggiante, desertica dove le grandi masse d'aria rimangono omogenee per tempi relativamente lunghi.

Nel nordamerica i 1000 ed i 1500 in A/R si compiono sfruttando soprattutto condizioni dinamiche provocate dall'afflusso di correnti d'aria d'origine artica che senza incontrare ostacoli orografici discendono allargandosi nella grande pianura del middle west fino agli Appalacchiani i quali con il loro asse SW-NE ne sbarrano, malgrado la loro modesta altitudine, quasi normalmente la discesa verso le basse pressioni del Golfo del Messico.

Lungo gli Appalacchiani si fanno i 1000 in A/R con macchine non di grande performance proprio perchè l'associazione di queste imponenti masse d'aria in discesa verso SE essendo secche — i voli si svolgono quasi sempre con eccezionale visibilità — possono iniziare all'alba in dinamica sul costone a bassissima quota e durare fino al tramonto: non esiste quasi soluzione di continuità di questa incredibile catena che si prolunga per oltre 2000 km in forma rettilinea.

Ben altro è il discorso da farsi nelle Alpi le quali a Briançon hanno un asse praticamente N/S, a Challe-les-Eaux SW/NE, a Dobbiaco W/E.

Quest'orografia si definisce «Arco Alpino» e volovelisticamente parlando è a mio avviso un aspetto da non scordare. La catena inoltre è elevatissima e anche se possiamo ritenere che le perturbazioni atlantiche possono arrivare alle Alpi senza incontrare grandi ostacoli, dobbiamo pur tener conto che in Europa non possiamo avvalerci di masse d'aria così omogenee come quelle che vanno ad urtare gli Appalacchiani.

La relativa vicinanza dell'Atlantico influisce moltissimo anche nell'ambito di quelle masse d'aria post-frontali che invadono l'Europa da nord/ovest. Noi abbiamo imparato ad apprezzarle volovelisticamente, ma esse posseggono gradi diversi di umidificazione che rendono discontinue le condizioni.

Se quindi consideriamo:

- a) l'elevazione media della catena alpina;
- b) la scarsa omogeneità della massa d'aria che interessa l'arco alpino;
- c) le grandi «spaccature» dell'arco alpino localizzate dai grandi laghi a nord: quelli di Ginevra e di Costanza e a sud dai laghi Maggiore, Como e del Garda, ci si rende conto perchè fino ad ora nelle Alpi un volo di 1000 km in A/R non sia stato ancora compiuto.

Ma i tempi sono maturi, questa prova è nell'aria!

Infatti, parallelamente al maggior affinamento delle macchine, sono stati compiuti grandissimi progressi nel campo della conoscenza dei tipi di microclima delle grandi valli e dei grandi bacini interessati dai percorsi che ciascuno s'è tracciato.

Non va nemmeno sottaciuta la maggior importanza che i piloti ora stanno portando verso l'informazione meteo, troppo spesso tanto difficile da ottenere in scala e per uso volevelistico.

L'apparizione nei clubs dei fac-simile e ora anche dei monitors capaci di ricevere direttamente dal Meteosat le fotografie del satellite, ritengo sia l'anello finale della catena che permetterà di raggiungere questo affascinante risultato.

Dicevo che oltre alla macchina di sufficiente penetrazione, resta fondamentale la giornata «volovelisticamente lunga» come l'elemento indispensabile per il successo. Vuol dire in altri termini, e la mia personale esperienza me lo ha più volte confermato, che partendo dalle nostre consuete basi prealpine, ci si dovrà muovere di buon mattino e attendere solo giornate di vento.

Inoltre, localizzati come noi siamo a sud delle Alpi e sapendo che solo il NW è il tipo di «tempo» che allunga i nostri percorsi, dovremo «ammaestrarci» sempre più al gioco del «vento».

Con Gioacchino — molti anni fa — quando si parlava (e si sognava) della A/R dei mille era corsa fra di noi una scommessa: lui li avrebbe fatti sfruttando prevalentemente termiche lungo le creste più alte delle Alpi, mentre io sostenevo in condizioni prevalentemente dinamiche in situazione di «Foen» moderata. Ora, la presenza degli ASW 22 e dei Nimbus mi fa pensare che la teoria di Gioacchino, con queste macchine, potrebbe prevalere.

Attilio Pronzati

E' uscito il primo numero di Gliding International

E' pubblicato in Belgio il primo numero della nuova rivista di volo a vela «Gliding International».

Sulla copertina a colori un aliante e il suo trainatore pronti al decollo, tanti cumuli e l'indicazione: Ottobre Novembre 1982. I cumuli sono bellissimi, sembrano dipinti, la foto è scattata a Tocumwall, Australia.

Gliding International suona pressopoco come «Volo a vela internazionale» o meglio ancora «Volo a vela da tutto il mondo». In effetti il taglio della rivista è dichiaratamente internazionale, tanto nel contenuto quanto nella redazione.

C'è un bell'articolo su Rieti, Primo Campionato Europeo, uno sulla costruzione amatoriale in Au-

stralia, uno sui campionati francesi di Issodun, un altro sui nazionali svedesi. C'è un'intervista a Ingo Renner molto interessante, si sente che è fatta da volovelista a volovelista. C'è infine un interessante articolo sul problema del Task setting: come ottimizzare il tema di gara. Sembra che il problema sia sentito anche al di fuori di Rieti.

La prima impressione è quella di avere tra le mani una rivista molto ben fatta. Tanto il contenuto degli articoli, quanto la presentazione elegante, direi raffinata, lasciano immaginare una competenza e una preparazione di alto livello. La rivista è in lingua inglese e raccoglie articoli da ogni parte del mondo. Si propone a questo modo come un punto di incontro, una ribalta, su cui presentare idee, novità, proposte, regolamenti ecc...

Anche il fatto di riprendere e di recensire i migliori articoli pubblicati nelle varie nazioni e di rilanciarli tradotti sul circuito internazionale è a nostro avviso positivo.

Agli amici di «Soaring International» il benvenuto e i migliori auguri da

Jacob di VOLO A VELA

Libretti di istruzioni di impiego alianti e motoalianti

Dall'Aeroclub Volovelistico Alpino di Valbrembo riceviamo e pubblichiamo:

In riferimento alla circolare del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale dell'Aviazione Civile del 23 settembre 1982 n. 41/10774/CIR si comunica che si sta provvedendo a stilare i libretti per i seguenti tipi:

- ASK 13
- TWIN ASTIR
- GROB 103 TWIN II
- ASTIR 77
- ASTIR II
- HORNET
- LIBELLE CLUB
- JANUS B
- AUSF 25 B

ed a richiesta i seguenti tipi: JANUS A, ASTIR III, SF 25 C.

Detti libretti saranno disponibili in veste tipografica entro gennaio-febbraio al prezzo di costo.

Gli aeroclub interessati possono rivolgersi allo scrivente A.V.A. oppure direttamente alle Officine Grafiche Sabaini - Via Casoretto 35 - Milano.

Lettere alla redazione

Spettabile Redazione,

da poco brevettato in V.V. e mosso da spirito patriottico, ho deciso di abbonarmi alla Vs. rivista.

Ho però constatato con rammarico che il contenuto è piuttosto scadente. La maggior parte dello spazio risulta occupato da un elenco insignificante di nomi e numero di km percorsi, con le mirabolanti macchine volanti, nelle varie gare o performance. Scusate, ma se intendete proseguire con questo schema, preferisco abbonarmi alla SIP, che distribuisce elenchi molto più aggiornati e completi dei Vs.

Quanto sopra non vuol essere una critica alla rivista che comprendo faccia il possibile per sostenersi con il contributo dell'esiguo numero di volovelisti italiani. La critica la rivolgo ai Vs. corrispondenti, che non pensano ad altro che veder inserito il proprio nome nell'albo d'oro della storia. E' mai possibile che nessuno sia in grado di spiegare come abbia raggiunto i propri risultati, raccontare ai neo piloti come me, cosa si deve fare per mantenere in volo un aliante, oppure dare le proprie impressioni su una determinata macchina.

Ho la spiacevole sensazione che tutti tendano a custodire gelosamente i propri segreti, per paura che quanto fatto, venga, da altri ripetuto. Ritengo che questo sia il peggior sistema per propagandare il V.V.

Quasi tutte le riviste tecniche, inseriscono spesso argomenti banali per i più esperti, ma che servono ad altri per compiere i primi passi.

Se veramente vogliamo salvare i vari Aero Club dalla crisi in cui stanno avviandosi, occorre cercare di allargare il più possibile, la cerchia dei probabili soci. Non è certo pensabile che con un esiguo numero di piloti, si possa contenere gli alti costi di gestione.

Purtroppo questo spirito non sono riuscito a trovarlo tra le Vs. righe.

Scusate questo mio sfogo, ma sono da anni appassionato al volo e mi dispiace constatare che nulla viene fatto per raccontare agli altri che volare è meraviglioso.

Con ossequi,

Giuliano Ascari

Caro Ascari,

sono d'accordo con Te: i corrispondenti non corrispondono e l'elenco della SIP è senz'altro una valida alternativa per uscire dalle troppe virgole e risalire la china di quel dannato fosso che si crea tra il 1° ed il 2° periodo.

Per allargare la cerchia e contenere i costi qualcuno si preoccupa, prova a leggere la «magna charta» e ti renderai conto che non tutti sono degli sprovveduti.

Abbi fede e leggi qualche altro numero di VOLO A VELA.

Cordialmente,

la Redazione

PETER TEUNISSE - Olanda

- 1) La mia opinione è ottima. Rieti è ubicata in una buona zona per il volo a vela. Ambiente bello. Ansiosi di partecipare ai campionati mondiali '85.
- 2) Malgrado il tempo le prove sono state scelte bene. In generale direi che le partenze avrebbero dovuto essere anticipate.
- 3) Buono. Ha funzionato bene. Per ragioni di sicurezza l'altezza massima della partenza con foto dovrebbe essere regolata a circa 200-300 metri al disotto del plafond delle nubi onde evitare che vi si possa entrare per avere il massimo dell'altezza.
- 4) Un secondo ristorante (tipo pizzeria). Più docce e toilets con regolare pulizia giornaliera.
- 5) Sicurezza: i piloti in gara rischiano sempre di più per guadagnare qualche punto a scapito della sicurezza loro e dei propri compagni. Nel corso dei campionati '82 ho notato che diversi aspetti riguardanti la sicurezza erano trascurati dai direttori di gara. Meteo: ottimo, tuttavia occorre poter avere maggiori ragguagli.

ATTENZIONE:

VENDESI NIMBUS II - I. NEVI

ore volate: 580

con carrello Pfäfer e strumentazione completa (Pirol LX 1800, Bohli) ossigeno Rainco. Mai incidentato, perfetto stato.

Questo aliante con questa strumentazione ha vinto la Coppa del Mondo 1982.

Telefonare a: W. Vergani 02/2137235
J.M. Clement 02/4693441

Visibile a Calcinate del Pesce - Varese.

ATTENZIONE!

è cambiato il numero del C.C.P.
intestate il bollettino al:

C/C N. 16971210

Centro Studi Volo a Vela Alpino
Aerop. Calcinate del Pesce
211100 VARESE

Dalla Becker una nuova frontiera degli apparati per il volo a vela



L'apparato per il volovelista che vuole più di una semplice trasmittente

Il nuovo Becker AR 2008/25A vi mostra
quante possibilità, avete:

CANALI

720 canali, di cui quattro memorizzabili
e richiamabili tramite pulsantiera.

CRONOGRAFO

Cronografo integrato per calcoli
di valori medi di salita o velocità.

TENSIONE BATTERIA

Indicazione precisa della tensione
della batteria.

TEMPERATURA ESTERNA

Indicazione della temperatura esterna
o, per i motoalianti, della temperatura
del motore.

Tutte le indicazioni compaiono sull'indicatore
a cristalli liquidi a forte contrasto.

 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

**Garanzia due anni
per tutta l'avionica Becker**

GLASFASER ITALIANA

Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO (BG)
Tel. (035) 61.26.17

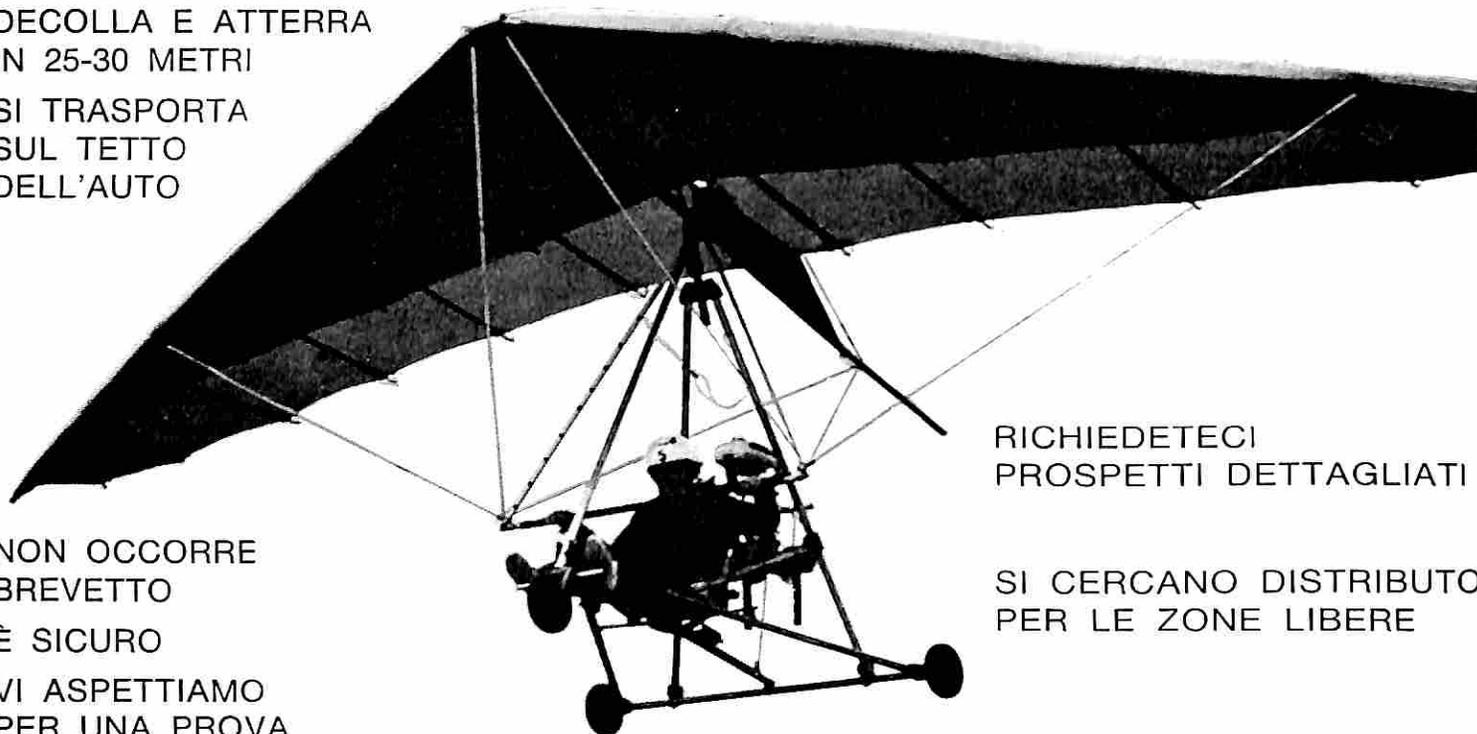
L'aviazione popolare è nata... per te che ami il volo... con poca spesa

LO SCOOTER DEL CIELO

DECOLLA E ATTERRA
IN 25-30 METRI

SI TRASPORTA
SUL TETTO
DELL'AUTO

NON OCCORRE
BREVETTO
È SICURO
VI ASPETTIAMO
PER UNA PROVA



RICHIEDETECI
PROSPETTI DETTAGLIATI

SI CERCANO DISTRIBUTORI
PER LE ZONE LIBERE

La più prestigiosa Ditta nel settore del volo delta in Italia. Tutto per il volo libero e motorizzato. Il nostro nome è garanzia di serietà ed esperienza.

HAPPY LANDING

Via Paisiello 6 - MILANO
Tel. 02/2043465 - 2040463 - Telex 334613



G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

COMPONENTI ELETTRONICI

Batterie dryfit



CAMPIONATI NAZIONALI '82

Non puoi mollarli un momento che subito si siedono.

Se non li solleciti o meglio, se non li provochi, non si sognano di prendere in mano la penna, restano indifferenti e alla prima occasione si lamentano — a parole — di non essere stati interpellati.

Alludo, ovviamente, ai miei amici volovelisti.

Ho provato a non formulare il solito questionario e quello che segue è il risultato. E poi si lamentano perchè li mandi a... Hobbs!

Fortunatamente agli stranieri ci ha pensato l'Emanuela.

R.S.

vincere per la prima volta un campionato italiano è bello, perchè?

- è difficile crederlo
- anche se pur piccola è già una meta
- ti senti protagonista
- sei cosciente di quante cose hai imparato e ne stai scoprendo altre che devi ancora però assimilare
- la gente, gli amici ti chiedono cosa si prova ad essere «campioni»
- in ditta noti che qualcuno ha appeso alla bacheca delle comunicazioni un piccolo trafiletto ritagliato dalla Gazzetta dello Sport e leggi che tra i vincitori del Campionato Italiano di Volo a Vela 1982 compare il tuo nome, guardacaso storpiato
- è entusiasmante comparire allineato con il Leo, il Walter e gli altri campioni italiani; vero Muzi!
- la mattina che rientri in ufficio dopo l'exploit trovi sul pennone più alto la bandiera tricolore e appeso un grande cartello con la scritta: W i campioni. Onori divisi a metà perchè con me alla RDB Plastotecnica S.p.A. lavora Leonardo Brigliadori laureatosi campione europeo
- è la prima volta che un pilota dell'AVM che non sia il Leo vince nella classe standard
- Il 1982 è stato un campionato d'annata per il mio aeroclub l'AVM, dove abbiamo vinto e conquistato i posti d'onore in tutte le classi dove abbiamo avuto dei nostri piloti.

Classe corsa:

- 1° Leonardo Brigliadori
- 3° Stefano Ghiorzo

Classe standard:

- 1° Luigi Bertoncini
- 2° Alessandro Villa

Promozione:

- 1° Giorgio Davini
- 2° Clemente Cappi
- 3° Adalberto Riva

Non abbiamo avuto piloti in classe libera e biposti.

Luigi Bertoncini

interviste ai concorrenti stranieri

a cura di Emanuela Pronzati

KLAUS KEIM

Dopo un misero Campionato Europeo a causa delle scarse condizioni meteo abbiamo avuto le solite «condizioni di Rieti». L'organizzazione è stata eccellente e se si è abituati al «Foto Safari» come lo chiamiamo in Germania non si hanno eccessivi problemi. Così anche questo sistema adesso va bene. Per quanto riguarda i temi di gara posso dire che sono sempre stati bene assegnati ad eccezione per la classe Libera che qualche volta avrebbe dovuto volare delle distanze più lunghe della 15 metri. Ci hanno provato solo l'ultimo giorno, ma questo era il peggiore giorno per farlo.

Ho una lamentela da fare circa la formula di velocità: in Germania se si ha un tema al di sotto dei 220 km il valore della velocità viene ridotto il che significa che il vincitore non otterrà mai più di 700 punti. Nel nostro caso se un pilota fa bene una prova lunga è OK ma se solamente fa anche un piccolo errore durante una prova breve, non ce la può fare a recuperare e viene molto penalizzato nel punteggio anche se rientra in campo. Rovesti è stato sempre fantastico nelle sue previsioni, è capitato che non avesse informazioni sufficienti, ma questo non dipendeva da lui. Penso che sia uno dei migliori in Europa. La logistica sul campo è decisamente migliore che in altri aeroporti che io conosca. Tornerò a Rieti.

WALTER SINN

Penso che abbiamo avuto una buona gara. Il tempo nelle giornate in cui abbiamo volato è stato molto bello. L'assegnazione dei temi di gara è quasi sempre stata perfetta, solo in due giornate, purtroppo, sono stati assegnati temi un po' corti. L'organizzazione era molto buona e molto professionale. Il nuovo campeggio non mi piace perchè le distanze sono troppo lunghe: intendo

tra gli alianti, la linea di partenza, il briefing e così via. Preferivo la sistemazione degli anni scorsi con quella sua atmosfera. Una cosa che ha funzionato benissimo quest'anno è la pulizia, specialmente nei nuovi e numerosi servizi. Vengo a Rieti già da molti anni e naturalmente se sarò libero da impegni ci tornerò.

HEINZ SCHLACHTER

Mi sono trovato molto bene qui, ho fatto dei voli meravigliosi, spero in futuro di tornare ancora a Rieti.

ULI SCHWENK

Quest'anno il tempo è stato peggiore che non d'abitudine e l'assegnazione dei temi di gara è stata difficoltosa. Ieri, per esempio, si dovevano fare troppi chilometri e così gli atterraggi fuori campo sono stati numerosi.

Un recupero in Italia costa molto caro, così penso che si debba fare più attenzione a questo problema, l'organizzazione dovrebbe assegnare temi dove tutti possano rientrare perchè, come ripeto è diventato estremamente dispendioso volare a Rieti.

Per il resto tutto è andato bene. Naturalmente questo campionato non è stato bello quanto quelli cui ho partecipato in precedenza, ma questo è dovuto principalmente al tempo.

Il nuovo campeggio non mi piace troppo, gli anni scorsi era tutto più simpatico. Le distanze sono eccessive, si è troppo lontani dagli alianti e tutto il resto e poi non c'è più «quell'atmosfera».

INTERVENTO DI KLAUS KEIM

Sì, questo è l'inconveniente. Rieti vuole diventare internazionale, così ha dovuto allargare il suo campeggio. Ma gli anni scorsi quando eravamo tutti nel nostro angolino, vicino ai militari era tutto molto più bello, simpatico e riservato e tutti si stava insieme. Ovviamente questo è inevitabile se si vuole crescere. Avrebbero dovuto piantare delle piante come era stato detto tre anni fa. C'è molto da fare ancora.

PAUL BOURGARD

Tutto quanto è stato fatto di nuovo funziona molto bene, ad eccezione della circolazione che in alcune zone avviene su dei tracciati da motocross tanto è rovinato il fondo. Ho trovato il nuovo campeggio estremamente pulito. L'organizzazione ebbene ripeto quanto dico ogni anno, è estremamente elastica, gradevole, vengo sempre con piacere e verrò ancora. Durante gli Europei non siamo certo stati gratificati dal bel tempo che è migliorato in questo periodo. Le condizioni erano buone, tenuto anche conto della tarda stagione. Le prove erano più difficoltose anche perchè, forse, alcune volte, le partenze sono avvenute un po' troppo tardivamente. E' sempre il solito problema. Ho molto apprezzato l'aliante civetta che ieri, per la prima volta, è stato fatto decollare per un sondaggio. Preferirei che i decolli venissero ritardati dopo un volo «civetta» e non avere dei decolli tardivi già decisi al briefing.

FEDERICO BLATTER

Prima di tutto il tempo è stato inaspettatamente bello dopo gli europei che sono stati un disastro da questo punto di vista.

L'organizzazione è stata abbastanza buona, meno militare degli altri anni, non sempre troppo precisa, ma questo è anche bello dal punto di vista umano.

Io personalmente preferisco, tra i due, il metodo preciso «militare»; ma certo che se ci fosse una via di mezzo sarebbe l'ideale.

Comunque io sono piuttosto contento di come si è svolto questo campionato, anche l'assegnazione dei temi è stata fatta bene in quasi tutte le prove.

Mi è molto piaciuta la nuova sistemazione degli alianti, io con le mie ali ho bisogno di molto spazio e di molta acqua. Avere una canna dell'acqua, per me che ne carico 2/300 chili è molto pratico.

SIMON LEUTENEGGER

Sono rimasto molto sorpreso dalle buone condizioni meteo in questo periodo dell'anno. Ovviamente sono delle condizioni molto particolari che non ti permettono di usufruire delle proprie conoscenze e esperienze di altri tipi di volo in montagna.

Per quanto riguarda l'organizzazione, non nascondo che sono stato sorpreso che tutto sia andato così bene con così poche persone.

Desidero molto tornare ancora non appena mi sarà possibile.

HANS NIETLISPACH

Abbiamo avuto un tempo decisamente migliore con meno atterraggi fuori campo, io personalmente non ne ho fatto nessuno mentre agli europei ne ho fatti ben 4.

L'organizzazione è cambiata completamente dagli europei, era tutta un'équipe nuova, che ha lavorato molto bene; non lo sapevo, ma avete delle riserve fantastiche sia dal punto di vista del tempo che dell'organizzazione.

A proposito delle nuove sistemazioni, penso che gli organizzatori dovrebbero fare un inventario dei vantaggi e degli svantaggi e migliorare ancora. Per esempio, mettersi a picchettare gli alianti su tre file per il campeggio. E' molto meglio estendersi ma restare su due file.

Ma queste sono solo delle piccole cose e il campionato mi è piaciuto come sempre d'altronde. Ti posso dire che nonostante sia stato selezionato per i Campionati mondiali di Hobbs sto ancora riflettendo se lasciare andare questi e venire a Rieti.

Grazie Emanuela per aver trovato il tempo di collaborare nonostante i molti impegni che ti attendono. Speriamo che te ne rimanga (di tempo) anche per il futuro, per il quale VOLO A VELA formula gli auguri più belli!

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

HANDHELD

VHF / AM AIRBAND TRANSCEIVER



FSG 4
 6 PRESET CHANNELS
 6 KANÄLE programmierbar



FSG 5
 720 CHANNELS
 720 KANÄLE

VHF / AM HANDFUNKGERÄTE

Frequency range	118,000 ... 135,975 MHz
RF carrier output	1 Watt / 50 Ohm
AF output	0,7 Watt / 8 Ohm
Sensitivity	< 1 µV / 50 Ohm 6 dB / m = 0,3
Time of operation (in transmit)	8 Std./hrs (10%) 12 Std./hrs (5%)
Current consumption	400 mA Senden / Tx 30 mA typ. Empfang / Rx 15 mA Standby
Temperature range	- 20 °C ... + 60 °C - 4 °F ... + 140 °F
Dimensions	209 x 83 x 35 mm 8.22 x 3.26 x 1.37 ins
Weight	0,87 kg / 1.9 lbs

Una gita che diventerà un classico, a Rieti **GIVE A LITTLE WHISTLE**

«Si scese il Velino, tutto lì. E di quel che s'è detto non è vero un fico, dammi retta. Pura invenzione, chiacchiere d'aeroporto. Mettemmo in acqua circa a T sulla strada di Contigliano, mentre la nostra squadra si precipitava al ponte di Piè di Moggio ad aspettarci.

E così mi sarei stizzito con un guardiapescia protestando che ero sì autorizzato a navigare e anche a sputare per terra e il Ministero degli Sputi e che so io... ma figurati, son proprio il tipo... passami la birra. Se dai retta alla gente. Pare che lo Spartaco più tardi raccontasse che dopo due ore s'era stufato d'aspettarci e che pensava si fosse bucato il canotto e che ci eravamo persi e così via.

Qualcuno a un tavolo vicino avrà capito a metà e inventato il resto. Già, ci cercavamo e non ci trovavamo, la commedia degli equivoci; e il Walter in mutande per la strada?

Basta dire «mutande», la gente si sgancia; metti dentro il Walter di notte, per ore, si scompiscerà. Letteratura popolare, eccola qui, l'ho sempre detto io.

Oh, mica ci sarebbe niente di male, salvo... Scusa, buchi il canotto, sbarchi e trovi proprio lì un telefono; parli con Rieti e poi che fai? ti dividi, lui resta e tu vai, ad un appuntamento mancato, poi da un barettino telefoni al Costa che arriva, guarda da lontano e fa: «No, non è un bar per Borellini» gira la macchina e se ne va... Chi l'avrà mai inventata?

Il Velino è lungo, caro mio, tortuoso, sempre uguale. Non finisce mai. Ci siamo messi a remare per fare prima, lui dietro, io in ginocchio davanti. Ce lo siamo fatto tutto».

— «E l'altra storia?»

— «Quella del canotto? Fandonie. Tutto allarmato avrei teso l'orecchio

Walter, fischia

Eh?

Fischia



No, Walter, fischia il canotto

Se fosse d'invenzione, tanto di cappello. Sarà una storia presa altrove e piazzata al momento giusto: un'interpolazione, insomma.

Si scese il fiume, come s'era detto. Di qua o di là, dove la corrente filava più veloce, evitando i salici, fino al ponte dov'era la squadra. Ecco tutto».

Juke Box

Imprese inutili

di UGO PAOLILLO

Giovedì 10 giugno alle ore 16.00 circa arriviamo ad Angers. Io, Pram, Aldo Pianella e Vittorio Valesio. Insomma i quattro del raid Svezia-Italia (Walter Galli si è separato consensualmente da noi il giorno prima a Parigi).

Abbiamo attraversato: Svezia, Danimarca, Germania e Francia percorrendo in volo distanze modeste a causa delle condizioni meteo sfavorevoli. La performance più lunga è stata di 280 km, ma in compenso abbiamo famigliarizzato con molti piloti, parlando a lungo dell'Italia e di Rieti. Inoltre Valesio, come era negli obiettivi dell'iniziativa, ha effettuato delle buone riprese cinematografiche sul volo a vela europeo e sulle sue strutture didattiche e organizzative.

La giornata è calda, grigia ed umidiccia. Aldo Pianella me lo fa notare per l'ennesima volta ed io comincio a pensare seriamente che, in questo inizio d'estate, i tropici si sono spostati, chissà per quanto, alle latitudini europee. Infatti lo stesso clima ci perseguita dalla partenza del Raid da Alkistuna, nel cuore della Svezia avvenuta circa due settimane prima.

Comunque l'entusiasmo e la curiosità per questa eccezionale competizione volovelistica, che parte da Angers, non mancano.

Molto tempo prima, quando non lo so, avevo scoperto che volare liberamente più in là che si può, in funzione delle capacità del pilota e delle condizioni meteo giornaliere, dà emozioni superiori ad ogni altro tipo di volo. Comunque non si tratta di una preferenza insolita visto che in America e in Francia un buon numero di volovelisti ha deciso di organizzare competizioni interamente impostate sulla distanza Libera.

La Transeuropea, oggi alla V edizione, è una di queste. Le regole di gara sono molto semplici, ci dichiara soddisfatto l'ottimo Jean Claude Penaud, ideatore della competizione.

Si tratta cioè di partire da Angers e di tornarci dopo aver percorso un quadrilatero di circa 3.000 km con tre punti fissi di virata: St. Auban (Francia meridionale), Neederoblan (Austria) e Gelnhausen (Germania).

Vince chi arriva primo o più vicino ad Angers entro il 2 luglio, dopo una partenza simultanea fissata per il 13 giugno alle ore 12.00.

Entrando nei particolari, Jean Claude aggiunge che un carnet di viaggio distribuito ai vari concorrenti ha la funzione di attestare tutti i voli effettuati dal pilota.

Infine, precisa Jean Claude, nell'eventualità che il con-

corrente non possa o non voglia partire dal luogo dove è atterrato, vengono accreditati 400 km, percorribili via terra con macchina e carrello: da spendere di volta in volta (o in ipotesi insieme) a seconda delle necessità o della tattica di gara.

Il credito, tuttavia, si riferisce soltanto ai chilometri percorsi via terra in avvicinamento ai punti fissi di virata (dépannage positivo), non a quelli eventualmente percorsi per spostarsi indietro (dépannage negativo).

L'arrivo con anticipo di tre giorni sulla data fissata per l'inizio della competizione, consente a me e a Pram di effettuare alcuni voli locali e di conoscere gli altri concorrenti.

Intanto le condizioni meteo cambiano: viene preannunciato, per la prima settimana di gara, il passaggio di fronti freddi e caldi in rapida successione «Pas des problèmes» ci dice Jean Claude, sempre sereno e disponibilissimo a fornire tutte le informazioni che vengano richieste.

Neppure domenica mattina, quando due ore prima della partenza ci troviamo ad osservare scetticamente, sotto la protezione di un Hangar, i nostri alianti tempestati da vento e pioggia, Jean Claude perde la sua carica di ottimismo.

Il cielo è plumbeo, nubi basse, scure e sfilacciate provenienti da W attraversano diagonalmente il campo di Angers, veloci, molto veloci, sotto altre meno tetre e apparentemente più lente.

«Bien on y va» esordisce soddisfatto Jean Claude.

«Quoi?» (che cosa?!) faccio io di rimando, preoccupato non tanto per le possibilità volovelistiche della giornata, che, per la verità, mi sembrano assai scarse, quanto per la difficoltà che il forte vento laterale può creare al decollo del nostro «velo bombardiere» Calif A 21, tenuto anche conto della potenza non certo rassicurante dell'aereo trainatore (un Morane 180 cv).

Comunque visto che siamo in ballo ci rassegnamo a portare in linea il «Califfone». Per ragioni di sicurezza la direzione di gara ci fa dirottare sulla pista in asfalto. Mentre gli altri alianti vengono schierati circa duecento metri davanti a noi, di lato nella pista in erba, ci prende un vago senso di emarginazione. Nel frattempo il moto aliante addetto all'osservazione aerea della linea di partenza, stabilita a 700 m QFE, decolla sussultante e di sbieco come un granchio in stato d'ebrezza.

A 500 metri, il pilota comunica di trovarsi alla base delle nubi.

Manca circa un'ora all'apertura della partenza simultanea. Iniziano i decolli. Dovremmo partire per terzi come imposto dal sorteggio, ma ci avvaliamo della facoltà di rinunciare: non ci va di correre i rischi del decollo senza la prospettiva ragionevole di effettuare un volo di distanza in situazione postfrontale. In altre parole, crediamo che se il fronte sta passando, come si rileva dalle informazioni meteo, è meglio attendere di tagliare il traguardo il tempo necessario per consentire alla perturbazione di portarsi il più distante possibile verso Sud-Est, ossia verso dove siamo diretti, in modo da evitare di raggiungerla in volo.

Ma evidentemente gli altri concorrenti non la pensano così.

Infatti decollano tutti, e, all'ora stabilita, tagliano il traguardo non senza difficoltà.

Mi viene in mente un suggerimento di Jean Claude: «Le probabilità di vincere la Transeuropea aumentano quanti più km si percorrono in un giorno sommandosi a quelli precedenti. Trenta chilometri fatti in più oggi fanno trenta chilometri in meno domani.

Ma neppure la logica del signor Lapalisse può spuntarla con gli scettici.

Così l'equipaggio italiano resta a terra, mentre trasportati dal vento favorevole di Nord-Ovest, tenuti su in cielo a mala pena tra i 300 e i 600 metri, gli altri alianti si spostano verso Sud-Est.

Dopo circa tre ore, verso le 16.30, le basi delle nubi si sono alzate a 1000 m, il sole è comparso, il vento è ruotato a Nord-Ovest e la «siesta» degli italiani, come verrà definita scherzosamente in seguito si interrompe.

Avvertiamo la direzione di gara e, mentre veniamo aganciati al traino, diamo le ultime disposizioni ad Aldo Pianella e a Vittorio Valesio per il nostro recupero, nel caso assai probabile di interruzione dei contatti terra-aria.

I primi istanti del traino non ci divertono affatto, ma ci consoliamo pensando che il pilota che ci sta rimorchiando non deve stare meglio di noi. A fine pista siamo appena sopra gli alberi che circondano il campo, dopo un rullaggio a tutto piede destro per diminuire l'effetto bandiera che tende a disporre il Caproni nel letto del vento da sinistra.

In compenso, dopo lo sgancio, troviamo termiche turbolente, ma bene organizzate, disposte in strade di cumuli nella direzione verso cui dobbiamo andare. Inoltre il vento in coda ci spinge velocemente in avanti lungo la rotta.

Presto perdiamo il contatto radio con Pianella e Valesio ma non ci preoccupiamo. Infatti abbiamo concordato che l'inseguimento su strada della squadra di recupero faccia una sosta a 60 km circa dal campo per telefonare ad Angers, dove potrebbe ricevere informazioni sulla nostra posizione.

Dopo circa 40 km, in prossimità dell'aeroporto di Saumur, dobbiamo prendere una decisione, se cioè mantenerci con prua Est oppure seguire una rotta che ci porti verso il Sud della Francia. Quest'ultima soluzione offre il vantaggio di una maggiore componente di vento in coda, ma non ci sembra la più opportuna per alcuni motivi.

Primo: l'aeroporto successivo sulla rotta (Châteauroux) si trova a più di 130 km, distanza che non ci sentiamo sicuri di percorrere tenuto conto dell'ora del decollo e dell'eventualità di raggiungere il fronte passato da non molto tempo. Inutile dire che la prospettiva di un fuori campo con il Calif, in zone agricole coltivate soprattutto a grano e a granoturco, già alti più di mezzo metro, non ci alletta per niente, anche in considerazione del forte vento al suolo.

Secondo: la navigazione più incerta, per il fatto che tra Saumur e Châteauroux non vi sono tanti punti cospicui di riferimento come seguendo la rotta Est, dove è più facile orizzontarsi mantenendo a vista l'inconfondibile alveo della Loira e dei suoi affluenti.

Terzo: la previsione indica per le prossime quarantotto ore una disposizione delle isobare nel senso NW-SE lungo le quali dovranno passare i fronti successivi a breve scadenza. Pertanto, anticipando la discesa a Sud rischiamo di trovarci continuamente sulla traiettoria delle perturbazioni associate ai sistemi frontali, mentre, spostandoci ad Est, potremmo sfruttare l'opportunità di volare in zone interessate solo marginalmente dal passaggio dei fronti.

Purtroppo, nei giorni seguenti scopriremo che la traiettoria dei sistemi frontali si svilupperà, contrariamente al previsto, da SW verso NE interferendo con la rotta da noi scelta.

Intanto alle 18.00 del giorno 13, dopo un'ora e mezza di volo abbiamo già percorso 150 km circa, sorvolando una pianura sconfinata resa particolarmente attraente da boschi, castelli e cittadine pittoresche.

Il volo fila liscio sotto la strada di cumuli le cui basi, intanto, si sono alzate fino a 1400 metri.

Inutile dire che io e Pram siamo euforici, anche perché il contatto radio con gli altri concorrenti, partiti più di 4 ore prima di noi, ci rivela che il distacco si è ridotto a circa 60 km. Tuttavia la nostra gioia non dura a lungo. A smorzarla interviene dapprima un'ampia zona di sereno che rallenta notevolmente la nostra corsa facendoci toccare un primo punto basso proprio in una località piena di boschi.

Poi incontriamo un grosso cumulo nembo in via di degenerazione che crea tra noi e la nostra ignota destinazione una fitta barriera di pioggia. Tentiamo di aggirare l'ostacolo portandoci più a Sud in una zona dove il temporale non è ancora arrivato, ma la quota che perdiamo in pochi km ci costringe ad attendere, in uno zero a malapena conquistato, il passaggio della cellula temporalesca; speriamo che con il forte vento e l'instabilità dell'aria si ricostituisca in breve tempo il fenomeno termico, non ostante siano ormai le sette pomeridiane. Abbiamo ancora 100 m di quota e distiamo circa 30 km dall'aeroporto militare di Romorantin.

Senza esitazioni facciamo rotta in quella direzione, intanto ci accorgiamo che il vento è girato verso Sud.

Continuiamo a scendere; il Calif ogni tanto sussulta centrato da qualche bolla disorganizzata. Siamo a 400 m, ma non riusciamo a vedere l'aeroporto militare. Davanti a noi si distende ora un fitto bosco, dall'altra parte, secondo le indicazioni della carta, dovrebbero trovarsi il campo e la cittadina di Romorantin.

Per la verità, ci sembra di scorgere in lontananza a circa 10 km alcune costruzioni. Sarà Romorantin? Deve essere Romorantin. Fino ad ora in altri voli, in Svezia, in condizioni di visibilità ben peggiori non abbiamo sbagliato la rotta; e poi il bosco, la ferrovia, le case con quell'orientamento, tutto coincide.

Decidiamo di avventurarci per coprire quest'ultima di-

stanza, che, con la quota che abbiamo — se fossimo a Rieti in plafond finale a sud di Piediluco non ci darebbe preoccupazioni —. Ma non siamo a Rieti, e sappiamo che, in caso di errore, attraversato il bosco, saremmo troppo bassi per scegliere un campo dove posare senza danni l'aliante.

Ci imponiamo di avanzare sui 100-120 kmh, resistendo alla tentazione di accelerare per superare più velocemente la distanza di verde che scorre sotto di noi.

A metà percorso, l'altitudine è a 280 m, ma abbiamo l'impressione che la nostra altezza sia inferiore.

Infatti, uno sguardo alla carta mi conferma che l'aeroporto di Romorantin è più alto di circa 40 m rispetto a quello di Angers.

Bel colpo Restano ancora 5 km da percorrere. In assenza di vento per attraversare questo tratto sarebbero sufficienti 120 m alla massima efficienza, ma il vento, purtroppo contrario, c'è (se no perchè si agiterebbero in quel modo le fronde degli alberi?).

Ormai le costruzioni della città, che dovrebbe essere Romorantin, si vedono chiaramente. Una occhiata alla bussola, che indica 100 gradi, mi dà un fuggevole senso di sicurezza perchè, se è vero che con quella prua non potremmo non arrivare sulla verticale del campo di volo, è altrettanto vero che le cime degli alberi cominceranno tra non molto a solleticare fastidiosamente il pancione del Calif.

Non resisto alla tentazione di confidare a Pram questa specie di battuta, con il risultato di risvegliare anche in lui, benchè di teutonica discendenza, una sorta di umorismo tipicamente latina. Tant'è che, di rimando, forse costretto dalla tensione a parlare per infiniti, mi risponde «zagagliando». «Pe... pe... pensa quando cime di albero solleticare pancia di aliante, subito dopo noi prenderlo nel cu... cu...».

E di colpo il contatto delle mie natiche con l'aliante comincia a cagionarmi un fastidioso disagio.

Ora la cittadina è alla nostra sinistra, mentre l'aeroporto seguita a giocare a nascondino.

130 metri di altimetro, 90 m sul QFE locale.

Proprio davanti a noi distante circa mezzo km vediamo un prato. Non abbiamo scelta: atterraggio in diretta e speriamo che non ci siano trabocchetti. Superati gli ultimi alberi, fuori il carrello, fuori tutto e piombiamo inattesi nel bel mezzo del campo di volo di Romorantin sotto gli sguardi probabilmente sorpresi di quello che tra breve sapremo essere il fior fiore del volovelismo militare francese. Sono le 19 circa poco più poco meno del 13 giugno 1982. Ci troviamo a circa 180 km da Angers. La brezza che ci rinfresca il viso, in mezzo all'erba più verde del verde, restituisce di colpo entusiasmo ed ottimismo a due piloti che, pochi attimi prima, avrebbero giurato e spergiurato di appendere le ali al chiodo.

Dunque siamo davvero nel bel mezzo della pista dell'aeroporto militare di Romorantin.

E dove altro dovremmo essere?

Tutto, dalla bussola alla carta dava per certo che eravamo a Romorantin. Perchè tanta insicurezza?

Mah Penso perchè un pilota, a differenza di un autopilota, ipotizza l'eventualità dell'errore, anche quando i dati a sua disposizione escludono l'errore, e resta insicuro fin quando non si verifica l'evento che egli si attendeva.

Già, deve essere così ed è bello che sia così; perchè in fin dei conti, se il volo a vela fatto di scelte costantemente radicate su certezze, sarebbe, a tutti i livelli di preparazione e di capacità, molto ma molto meno affascinante.

Ovviamente il volo a vela in distanza libera accentua certi aspetti, come dire, avventurosi, del volo in generale, anche dal punto di vista dei rapporti umani. Per esempio mi chiedo come ci accoglieranno i piloti di Romorantin, mentre con un sorriso a salvadanaio io e Pram apriamo la cappottina ed iniziamo le operazioni di sbarco.

«D'où venez-vous?»

Prima ci qualificiamo: «Siamo dei piloti italiani che partecipano alla Transeuropea. Savez-vous? Veniamo da Angers».

«Ah! La Transeur!»

«Oui, oui» fa di rimando Pram in perfetto francese.

«Et les autres?» domandano.

Già gli altri concorrenti, dove saranno? Un'ora prima erano davanti a noi più a Sud ad una distanza variabile tra i 60 e i 100 km.

«Più avanti, più avanti» rispondo non senza pensare che ciò, oltre ad essere vero, costituisce il tipo di risposta che a loro piaceva sentire da concorrenti italiani in gara con dei francesi.

Purtroppo, mi attendo anche l'immane domanda sul perchè del distacco, così gioco di anticipo cercando di cavarmela con una battuta tipo: «Sapete è per la siesta!» alludendo ad una usanza italiana, forse non più molto attuale e diffusa per l'intera penisola, ma che all'estero continua a caratterizzarci non meno di quella degli «spaghetti e mandolino».

L'ilarità è generale, residue possibili diffidenze sono fugate e veniamo accompagnati in tripudio ad una bevuta collettiva. Poi la telefonata d'obbligo ad Angers ci informa che due concorrenti sono riusciti a percorrere 300 km, mentre gli altri si trovano a distanze variabili di 200, 250 km da Angers, alcuni in campo altri fuori campo.

Per la notte siamo ricoverati gratis in una delle stanze con letti a castello del club privato di volo a vela.

Non sarà la nostra sola esperienza di questo tipo in Francia, dove molti club sistemano gratuitamente per la notte i piloti pellegrini.

A causa delle condizioni proibitive del tempo resteremo a Romorantin quattro giorni.

Passiamo le ore conversando con alcuni soci assidui del club privato di Romorantin e con i piloti militari.

In tal modo apprendiamo che il volo a vela è molto diffuso nell'aviazione militare francese.

Le competizioni sono frequenti, la disponibilità di alianti enorme (numerosi Nimbus, ASW 20, LS 4) e soprattutto

la mentalità è quella del volovelista sportivo, a differenza di quanto accade in Italia.

Una mattina, il cielo ancora piovoso; solito vento da Est, le basi dei cumuli raso terra, i nostri amici sono effervescenti; pare, che ci sia la possibilità di fare gara.

«Hei, piloti italiani se partite per primi vi diamo un traino gratis, ma è top secret!».

L'orgoglio nazionale ci fa cadere nella trappola.

Evidentemente i militari francesi non credono nella giornata, ma serve un volo «civetta» per prendere la decisione definitiva.

Così in men che non si dica ci troviamo agganciati ad un Robin militare a guardarci, io e Pram, come due fessi.

Le condizioni non sono mutate, ad eccezione del vento che ora è tornato a soffiare forte da Ovest.

Eh va bè, andiamo.

Il pilota del traino si esibisce in una partenza con campo in salita destinata ad essere tramandata da padre a figlio.

Infine decolliamo.

Pensiamo di dover seguire il traino in un lungo circuito rotatorio di sicurezza, invece il pilota procede dritto finchè a quota 500 m si mette ad agitare le ali peggio di una cornacchia in amore.

Sganciamo, per disciplina di volo, ma siamo a circa 10 km sottovento al campo in un'aria che in assenza di ostacoli e di irraggiamento si muove solo in senso longitudinale.

Di ascendenze neppure l'ombra eccetto qualche pacca sonora.

«Che famo?» domanda in perfetto romanesco Pram.

Penso che dobbiamo stare al gioco, ma è dura.

Per fortuna una specie di boschetto su un collino alto si e no una ventina di metri sulla pianura, opponendosi al vento, genera una specie di ascendenza sbilenca alla quale ci aggrappiamo.

Da terra Pianella ci comunica che i concorrenti e la direzione di gara sono in grande attesa. Vogliono sapere posizione, quota e condizioni.

Ci riserviamo una frequenza su cui possiamo parlare a volontà.

La tentazione di ricambiare lo scherzo dello sgancio, a distanza limite per il rientro in campo, ci induce a comunicare: «Qui è Charlie Papa a circa 40 km SE dal campo, in salita più due, 800 m».

Ovviamente abbiamo raddoppiato tutto, salvo i valori di salita che, in un eccesso di megalomania, abbiamo addirittura quadruplicato.

In un batter d'occhio il cielo si riempie di alianti e di voci. Poco dopo molte, moltissime ci sembrano su di giri.

«Nous sommes fottus (siamo fottuti)». Esclama qualcuno.

«Dove sono gli italiani?» chiedono i soliti curiosi.

Ma noi ci siamo imposti il silenzio radio.

Intanto tentiamo di andare avanti, finchè dopo cinque ore con soli trenta km percorsi, un campetto nei pressi di Vierzon ci sembra sufficientemente anonimo per sfuggire l'incontro con qualche concorrente che ha trovato sgradevole il nostro scherzo.

Purtroppo, dopo un'oretta, un'orda di concorrenti prende terra sullo stesso campo.

La rissa ci pare inevitabile. Comunque, a mani alzate, punto sui primi piloti che hanno trascinato gli alianti ai bordi della pista e con il sorriso più candido esclamo: «Salve!!!» Ricevendo in risposta corale «Oh, merde!!!».

Il giorno successivo, perdurando temporali e cielo coperto, agganciamo il carrello e partiamo per Roanne. Ormai il tempo stringe, tutti dobbiamo essere in Italia per impegni di lavoro entro i prossimi 5 giorni.

Arriviamo all'aeroporto verso le 22.00 giusto in tempo per partecipare ad una festa del locale Aero Club, ed incontrarci con uno dei concorrenti della T.E., l'olandese Vander Velde. Beviamo, ridiamo e scherziamo fino a notte fonda, anche perchè le condizioni meteo continuano ad essere proibitive.

Finalmente alle quattro andiamo a letto nella solita sistemazione a castello. Prevediamo di farci una bella dormita ed invece ci siamo appena addormentati quando l'olandese, come un energumeno, entra nella stanzetta urlando in un italiano stentato «l'onda, l'onda!!!». Il primo a svegliarsi di soprassalto è Pianella. Mi fissa allarmato perchè ha capito che c'è una bomba. Mi precipito alla finestra e vedo uno spettacolo da mozzafiato. Sulle colline, al di là della pista d'atterraggio, si staglia netta nell'azzurro del cielo, illuminata dai primi raggi del sole, una lenticolare dai contorni perfetti, piatta allungata e tremendamente invitante.

In mezz'ora l'aliante è montato e portato in pista.

Decolliamo, digiuni ed insonnoliti alle 07.00 circa.

Subito dopo lo sgancio, a 800 m QFE, entriamo in laminare.

La media di salita è bassa, 1.50 m, ma la magia della salita silenziosa e senza scosse nel primo mattino ci dà sensazioni che non si possono comunicare.

Poco a poco la valle della Roanne si fa piccola, l'orizzonte si allarga e ci troviamo sopra un mare sconfinato di nubi. Percorreremo sul fronte dell'onda (generata da un vento da SW) circa 100 km con prua 180°, poi saremo costretti a tornare indietro di una trentina di km a causa della sottostante copertura, alla ricerca di un po' di sereno dove effettuare con sicurezza la discesa.

Nell'atterrare nella piccola superficie di Saint Chamond, non sappiamo che sarà il nostro ultimo exploit nell'ambito della 5ª edizione della Transeuropea.

Le Alpi sono vicine, tira aria di casa e speriamo ancora di attraversare le nostre montagne in volo, ma non avremo fortuna.

Peccato, del resto, prima di affrontare il raid Svezia-Rieti, comprendendovi anche una tratta della Transeuropea per arricchire le nostre esperienze, non ci eravamo illusi,

ben sapendo che la meteo è bizzarra e che un periodo normalmente favorevole per voli di distanza sul territorio europeo, può, a seconda degli anni, rivelarsi negativo.

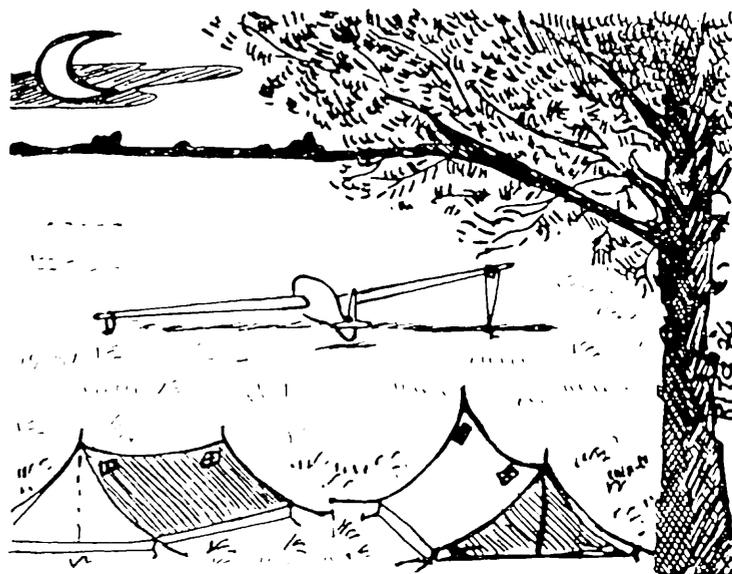
Non per nulla ci eravamo prefissi, oltre allo scopo sportivo, quello documentaristico (film Valesio) e pubblicitario (Rieti volovelistica).

L'altro interrogativo riguardava come ci avrebbero accolto i volovelisti svedesi, danesi, tedeschi e francesi.

Beh, scherzi a parte, il calore, la cordialità e lo spirito di collaborazione che hanno animato tutti i nostri incontri con i piloti europei, ci hanno fatto sentire partecipi di una grande famiglia.

Non fosse che per questo, la nostra impresa, che qualcuno si è subito affrettato a definire inutile, non è stata, assolutamente no, una impresa inutile!

Ugo Paolillo



I nostri corrispondenti

Ecco un primo elenco di collaboratori che ci hanno inviato l'autorizzazione a pubblicare il loro nome tra i nostri corrispondenti e che si sono impegnati ad inviarci almeno dei resoconti due volte all'anno!!!

ALZATE	— Maestri Giancarlo, Via Adua 2 - 22046 MONGUZZO - CO
AOSTA	— Dondero Giovanni, fraz. Rovie - 11100 ST. CHRISTOPHE - AO
BOLZANO	— Weber Giorgio, Via Collina 29 - 39018 TERLANO - BZ
FOGGIA	— Pecorella Gaetano, Via G. Calvanese 45 - 71100 FOGGIA
FOLIGNO	— Filippucci Alberto, Via Fonte del Campo 13 - 06034 FOLIGNO - PG
GORIZIA	— De Simone Laura, Via Pascoli 22 - 34170 GORIZIA
PADOVA	— Dal Bianco Mario, Via P.P. Vergerio 15 - 35100 PADOVA — Galvani Laura, Via C. Battisti 15/a - 35020 LEGNARO - PD
PALERMO	— Ribolla Willy, Via Leonardo da Vinci 637 - 90135 PALERMO
PRETURO	— Marinucci Mario, Via XX Settembre 19 - 67100 L'AQUILA
RIETI	— Rovesti Plinio, Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
SARDEGNA	— Sanna Dino c/o RAI-TV, V.le Bonaria 124 - 09100 CAGLIARI
TRENTO	— Marchi Umberto, Via Asiago 4 - 38050 VILLAZZANO - TN
VALBREMBO	— Capoferri Sergio, Via Pradello 2 - 24100 BERGAMO — Brugali Pino, Via Bernareggi 5 - 24100 BERGAMO
VICENZA	— Ellero Piergiorgio, Via Elmas 2 - 36100 VICENZA RETTORGOLE

Tutti possono fare i corrispondenti di VOLO A VELA, non occorre rivestire particolari incarichi ma è indispensabile un po' di buona volontà ed inviare alla redazione di Como (Via Partigiani 30) il seguente testo sottoscritto dall'interessato:

«Il sottoscritto autorizza la rivista VOLO A VELA ad includerlo nell'elenco dei corrispondenti dai campi di volo e si assume il volontario impegno di inviare almeno due volte all'anno articoli, cronache o relazioni relative alla attività volovelistica del campo di Nei limiti del possibile, collaborerà anche alla maggior diffusione della rivista riservandosi la più ampia libertà d'opinione e d'espressione».

Specificare: indirizzo, Club di appartenenza e recapiti telefonici.

I lavori della Commissione di Specialità

VERBALE N. 28

Valbrembo 10 ottobre 1982, ore 9.30

Presenti: Duranti, Galli, Gritti, Spelta, Vergani

Invitati: Gavazzi, P. Morelli

1) Dalla relazione del Prof. Morelli reduce dalla riunione della FAI-CIVV del 10 settembre 1982 emergono le seguenti maggiori spese per equipaggio preventivabili per la partecipazione italiana ai Mondiali 1983:

Ordine del giorno:

- 1) Preventivo Campionati Mondiali 1983 (Hobbs, USA)
- 2) Proposta di nomina a Direttore dei Campionati Italiani 1983 e 1984
- 3) Varie.

— Iscrizione S 1.000 x 1.500 lire	= 1.500.000	Differenze +	500.000
— Traini (a pagamento anzichè inclusi nella quota d'iscrizione) n. 20 x S 25 x 1.500 lire	= 750.000	+	750.000
— Assicurazioni varie (670 + capo aliante ed RCT - 370 pilota ed aiutanti)	= 2.940.000	+	940.000
— Toelettatura aliante	= 1.000.000	+	1.000.000
			3.190.000
3.190.000 x 6 equipaggi	= 19.140.000		
caposquadra: aereo vitto alloggio	= 3.125.000		
autovettura per caposquadra	= 1.400.000		
			23.665.000

per complessivi 176.665.000 di costo preventivabile.

PREVENTIVO 1983 STANZIAMENTI VOLO A VELA ITALIANO

	Vecchio preventivo		Nuovo preventivo		Differenze
a) Cap. 41 - Attività sportiva:					
Campionati Italiani	110.000.000		110.000.000		
Campionati Mondiali (1)	153.000.000	(6 piloti)	176.000.000		+ 23.000.000
Competizioni Europee (giovani)	20.000.000	283.000.000	20.000.000	306.000.000	+ 23.000.000
b) Cap. 44 - Corso Istruttori		10.000.000		20.000.000	+ 10.000.000
d) Cap. 52 - Contributo gare:					
Trofeo Colli Briantei	4.000.000			7.000.000	
Altre	3.000.000	7.000.000			
e) Cap. 57 - ACCVV - contributo		70.000.000		99.000.000	+ 29.000.000
f) Cap. 61 - Tutela impianti realizzati presso l'ACCVV -	20.000.000				
- Manutenzioni -					
- Meccanizzazione Ground clock	10.000.000	30.000.000		30.000.000	
g) Cap. 62 - Provvidenze ai piloti		76.000.000		76.000.000	
h) Cap. 81 - Quota 1983 Acquisto velicoli (2)		390.000.000		390.000.000	
i) - Quota 1983 CONI per Camp. Mondiali '85				66.000.000	+ 66.000.000
		866.000.000		994.000.000	+ 128.000.000
(2) 2 Robin - 4 Twin Astir - 2 Falke.					

2) Al fine di garantire una certa continuità nelle operazioni preparatorie dei Campionati Mondiali 1985 a Rieti si propone che la direzione dei Campionati Italiani di classi Libera, 15 metri e Standard sia del 1984 (Premondiali) che del 1983 venga adata al Prof. Piero Morelli che per quest'ultima edizione darà risposta di disponibilità entro il prossimo 15 novembre.

Per le altre classi (Biposto e Promozione) si dà mandato al Presidente dell'ACCVV Gavazzi di interpellare altri candidati.

3) Si propone il seguente Calendario Sportivo 1983:

- 27-28-29 maggio - 4-5 giugno
Trofeo Colli Briantei
- 29 maggio - 5 giugno
Gara di Pentecoste

- 10 luglio - 16 luglio
Coppa del Velino
- 29 luglio - 8 agosto
Campionati Italiani Libera, 15 metri, Standard
- 11 agosto - 21 agosto
Campionati Italiani Biposti e Promozione
- 4 settembre - 11 settembre
Coppa San Pedrino

Dal 3 ottobre al 17 ottobre 1983 si svolgerà a Rieti il consueto corso per istruttori.

Il Presidente

Walter Vergani

VERBALE N. 29

Bologna 16 ottobre 1982, ore 15

Presenti: Duranti, Galli, Spelta, Vergani.

Invitati: Piludu.

Ordine del giorno:

- 1) Aggiustamenti Bilancio previsione 1983
Volo a Vela.
- 2) Esame verbale riunione di Valbrembo del 27 marzo 1982 di un gruppo di volovelisti («Magna charta»).
- 3) Varie.

1) Sono previsti ritocchi ad alcune voci di spesa del bilancio di previsione Volo a Vela 1983 presentato con verbale n. 27 del 18 settembre 1982.

- Cap. 41: da 153.000 a 176.000 costo preventivato della partecipazione italiana ai Mondiali 1983 (Hobbs, USA) ove confermata nel numero di 6 piloti ed ove non vengano ottenute facilitazioni per trasporti di materiale e persone o sussidi esterni.
- Cap. 44: Incremento da L. 10 a 20 milioni dello stanziamento per corso istruttori 1983.
- Cap. 57: Aumento da 70 a 99 milioni del contributo annuale dell'AeCCVV.
- Cap. 64: Inclusione di una spesa di L. 20.000.000 da destinare ai clubs periferici per acquisto di paracadute.
- Cap. 84: Inclusione della somma di L. 66 milioni corrispondente alla quota 1983 CONI per la realizzazione delle previste infrastrutture sull'aeroporto di Rieti in vista dell'organizzazione dei Campionati Mondiali 1985.

Si allega al presente verbale il preventivo di spesa 1983 rettificato con evidenziate le maggiori richieste.

2) La Commissione riconosce validi gli obiettivi per un

logico futuro del Volo a Vela formulati da un gruppo di volovelisti nella citata riunione. Li fa propri e li raccomanda all'AeCI ed alla prossima Commissione di Specialità. In particolare concorda:

- a) sulla necessità di aumentare il numero dei piloti che, conseguito il brevetto, praticano effettivamente lo sport;
 - b) di operare affinché la specialità Volo a Vela nei clubs periferici ottenga adeguata autonomia economico operativa vista la profonda diversità di natura e di esigenze del Volo a Vela rispetto le altre specialità aeronautiche;
 - c) di operare affinché non solo il costo economico del Volo a Vela, ma anche quello sociale venga ridotto. Per costo sociale si intende tutto quel bagaglio di lavoro, fatiche, tempo impiegato per poter realizzare un'ora di volo. In pratica l'ottenimento di maggiore snellezza operativa e burocratica, pur nel rispetto della necessaria regolamentazione;
 - d) di sviluppare attività scientifiche e di ricerca oggi sopite al fine di ottenere per il volo a vela italiano una sua connotazione originale e diminuire la dipendenza dall'estero.
- 3) a) La Commissione approva il bilancio consolidato dei campionati Europei e di quelli Italiani 1982, eventi simili per aver avuto svolgimento sullo stesso terreno ed in periodi immediatamente successivi l'uno dall'altro, possono essere considerati come componenti di un unico fatto amministrativo.
- Dei Campionati Europei sono in arrivo fatture per circa 3.000.000 di lire non incluse nel consuntivo. Il bilancio consolidato porta così un complesso di uscite per L. 225.418.360 con entrate per L. 223.348.176 ed un disavanzo di circa 2.100.000 lire che viene approvato e che trova capienza per la sua copertura nello stesso Cap. 41.
- b) Si approva e si propone di spendere sul Cap. 41 il consuntivo di L. 21.795.193 corrispondente alla realizzazione sull'aeroporto di Rieti di un impianto di diffu-

sione voce nel quadro delle opere necessarie all'organizzazione Campionati Mondiali '85 (= CM 85).

c) Si propone di girare al Cap. 41 la spesa di 3.600.000 (maggiore uscita per partecipazione ai Campionati Europei di Classe Club = Euroclub) già approvata con iscrizione al Cap. 62 (Verbale 27 punto 2-b).

d) Si propone di destinare i residui 24/26 milioni del Cap. 41 al potenziamento di un aereo trainatore Stinson L 5 dell'AeCCVV, mediante l'installazione di un motore da 235 HP.

e) La Commissione approva il preventivo corso Istruttori 1982 a suo tempo presentato e che allega al presente verbale.

Per quanto riguarda il punto 4 del citato consuntivo si propone di dare incarico al Comandante Guido Bergomi istruttore dell'AeC Roma della prevista riscrittura dei libri di testo in considerazione del fatto che ha già redatto l'edizione AeCI del libretto «Programmi Teorici e Pratici per il conseguimento del brevetto di Pilota Privato d'aliante» nel 1981.

f) La Commissione propone di aumentare i premi di brevetto «C» a L. 500.000 per tutti, più L. 100.000 per i brevettati di età inferiore ai 26 anni e ciò in considerazione del diminuito valore della lira.

Chiede inoltre che venga adeguata per la stessa ragione la cifra globale destinata ai contributi per l'attività aeroscolastica dei clubs. L'ultimo conteggio assegnava L. 250.000 per ogni brevetto.

g) La Commissione approva il consuntivo di spesa della partecipazione italiana ai Campionati Europei presentata dal Capo Missione Dr. Attilio Pronzati, cui esprime il vivo ringraziamento a nome sia dei piloti che dell'AeCI per l'appassionata ed efficiente attività donata durante lo svolgimento delle gare.

La Commissione sente inoltre il dovere di ringraziare tutta l'équipe che alle dipendenze del direttore di gara ha reso possibile l'effettuazione di questa competizione in modo eccellente e tale da riscuotere larghissimi consensi dalle rappresentative straniere, risultanti in più che benevoli apprezzamenti sulla stampa di molti di essi.

Ringrazia soprattutto l'Ing. Duranti per l'opera svolta spesso con grande sacrificio personale quale direttore di gara e propulsore della sua relativa organizzazione.

h) La Commissione approva le tariffe 1983 dell'AeCCVV e valide per soci preventivamente associati ad altri Aeroclubs periferici:

- Traini a 700 m 15.000 lire, a 1000 m 19.000 lire;
- Affitto aliante:
 - L. 10.000 fino a 30'
 - L. 16.000 fino a 60'
 - L. 32.000 fino a 120'
 - gratis oltre 120'
 - L. 40.000 al giorno per gare
- Stages - iscrizione:
 - L. 120.000 (84.000 con aliante proprio)
 - L. 30.000 contrib. per utilizzo infrastr. AeCCVV
- Recuperi via aerea: L. 96.000/ora

— Recuperi via terra: L. 240/km

— Ora lavoro officina: L. 14.000/ora

PREVENTIVI DI SPESA CORSO ISTRUTTORI 1982 A.CC.VV. RIETI

1) Diarie e spese viaggio componenti corpo docente:		
— n. 3 insegnanti e/o istruttori per 15 gg. con un rimborso di L. 50.000 al giorno	L.	2.250.000
— spese di viaggio L. 180 al km per auto/treno prima classe/aereo	L.	1.400.000
2) Rimborso spese ospitalità ispettori e commissioni	L.	500.000
3) Rimborso spese personale per pulizia uffici / aula lezioni / palazzina allievi: 2 persone per 16 gg. con una tariffa di L. 14.000 al giorno	L.	448.000
4) Incarichi per traduzioni, riscrittura libri di testo ed esecuzione disegni - Guido Bergomi	L.	4.200.000
5) Rimborso spese viaggio e trasferte allievi allontanati dal corso per nuova sessione esami	L.	600.000
* Le prestazioni, i compensi ed i rimborsi indicati sono comprensivi della ritenuta d'acconto o dell'IVA.		
6) Spese per mezzi:		
— Carburante e lubrificante aerei da traino: carburante litri 2.200 a L. 1.170	L.	2.574.000
— Olio	L.	350.000
— Noleggio traini 40 ore a L. 45.000/h	L.	1.800.000
— Noleggio aliante 80 ore a L. 16.000/h	L.	1.280.000
7) Utenze varie:		
— Energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua		
8) Acquisto materiali didattici vari	L.	400.000
9) Fotocopie	L.	400.000
10) Attrezzature didattiche:		
— n. 2 registratori magnetici	L.	700.000
— n. 1 proiettore per diapositive	L.	1.100.000
— n. 1 schermo per proiezione	L.	140.000
11) Organizzazione, segreteria, spese telefoniche	L.	458.000
	TOTALE	<u><u>L. 20.000.000</u></u>

Presentato ed approvato alla riunione del Consiglio federale del 30 ottobre 1982.

La Commissione di Volo a Vela termina con questa riunione i lavori relativi al proprio mandato, così scaduto. Ringrazia l'AeCI per lo sviluppo in crescendo degli interventi a favore del Volo a Vela, passati da 142 milioni del 1979 ai 371.000 del 1982 e prega di ringraziare il CONI per il suo concreto, generoso e determinato apporto specialmente in vista dei Campionati del Mondo che l'Italia dovrà organizzare.

Il Presidente
Walter Vergani

Relazione sulla riunione della FAI-CIVV del 10 settembre 1982 a Parigi

Presenti: i delegati di 16 Paesi (Argentina, Austria, Belgio, Egitto, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gran Bretagna, Irlanda, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Spagna, Stati Uniti, Svizzera).

La riunione ha avuto carattere straordinario date le ben note vicende politico-militari che hanno portato alla cancellazione dei Campionati Mondiali in Argentina e alla successiva scelta, attraverso una votazione per corrispondenza, degli Stati Uniti in sostituzione.

Il Presidente ha informato che la votazione per corrispondenza, entro il termine del 30 giugno 1982, diede il seguente risultato. A favore degli Stati Uniti (che proponevano Hobbs, New Mexico, giugno-luglio 1983): 16 voti (Argentina, Australia, Belgio, Bulgaria, Canada, Danimarca, Egitto, Finlandia, Francia, Germania Federale, Gran Bretagna, Grecia, Jugoslavia, Norvegia, Stati Uniti, Svezia). A favore del Sud-Africa (che proponeva Bloemfontein, febbraio 1983): 4 voti (Austria, Italia, Lussemburgo, Sud-Africa).

Astenuti: Svizzera, Ungheria, Unione Sovietica.

L'organizzazione dei XVIII Campionati Mondiali è stata pertanto affidata agli Stati Uniti. Poichè nessuna obiezione è stata sollevata, nè viene sollevata dai delegati presenti in merito a questa scelta, la decisione è stata ratificata.

I Campionati Europei (per le tre classi FAI): su invito del Presidente, il delegato italiano ha riferito sullo svolgimento di questa competizione sulla base di una relazione e di dati fattigli pervenire dall'Ing. Duranti, direttore dei Campionati. In particolare, fornisce informazioni sulla partecipazione, sui temi di gara, sugli atterraggi fuori campo e loro esito, sulle classifiche e sulle lievi modifiche alle stesse apportate dopo la conclusione dei Campionati, sul sistema di punteggio, sulle foto dei piloni, e in particolare sull'«orologio di terra» che ha rappresentato una novità di rilievo.

I delegati di Nietlispach e Ragot, che hanno partecipato come concorrenti, e Johannessen, che è stato presente alcuni giorni come osservatore, hanno espresso commenti favorevoli. Valutazioni favorevoli sono state riportate anche da diversi delegati a nome delle squadre dei rispettivi Paesi, presenti a Rieti.

Alcune critiche, di portata peraltro assai limitata, hanno riguardato la carenza di informazioni a terra durante le prove (ma si sa benissimo che questo è un inconveniente legato all'adozione del «ground clock» e che identica sarebbe la situazione col sistema «photo-time»); una presunta mancanza di flessibilità di fronte alla possibilità di passare a temi alternativi nel caso di incerte e variabili condizioni meteo; una presunta rigidità nel richiedere che il traguardo di arrivo dovesse essere tagliato sempre nella stessa direzione.

Particolare interesse ha destato l'«orologio di terra». La delegazione americana ha espresso l'intenzione di prendere in considerazione questo sistema per i Mondiali 1983, come possibile alternativa all'oneroso sistema tradizionale.

Mondiali 1983: la delegazione americana (costituita da Hal Lattimore, organizzatore e direttore di gara, Eric Mozer e John Dezzutti) ha illustrato i diversi aspetti dell'organizzazione ed ha proposto una bozza di regolamento.

Hobbs è una cittadina del New Mexico prossima al suo confine orientale col Texas e a circa 300 km a Nord di Marfa. Dispone di un enorme aeroporto ex-militare con notevoli infrastrutture, a 8 km dalla città. Altitudine: 1100 metri.

Le condizioni meteo sono simili a quelle di Marfa, ma un po' meno forti. Il terreno, pianeggiante per gran tratto attorno a Hobbs, è più umido, per la presenza di acqua di irrigazione.

L'aeroporto internazionale più vicino è a Dallas, Texas, circa 600 km a Est. Il porto più vicino è Houston, Texas, a circa 1000 km. Date: allenamenti ufficiali dal 21 al 25 giugno; gare dal 26 giugno all'11 luglio.

In previsione della partecipazione di un numero limitato di Paesi, sia per la ormai ricorrente situazione connessa col Sud-Africa sia per l'elevato costo di partecipazione, il numero massimo consentito di piloti per ogni Paese è stato portato da 4 a 6, con un massimo di 3 per classe. Gli organizzatori avevano proposto un massimo di 2 per classe ma, per evitare una forzata partecipazione in classe libera, la Commissione, con voto largamente maggioritario, ha preferito portare questo limite da 2 a 3.

La partecipazione si annuncia assai costosa poichè non sono previste facilitazioni sul viaggio delle persone, nè sul trasporto degli alianti, nè sul noleggio delle autovetture. Inoltre, a causa della elevata quotazione del dollaro rispetto alla lira, si annuncia onerosa anche la spesa di vitto e alloggio pro-capite. E' stato promesso l'invio di dati più precisi al riguardo al più presto.

Sarà proibito il volo in nube e l'installazione della bussola Bohli e similari.

Il sistema fotografico dei piloni sarà quello tradizionale americano, assai simile a quello in uso a Rieti da dieci anni.

Secondo la tradizione, durante i Campionati avrà luogo il Congresso OSTIV, con sede sullo stesso aeroporto. Novità: il «call for papers», in aggiunta a numerosi argomenti riguardanti il volo a vela e gli alianti, include per la prima volta anche il volo libero e i deltaplani.

Piero Morelli
Delegato AeCI nella CIVV

La VII edizione del Trofeo "SAN PEDRINO"

*Note Meteosportive
di Plinio Rovesti*

Dopo due mesi di Campionati (Biposto - Promozione - Europei - Italiani) non ci si poteva certo attendere per la disputa della VII edizione del Trofeo San Pedrino, l'affluenza a Rieti di numerosi concorrenti. Il 5 settembre, infatti, in linea di volo pronti per la partenza, ne abbiamo contati otto. Per vero dire un po' pochini per la disputa di una gara che metteva in palio oltre al bellissimo trofeo, un numero di coppe superiore a quello dei concorrenti. Ma tant'è! Ormai la «macchina» era avviata e, pochi o tanti, bisognava farla funzionare.

Il tempo, da parte sua, non è che abbia dato una mano ai magnifici otto ed agli organizzatori. Anzi, diremmo proprio il contrario.

E così, su otto giornate disponibili, si son rimediate quattro «garette», tre delle quali, per renderle valide, s'è dovuto trasformarle in distanze su banda.

Quindi, ciclo meteorologico balordo, nel corso del quale gli otto concorrenti hanno avuto vita dura (per vero dire i concorrenti son stati sette, perchè l'ottavo, dopo la prima prova, conclusasi per lui con zero punti, sparì dalla circolazione senza lasciar traccia di sè).

Va ancora rilevato che nella prima decade di settembre si sono riscontrati a Rieti tutti i fenomeni meteorologici sfavorevoli al volo a vela. Prima una interminabile perturbazione, poi aria stabile, venti catabatici da Nord Est, eccessiva copertura per «etalement» dei cumuli, ed infine, vento inesistente al suolo.

A questo punto i nostri lettori si chiederanno se valeva la pena di pubblicare queste note per illustrare una «garetta» che oltre ad aver avuto come protagonisti «quattro gatti», ha incontrato tante difficoltà per mettere assieme il numero minimo di prove che il regolamento richiede per conferire validità alla competizione.

Noi però riteniamo che le contrarietà che i concorrenti hanno dovuto superare per portare felicemente a termine questa VII edizione del Trofeo San Pedrino, abbiano finito col valorizzare la gara. Inoltre, assieme al merito dei concorrenti, riteniamo doveroso spendere due parole anche per gli altri «quattro gatti» che costituiscono lo staff direttivo della competizione. Un direttore di gara, che fungeva anche da presidente della commissione sportiva e da cronometrista; un meteo-commissario sportivo, ed un motorista-montatore-osservatore meteo, nonchè due piloti trainatori.

Orbene, questi pochi uomini, in perfetta armonia con

lo sparuto gruppo dei concorrenti, hanno portato a buon fine la competizione senza problemi, chiudendo così a Rieti l'attività agonistica 1982.

Dopo queste indispensabili premesse, vediamo nei dettagli come sono andate le cose, giorno dopo giorno.

5 SETTEMBRE 1982 - Prima gara

Sull'Italia regime di alta pressione a debole gradiente. Una perturbazione sul Mediterraneo tende a portarsi verso levante, determinando una diminuzione della pressione ad iniziare dal settore occidentale (fig. 1).

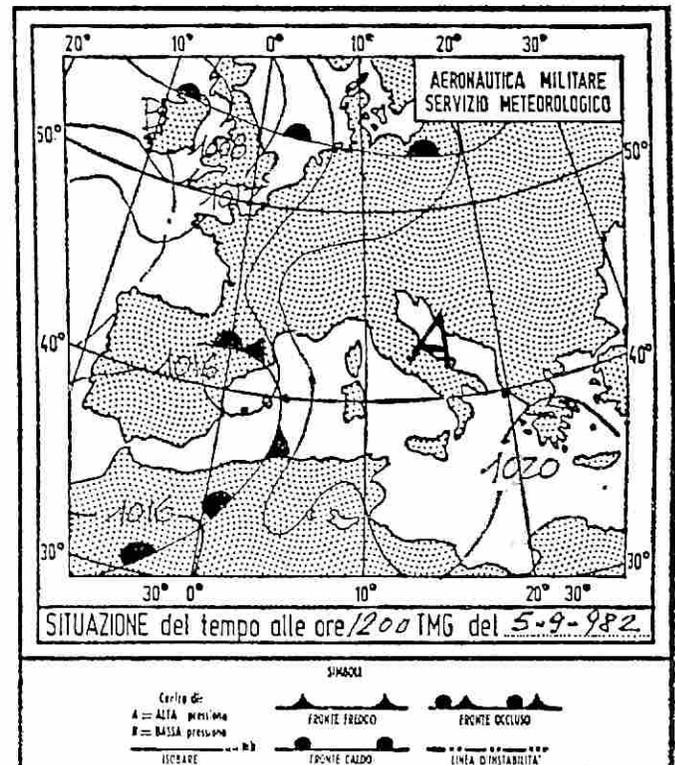


Fig. 1

I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1000 metri; a quote superiori, moderati dal 3° quadrante (fig. 2).

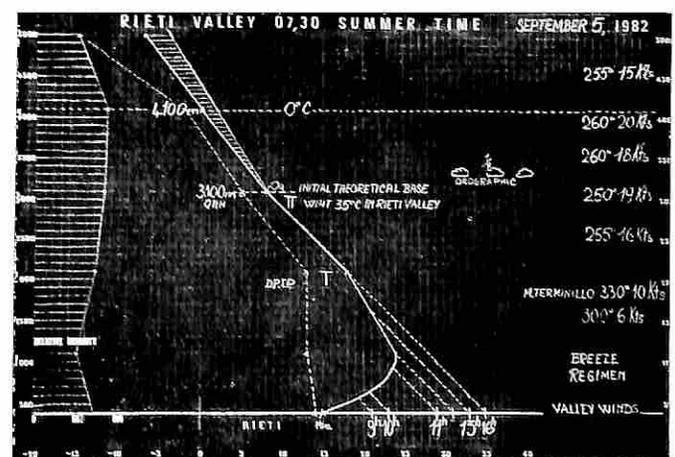


Fig. 2

Viene assegnato come tema di gara una corsa di andata e ritorno di 147,8 km sul percorso Rieti-Assisi.

Le condizioni di veleggiamento sono povere per la forte stabilità regnante dal suolo a 2.000 metri e per la quasi totale mancanza di cumuli.

Degli otto concorrenti partiti, soltanto due riescono a completare la prova. Quattro atterrano a Foligno, un altro a Cortaccione, ed uno riprende terra a Rieti dopo aver fatto volo locale. Ecco i primi tre classificati:

- 1) W. Pramstraller alla media di 84,030 km/h
- 2) Mazzi e Cappanera alla media di 55,610 km/h
- 3) Budini Gattai per aver percorso 108,9 km

Il passaggio della perturbazione atlantica segnalata il giorno precedente, crea condizioni di cattivo tempo in tutta la penisola e costringe i concorrenti a terra per ben quattro giorni.

10 SETTEMBRE 1982 - Seconda gara

La depressione creatasi sull'Italia in seguito al passaggio dell'intensa perturbazione atlantica segnalata il primo giorno di gara, si va lentamente colmando. I venti spirano da Nord Est determinando moderati fenomeni di sottovento in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico. La forte umidità dell'aria darà luogo ad una notevole copertura per «etalement» dei cumuli e la loro degenerazione in cappe di stratocumuli (fig. 3). La prova del giorno è costituita da una corsa di andata e ritorno Rieti-Bettona.

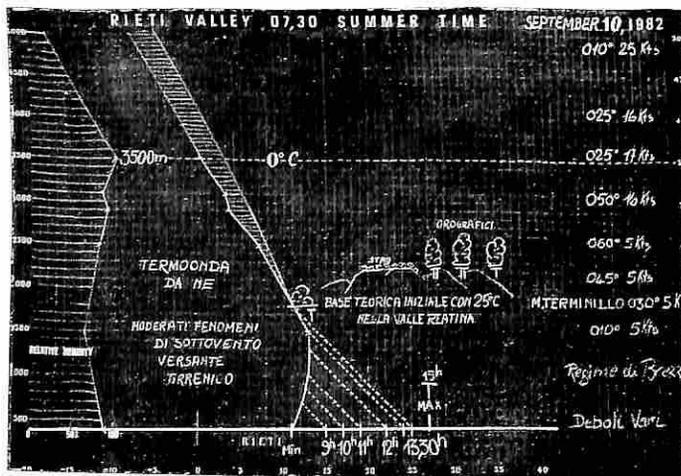


Fig. 3

Nessuno dei sette concorrenti rimasti in gara riesce a completare la prova, che viene pertanto trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati in base ai chilometri percorsi:

- 1) W. Pramstraller - atterrato a Spoleto km 108,8
- 2) Giuseppe Cosimi - atterrato a Bevagna km 84,6
- 3) Colombo e Bagnoli - atterrati a Foligno km 52,6

Dopo la seconda prova Pramstraller continua a capeggiare la classifica generale.

11 SETTEMBRE 1982 - Terza gara

Una debole circolazione di aria fresca, umida ed insta-

bile si mantiene attiva nelle regioni dell'Italia meridionale. Venti deboli variabili dal suolo a 1.500 m QNH; a quote superiori, ancora venti moderati da Nord Est (fig. 4). L'umidità dell'aria è ancora notevole fino ad oltre 3.000 metri.

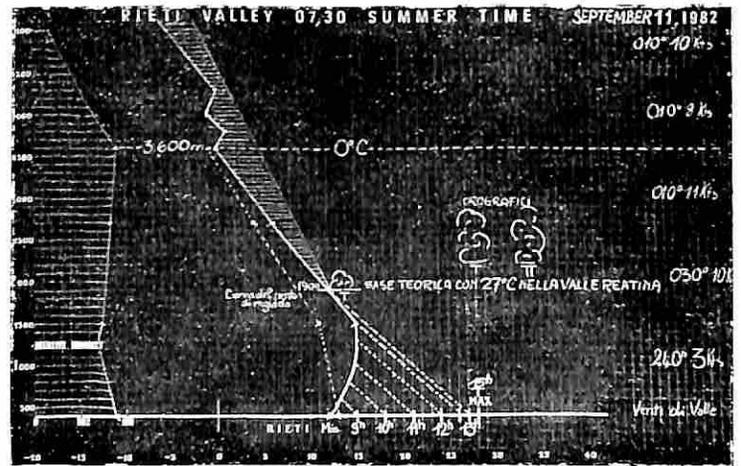


Fig. 4

Possibilità di acquazzoni isolati e di «etalement» dei cumuli.

Viene pertanto assegnato una breve corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Foligno di 118 chilometri.

Soltanto Cosimi e Paolillo riescono a raggiungere Foligno, dove però sono costretti ad atterrare. Gli altri cinque concorrenti riprendono terra a Rieti. La prova viene trasformata in distanza su banda. Pramstraller rimane in testa alla classifica generale.

12 SETTEMBRE 1982 - Quarta ed ultima prova

La situazione meteorologica generale rimane pressochè immutata. I venti continuano a spirare da Nord Est fino a 2.00 m QNH, determinando venti catabatici in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico (fig. 5).

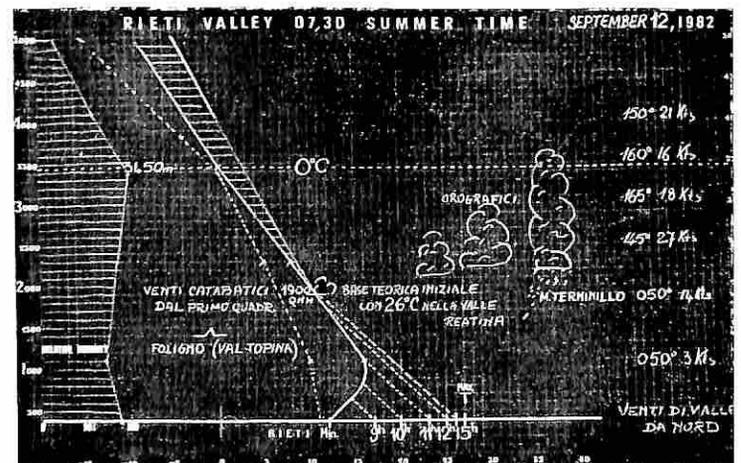


Fig. 5

Viene pertanto assegnato come tema di gara una corsa di andata e ritorno di 144 km sul noto percorso Rieti-

Bettona, percorribile con l'appoggio termodinamico dei Monti Martani.

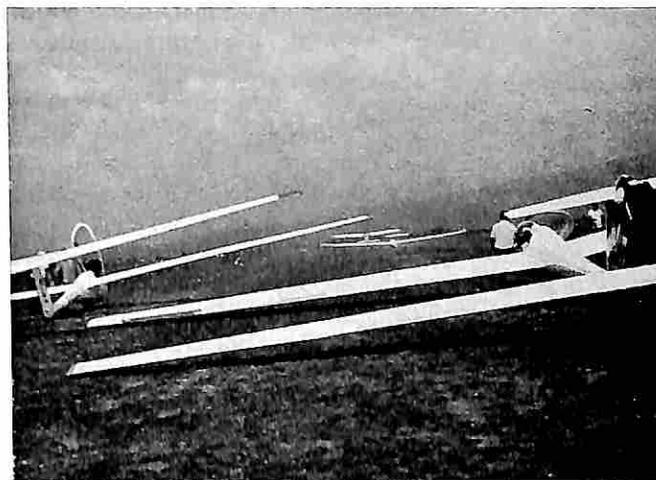
Su sette concorrenti partiti, quattro riescono a completare la gara; due atterrano a Foligno ed uno a Spoleto.

Ecco i primi tre classificati:

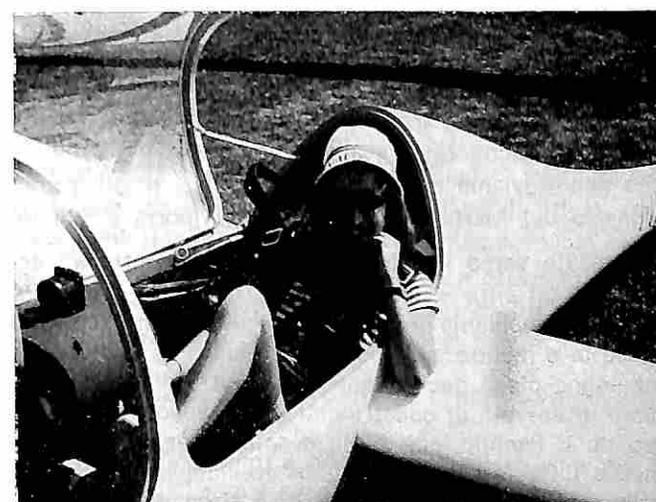
- 1) Giuseppe Cosimi alla media di 59.910 km/h
- 2) W. Pramstraller alla media di 57.377 km/h
- 3) Budini Gattai alla media di 54.684 km/h

Ed ecco, dopo la quarta ed ultima prova, la classifica generale completa della competizione:

- | | | |
|-------------------------|-----------|-------|
| 1) Wolfram Pramstraller | con punti | 2.365 |
| 2) Giuseppe Cosimi | » | 2.194 |
| 3) Ugo Paolillo | » | 1.368 |
| 4) Budini Gattai | » | 1.340 |
| 5) Colombo e Bagnoli | » | 950 |
| 6) Mazzi e A. Cappanera | » | 862 |
| 7) Giovanni Massoni | » | 835 |



... pochi ma buoni!



Giovanni Mazzi aveva come «secondo» una rappresentante del gentil sesso: Arianna... che gambe!



Il vincitore del VII Trofeo San Pedrino Wolfram Pramstraller dell'Ae.C. di Roma.

Wolfram Pramstraller, dell'Ae.C. di Roma, ha vinto meritatamente il Trofeo San Pedrino, seguito a 171 punti dal torinese Cosimi, la rivelazione dell'anno.

Nella serata dell'ultimo giorno di gara, Manlio Pelini, direttore della competizione, ha proceduto alla proclamazione del vincitore ed alla premiazione dei concorrenti,

ognuno dei quali ha ricevuto la sua coppa. Ugo Paolillo, vice presidente dell'Ae.C.C.V.V. ha concluso con parole di compiacimento sia per i concorrenti sia per i dirigenti di questa «garetta»; la quale, non ostante tutto, è risultata abbastanza dura ed altamente selettiva. L'appuntamento è per Bologna al Briefing delle due torri.

Plinio Rovesti

Cronaca di un volo a Bettona

Coppa S. Pedrino 1982, 12 settembre domenica, 4ª e ultima prova, se anche oggi la gara non fosse valida niente Coppa per nessuno perchè la Coppa S. Pedrino 1982 sarà invalidata. La mattina durante il Briefing riesaminando la situazione, eravamo giunti alla conclusione che affinché la prova fosse valida qualcuno si doveva sacrificare a rischiare un po', dopo tutto anche con soli 650 m all'Arrone si poteva planare verso Spoleto che è più in giù, e se poi si trovava qualche bolla si poteva magari arrivare fino a Foligno almeno in due, eravamo otto

ora siamo in sette e bastano due cioè il 20% che faccia metà percorso perchè la gara sia valida. Poi sulla lavagna compare un RI-Bettona-RI, cumuli con base iniziale sui 2000 m ecc. Speriamo che non sia come gli altri giorni che in valle di Rieti ci sono sì le condizioni previste sulla lavagna ma poi appena fuori è tutto diverso.

Inizio decolli 12.45 e io con il TW Astir I-IVAV sono il primo, oggi porto con me il Manlio Dante un ragazzo di Rieti appena Brevettato, per lui oggi sarà il suo

primo pilone e il suo primo fuori campo. A 100 m si sente già che l'aria è in agitazione ma forse è ancora presto, infatti alle 13.15 siamo in atterraggio e ci fermiamo dietro gli alianti fuori gara, dove il Capo ci aggredisce subito dicendoci che non sappiamo neanche stare su ecc. ecc. ma poi si gira e vedendone altri tre in procedura se ne va sempre borbottando però. Venti minuti dopo ripartiamo, adesso si che l'aria promette, bene poco prima di Porta Romana attraversiamo a traino un + 4/5 e decidiamo che appena sganciati questa sarà la nostra prima termica, difatti sganciamo, rapido dietro front e, la termica non c'è più, ma noi proseguiamo decisi verso la collina di Terria perchè si vede un bel cumulo verso Contigliano e con il NE deciso di oggi di solito la termica parte di lì, cerchiamo di indovinare bene l'obliquità dell'ascendenza e finalmente a 400 m entriamo in un + 2 che diventa rapidamente + 3 e in pochi minuti ci porta a 1.600 m. Planata veloce verso Piediluco dove incontriamo l'altro Twin Astir con il Mazzi e l'Arianna che girano in un + 2 ma noi, attirati da un bel cumulo fra il Torre Maggiore e la Somma tiriamo dritti fin lì dove arriviamo sugli 800 m, il cumulo però non dà ma noi a quella quota e con davanti il cielo pulito dobbiamo sacrificare qualche zig zag alla ricerca della parte buona che non troviamo così arriviamo con 600 m sul primo laghetto dei Martani dove un + 1 ci riporta a 900 m.

La planata verso il secondo Martano ci riporta ad agganciare un altro + 1 sopra Gualdo Cattaneo, poco più avanti ci dobbiamo fermare su un + 0.5 perchè siamo a 300 m e mentre saliamo osservo che l'orografia della montagna piega decisamente verso NO, alla quota abituale di sorvolo di questi posti non l'avevo mai notato. Intanto il Paolillo, che è più avanti ci segnala puntualmente tutte le ascendenze, così lasciata questa ci lanciamo sulla prossima, poco più a Nord di Cantalupo, centrato un altro metrino a 250 m e scorgendo i tetti di un Paese che vengono su da dietro gli dico al mio amico guarda, quel paese lì deve essere il Pilone se non sbaglio, ma lui che ha la carta dopo un po' mi dice «no, quello lì è il paese della forma strana che diceva prima Paolillo, e si chiama Collemanzio, il Pilone è quello dopo». Dopo un po' fotografiamo Bettona con 600 m a 75' dal decollo e, saltellando sempre sui metrini ci portiamo verso Montefalco perchè adesso siamo troppo bassi per stare sulle colline e poi ci attira chiaramente Foligno dove sono già atterrati Mazzi e Massoni. Arriviamo su Montefalco con 200 m e, con 8 km da fare controvento per arrivare in Aeroporto ci fermiamo in un altro + 1 fino a 350 m poi via verso Foligno dove arriviamo in testata pista Sud ancora alti e siamo tentati dai rotori che si vedono sulla cava a Nord di Trevi, così dopo aver attraversato un - 4/5 entriamo finalmente in un + 3/4 che in pochi minuti ci porta a 1.400 m. Stai a vedere dico io sottovoce che questa è la volta che rientriamo, le altre quattro gare due volte siamo atterrati a Foligno, la terza non è stata valida perchè nessuno ha voluto «rischiare», ieri invece ci siamo presi 0 punti perchè dopo essere rimasti due ore fra Piediluco e la Somma dai 400 ai 600 m per un eccesso di prudenza non ci siamo buttati verso Spoleto e siamo tornati indietro.

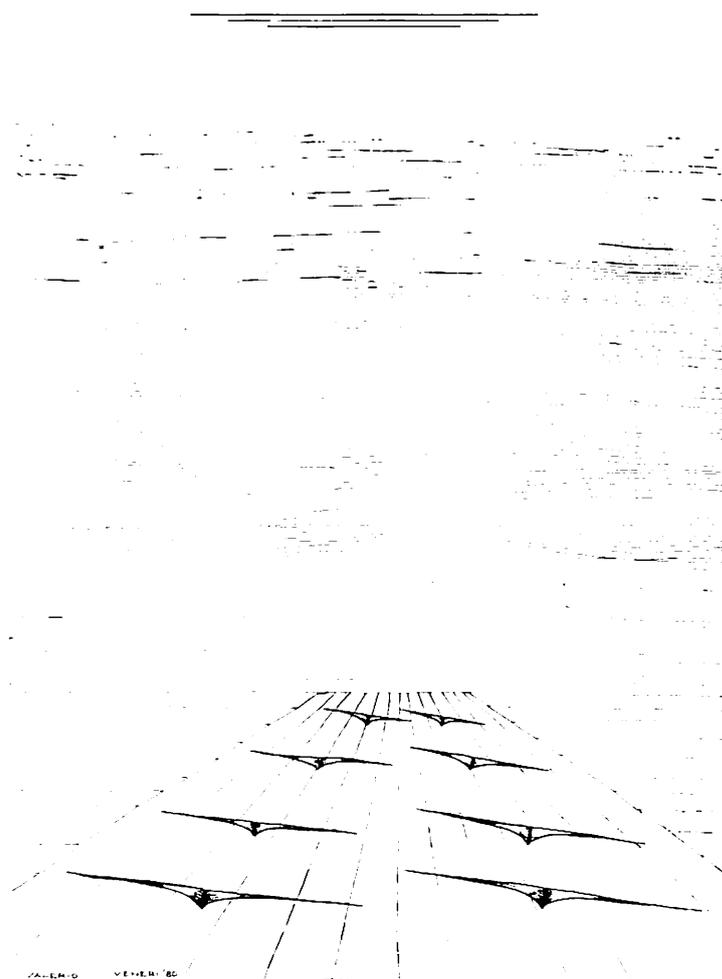
Così, quatti quatti ci portiamo, stando sempre sopra-

vento ai rotori fino a ridosso della Torre dove arriviamo ancora con 1.200 m di qui nella speranza di evitare il sottovento puntiamo decisamente la cava Ovest di Spoleto e dopo aver attraversato un fondo scala a scendere interminabile piombiamo sull'antenna di Spoleto con 300 m, quota più che sufficiente per riagganciare, ma purtroppo, dopo aver pendolato un paio di volte fra la cava Ovest e quella Est siamo a 100 m. Possibile dico io che con questo vento che ci fa vedere il verde di sotto delle foglie non si stacchi niente, ci basterebbero da qui un 650 m per planare verso Piediluco dove si sentono gli alianti fuori gara che fanno i 2000 m, ma ormai l'altimetro che non oso battere si avvicina allo zero, così scelto un prato sicuramente già collaudato da innumerevoli segni di carrelli e macchine, osservato che il vento ci scarroccia verso SE perciò è di lì che dobbiamo entrare, purtroppo a malincuore atterriamo.

Poi la solita routine della telefonata, i ragazzini che già sanno tutto perfino il nome dei Piloti già atterrati lì ecc. ecc.

La cosa che poi più ci rattrista è di aver perso la cena finale da Remo, con la premiazione e i sorrisi del Pelini con le risate sardoniche del Muzi ecc. ecc. Pazienza sarà per la Coppa S. Pedrino 1983 con la speranza che non sia in versione così mini.

Aldo Colombo





Transeuropea 1983 e una proposta interessante

Per chi non conoscesse ancora questa competizione, quest'anno alla sua 6ª edizione, diciamo che si tratta di un triangolo di circa 3.000 km attraverso l'Europa, con arrivo ad Angers, da effettuarsi in 3 settimane. Il primo arrivato è il vincitore, e la classifica viene stabilita secondo le posizioni rispettive alla data di chiusura.

Il regolamento è estremamente semplice: ci sono 2 o 3 piloni da fotografare; per il resto si fa ciò che si vuole, l'itinerario è libero. Si possono fare fuori campo a piacere senza penalizzazione, purchè si torni indietro per ripartire. E' concesso tuttavia un piccolo capitale (circa 300 km) di ricupero detto positivo, e cioè in avanti, da usare a proprio giudizio.

Le quote di sgancio sono quelle solite sull'aeroporto considerato in pratica fra 500 e 1000 m, ma questo non è un problema.

E' permesso il volo in coppia, vi possono essere più piloti per ogni monoposto, è possibile cambiare co-pilota a piacere. E' anche permesso presentarsi alla partenza senza squadra (qualcuno riesce a non atterrare fuori aeroporto in 3.000 km e pure a salire sul podio).

A mio giudizio questo tipo di competizione rappresenta l'essenza del volo a vela, la sintesi dei suoi aspetti più nobili, sia dal lato tecnico che dal punto di vista umano.

La «Transeup» sarà al volo a vela quello che la Transatlantica a vela sarà alla Sardinia Cup, quello che il Rallye di Monte Carlo sarà all'omonimo Gran Premio. La conclusione di mesi di preparazione, di 20 giorni di volo tutti diversi uno dall'altro, da partenze senza ritorno verso un traguardo sconosciuto, con le sue angosce e le sue gioie.

Nella sua 6ª edizione, il percorso stabilito è un quadrilatero di circa 2.700 km, con partenza da Strasburgo, piloni Trento, Logrono e Fuentemilanos (vicino a Segovia), ed arrivo ad Angers.

Il briefing di partenza avrà luogo il sabato 21 maggio p.v. ed il giorno di chiusura è fissato al sabato 11 giugno.

Le iscrizioni si possono registrare presso l'organizzatore M. Jean-Claude Penaud, 10 avenue de la Grande Grée, 49240 Avrille (Francia) - Tel.: 0033.41.34-59-86.

Vorrei approfittare di queste pagine per invitare i volovelisti italiani a partecipare a questa manifestazione che per il terzo anno consecutivo, attraversa il loro paese.

In alternativa ad una mia partecipazione individuale sarei ben lieto di concorrere in squadra con uno o più piloti in una delle seguenti formule: (elenco non limitativo)

- 1) in coppia con un altro monoposto, eventualmente dello stesso tipo (in tal caso con un'unica squadra);
- 2) in biposto con uno o più privati, con eventuale rotazione a turni volo-squadra;
- 3) in biposto per conto di un club, portando in volo (a turni a squadra) i soci giovani e meno giovani interessati a quest'avventura. In tal caso, si può anche cambiare primo pilota a turni.

Ritengo che questa ultima soluzione sia di gran lunga la più efficace per riuscire felicemente, la meno costosa, la meno faticosa (più sicurezza) e sicuramente la più profittevole in termini di esperienza umana.

Una iniziativa di questo genere potrebbe anche essere patrocinata da un club d'interesse nazionale, tale l'Aero CC.VV.

A questa proposta, esclusivamente spontanea e personale, si potrà rispondere per telefono: 02-469.34.41 oppure per posta: Via Monte Rosa 75, 20149 Milano, oppure presso l'AVAL di Calcinato (Varese).

Jean-Marie Clément

Una nuova frontiera



Il più piccolo ed economico
apparato della Becker
è a vostra disposizione

L'AR 2008/25B con l'indicatore
a cristalli liquidi,
offre al volovelista la più moderna
tecnica digitale
con la rinomata elettronica Becker

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

**Garanzia due anni
per tutta l'avionica Becker**

GLASFASER ITALIANA
Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO (BG)
Tel. (035) 61.26.17

ABBONAMENTI 1983

ITALIA	— sostenitore	L. 100.000
	— ordinario	L. 45.000
	— cumulativo	L. 35.000
ESTERO	— ordinario	\$ 40.—
	— via aerea	\$ 60.—

L'ABBONAMENTO E' SOLO PER ANNO SOLARE

AVVISO IMPORTANTE: VOLO A VELA è fatica di dilettanti. Sottoscrivere l'abbonamento è un gesto di solidarietà; fatelo solo se ne siete convinti. In tal caso fatelo subito, riceverete anche l'ultimo numero del 1982.

ORDINARIO (L. 45.000) versamento a mezzo C.C. POSTALE specificando bene il nome, l'indirizzo ed il CAP. La rivista verrà spedita a mezzo posta, unitamente ad eventuali numeri già usciti.

CUMULATIVO (L. 35.000) versamento a mezzo C.C. POSTALE o con assegno alle Redazioni di Varese o di Como (Via Partigiani, 30) da parte delle R.T. o del corrispondente o di chiunque altro si prenda l'impegno di inviare la somma corredata dagli indirizzi, chiari e con relativo CAP, dei singoli abbonati. Anche per questi abbonamenti la rivista verrà spedita a mezzo posta ai singoli abbonati. Verranno spediti anche i numeri eventualmente già usciti, ma non verranno spedite riviste se non sarà pervenuto l'importo degli abbonamenti.

N.B. - I Soci dell'AVAL di Calcinate del Pesce - Varese e dell'AVA di Valbrembo (Bergamo) non dovranno preoccuparsi di nulla in quanto le riviste verranno consegnate ai rispettivi Clubs che provvederanno alla distribuzione.

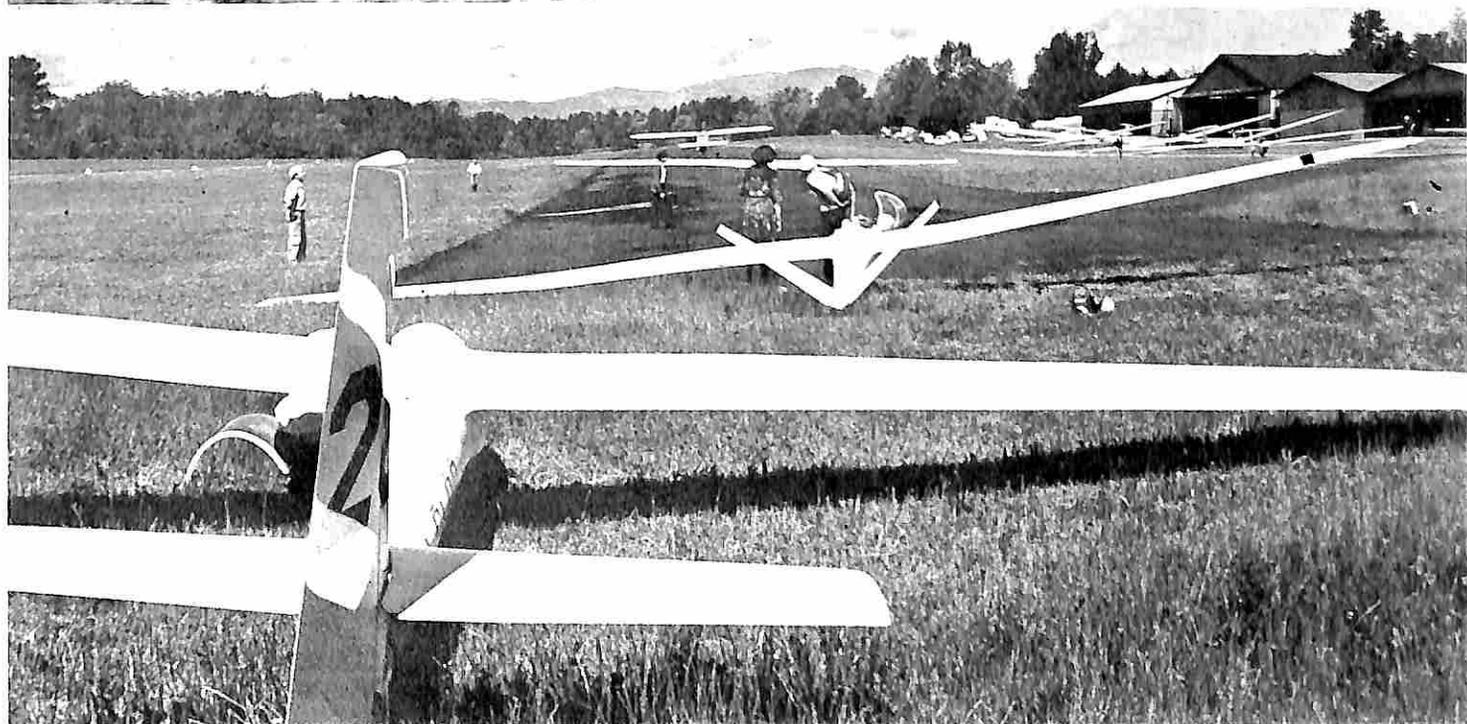
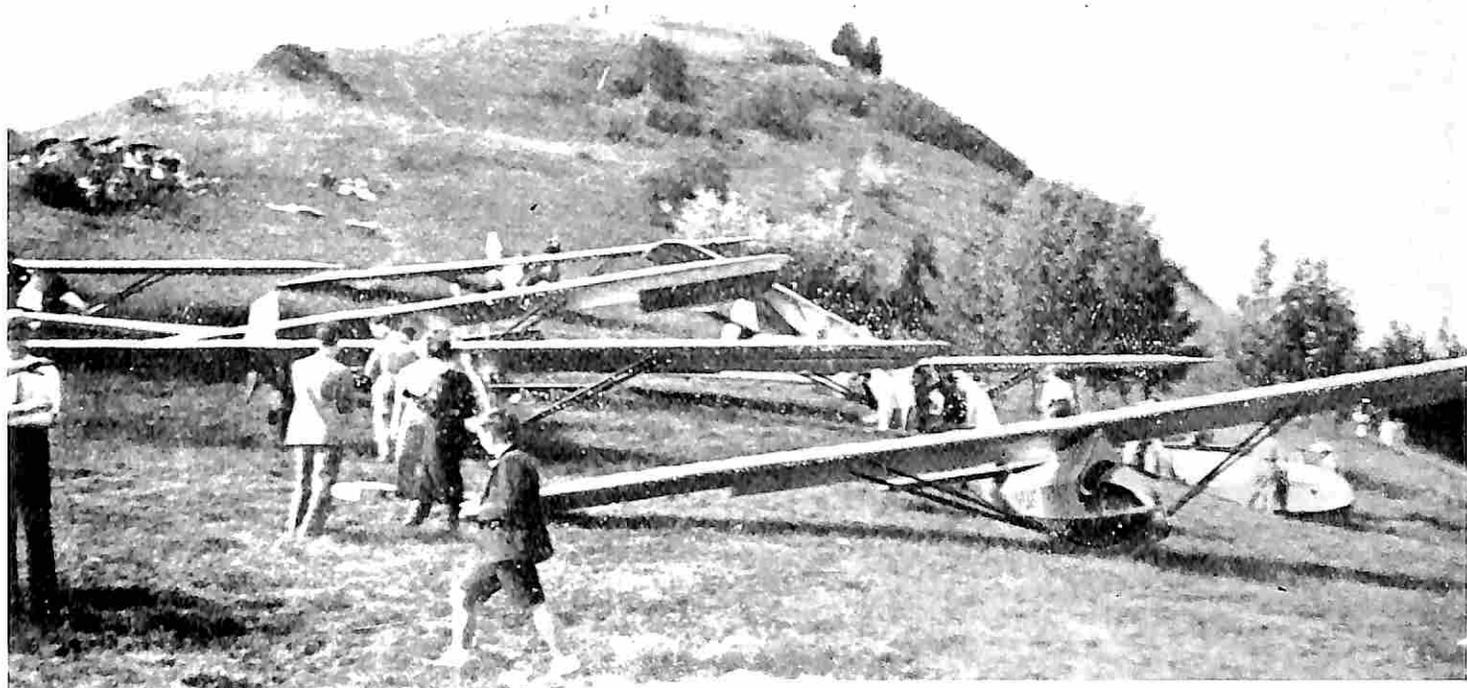
SOSTENITORE (L. 100.000) versamento a mezzo C.C. POSTALE o con assegno alle Redazioni di Varese o Como. La rivista verrà spedita, fresca di stampa, a mezzo raccomandata.

ATTENZIONE:

è cambiato il numero del C.C. Postale!
intestate il bollettino al: C/C N. 16971210
Centro Studi Volo a Vela Alpino
Aerop. Calcinate del Pesce
21100 VARESE

Per altre informazioni cercate su questo stesso numero l'elenco dei corrispondenti che a tutt'oggi hanno accettato di svolgere tale incarico.

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

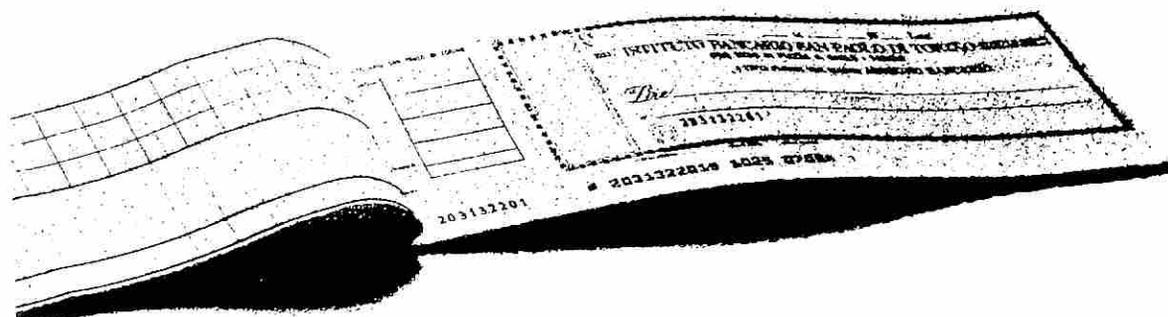
**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**



sanpaolo UP

al Sanpaolo un conto corrente su misura

per permettere
a ciascun cliente di trovare una valida e immediata risposta
ad ogni suo specifico problema. Un conto corrente con qualcosa in più:
il tuo conto corrente.



ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO

TUTTO PER L'ALIANTE

Strumenti a capsula

Winter e Bohli

Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

Variometri elettrici

Westerboer
Cambridge MK IV
autocompensato
con Navigator
Zander
Peschges

Radio di bordo e portatili

Becker AR 2008/25A e B
Dittel G.m.b.H.
Avionic Dittel
Genave

Barografi

meccanici Winter
elettrici Aerograf

Fototime

macchine foto con
dispositivo orario
ed impulso
per barografo Aerograf

Dräger

esclusiva impianti
ossigeno per alianti
ed aviazione generale
(nuovi impianti Oxiport)

Stazione di servizio

per grandi riparazioni
e revisioni di tutti i modelli
di alianti ed inoltre velivoli
Stinson, Robin, Socata,
Piper ed altri

Servizio strumenti

controlli periodici e messe
a punto.
Calibratura barografi
per insegne F.A.I.

Servizio radio

certificazione
per installazioni e controlli
al banco, riparazioni
Becker, Dittel, Genave

Esclusivista Pirazzoli

rimorchi a due assi
omologati a norme
europee.
Nostra cassettonatura
in vetroresina integrale
anche in kit di montaggio

Fornito magazzino ricambi

strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE



COVERLINE sas

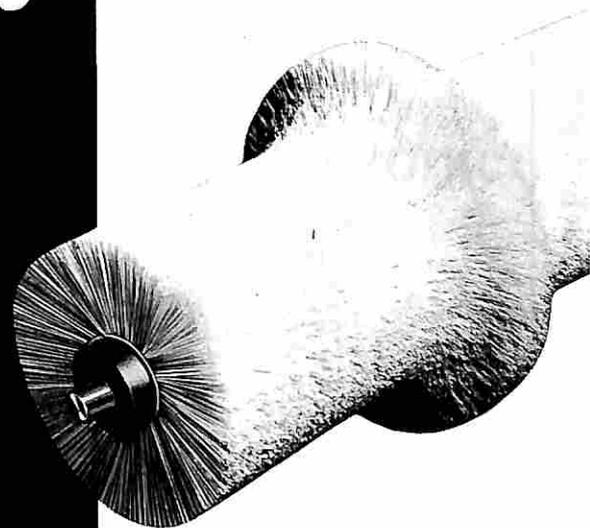
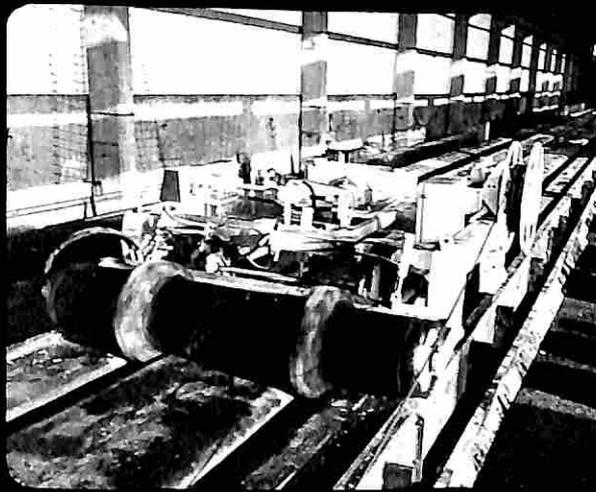
Via Tagliamento, 13 - 22053 LECCO - Tel. 0341/499191

**PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE**

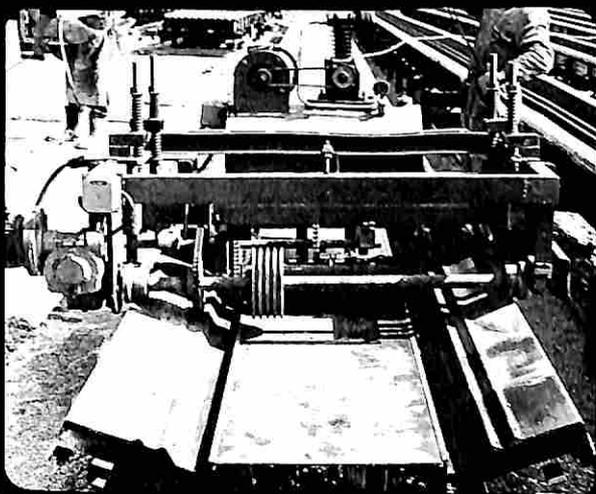
la spazzola

impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma

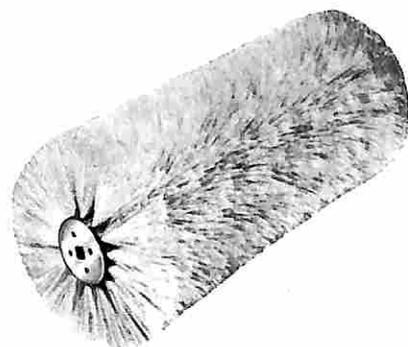
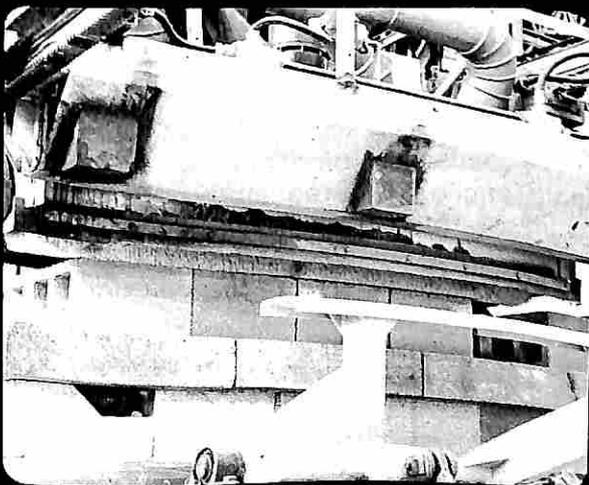
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



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



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

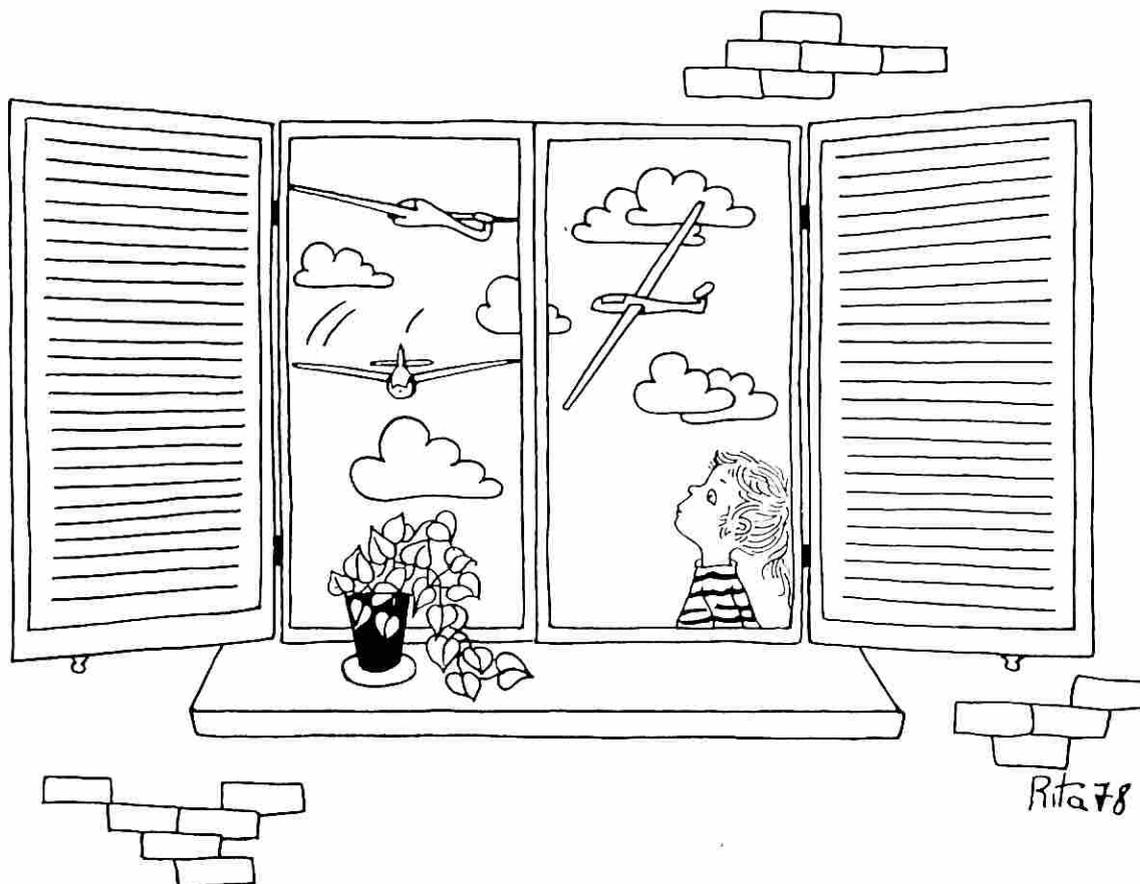


**una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna**

fit | società
italiana
tecnospazzole
40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-1

con linoambiente

*il silenzio delle alte quote
entrerà nella Vostra casa.*



LINOAMBIENTE. Lo splendido rivestimento murale in puro lino — antifiama ed antimacchia — che si applica in «posa tesa», con uno speciale feltro antistatico tra tessuto e parete. Ottimo come isolante termo-acustico e regolatore di umidità. E' disponibile in 30 bellissimi colori che ne suggeriscono un impiego coordinato anche nell'arredamento, in tendaggi, copriletti e rivestimenti di poltrone e divani. Visitate il nostro show-room di Via Serbelloni 7 - Milano. Spedendo il bollino a lato riceverete una ricca documentazione e potrete godere di uno «sconto speciale Volo a Vela».



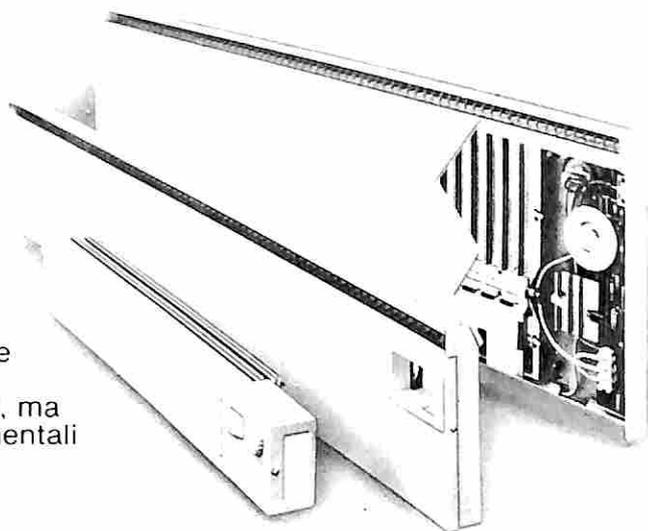
linoambiente s.p.a.
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

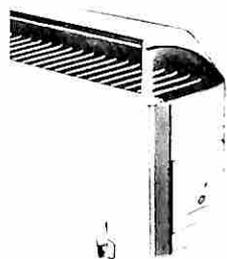
glamox

il pannello elettrico
con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

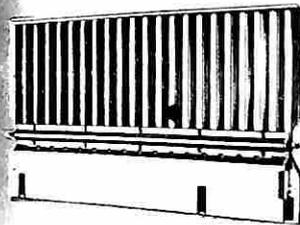
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



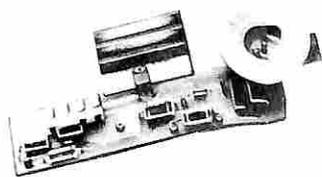
Riflettore in alluminio Glamox. Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



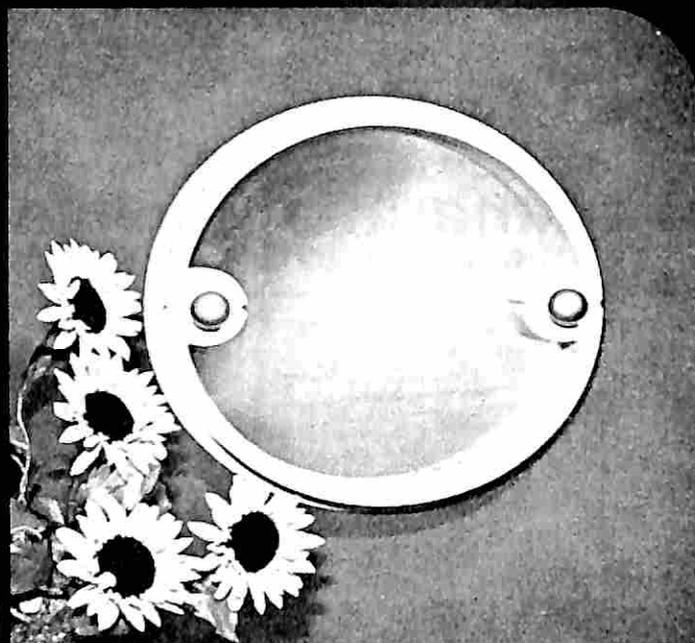
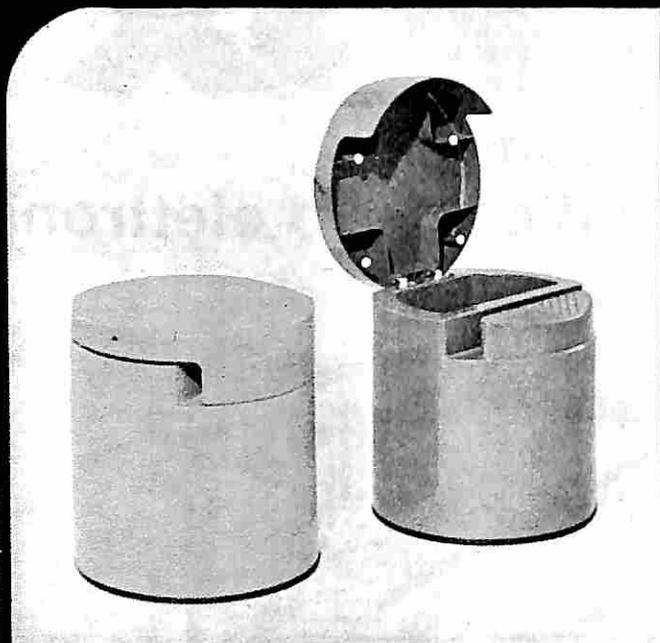
Diffusore in alluminio (brevetato Glamox). aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria lungendo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganeseo.



Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA - ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - A1 EL CO Via Tiburina 39 - Tel (085) 20 66 68 - **BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVQ PISCIUNERI** - Viale Emilia - Loc. Aquila - Tel (0964) 61 952-61 297 - **Gioiosa Jonica** - Via 1° Campanella 7 - Tel (0964) 51 232 - **CAMPANIA - Casoria** CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Crimigliaro - Tel (081) 759 91 33-759 90 94 - **EMILIA - ROMAGNA - Bologna** COMET - Via Ranzani 7/2 - Tel (051) 234 941 234 942 - **Modena** - FABBRI ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel (059) 332 475-332 257 - **Parma** - LA BORIARDI dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel (0521) 33 995 - **Reggio Emilia** EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel (0522) 54 126-54 486 - **Reggio Emilia** - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli 5 - Tel (0522) 26 641 - **Reggio Emilia** - F.lli CAGGIAVILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel (0522) 74 741 - **Rimini** ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione 82 - Tel (0541) 77 54 50-77 12 36 - **Vignola** - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio 72 - Tel (059) 771 304 - **LAZIO - Roma** BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Belsiana 87-89 - Tel (06) 6790629-6784941 - **ELETTROFORNITURE BORGHINI** - Via Assisi 28/28A - Tel (06) 794 13 48-785 38 41 - **Roma** - ELETTROCA POZZI - Via Vulci 5 - Tel (06) 752 741 - **Latina** ONORATI s.a.s. - Via Nascosa 1 - Tel (0773) 411 056 57 - **Tivoli** - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel (0774) 20 184 - **Velletri** - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel (06) 963 55 61 - **Viterbo** VITERLAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel (0761) 35 622 36 061 - **LIGURIA - Genova** - ACERBI di NADOLE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel (010) 208 931 - **Genova** - BETA ELETTROCA - Via degli Albanesi 41 - **Novembre** 121 - Tel (0185) 380 325 - **Savona** SMAES - Via Garroni 11/B - Tel (019) 386 738 - **LOMBARDIA - Milano** - NORD ELETTROCA - Via Agordal 13 - Tel (02) 701 451 - **Bergamo** - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel (035) 341 555 - **Busto Arsizio** - BERNASCONI MARIO - Via Marconi 15/ter - Tel (0331) 636 992 - **Cantu** - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel (031) 706 058 - **Castione Andevanno** - RIFA - Via Nazionale - Tel (0342) 358 160 - **Collebeate** - ZANI & RANZENIGO - Via Roma 53 - Tel (030) 274 12 02 274 15 57 - **Cremona** - VIEMME DUE - Via Massaroth 60 A - Tel (0372) 34 877 - **Lecco** - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchese a Fossoli 21 - Tel (0341) 373 411 - **Mantova** - ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel (0376) 322 309 - **Pavia** - SACCAR di SACCHI CARLO - V.le Canton Ticino 14 - Tel (0382) 463 218-463 246 - **Varese** - AGO-GAS - V.le Borri 162 - Tel (0332) 261 157 - **BERNASCONI MARIO** - Via A. Saffi 88 - Tel (0332) 229 186 - **Vimercate** - LA COMMERCIALE ELETTROCA - Via Marzabotto - Tel (039) 661 694 2 3 4 - **MARCHE - Ancona** - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel (071) 55 093 - **PIEMONTE - Torino** - PERUGCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel (011) 858 542 - **Torino** - MANNA - corso Sebastopoli 45-A - Tel (011) 635 052 636 895 - **Asti** - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alla Vittoria 75 - Tel (0141) 50 647 - **Cuneo** - L. ELETTROCA - Via Bassignano 11 - Tel (0171) 61 577 - **Novara** - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel (0321) 399 616 - **Vercelli** - WILSON ELETTROCA - Via Petrarca 3 - Tel (0161) 61 491 - **Vigliano Biellese** - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi 2/6 - Tel (015) 512 086 - **PUGLIA - Bari** - RO GIUSEPPE - Via Duomo 25 - Tel (080) 226 696 - **Brindisi** - LA RITONDA MERLCHIORRE - Via S.G. Bosco 15 - Tel (0831) 86 998 - **Campi Salentina** - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo 10 - Tel (0832) 761 094 - **Nardo** - SAFFRA - Via Tasso - Tel (0833) 812 618 - **Taranto** - VIMEI - Via Lago Ampolino 19 - Tel (099) 311 681 - **SARDEGNA - Cagliari** - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvall. Quadrifoglio 6 - Tel (070) 502 601 - **Sassari** - RENO RICCI - Filiale Ditta RENO RICCI c/o Cossu Pietrino - Via Napoli 131 - Tel (079) 271 478 - **SICILIA - Palermo** - MIGLIORE - Via D. Costantini 37 - Tel (091) 291 540 - **Canicatti** - FMV - Viale dbha Vittoria 142 - Tel (0922) 851 847-855 666 - **Catania** - EL CO - Via G. Leopardi 52 - Tel (095) 383 294 - **Favara** - AVEVIA ROSSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel (0922) 31 379 - **Marsala** - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via del Fante 10 - Tel (0932) 954 736-953 612 - **Messina** - PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via I. Manara 62 - Tel (090) 210 816 - **Modica** - BELLAERA CARMELA di PIRINO - Via Gertriana 180 - Tel (0932) 941 224-944 024 - **TOSCANA - Firenze** - COMED di GHERARDINI RENZO - Via Morosi 32 - Tel (055) 430 281 - **Arezzo** - IFEI - Via Genova 17 - Tel (0575) 357 849 - **Cecina** - F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel (0586) 684 288 - **Marginalone** - MARCHETTI ANGILOLO - Loc. Ponte alla Chiglia - Tel (0563) 26 171-26 172 - **Montepignoni** - LOLLINI & SACCOCCI - Loc. Badesse - Tel (0572) 59 103 - **TRENTINO - ALTO ADIGE - Bolzano** - ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel (0471) 47 465 - **Merano** - PLANT ANTON - Porficio 30/32 - Tel (0473) 22 079 48 340 - **Tranto** - OREI - Loc. Campotrentino 38 2 - Tel (0484) 38 369 36 354 - **UMBRIA - Terni** - BARBAROSSA ELIO - Maratita Bassa 13/1 - Tel (0744) 59 141 - **VENETO - Oderzo** - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Faenza 2 - Tel (0422) 211 846 - **Padova** - ELETTROINROSS - Via Luce 3 - Tel (049) 760 627 760 577 - **Pordenone** - PORDELETTROCA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel (0434) 22 024 28 952 - **Udine** - FIAME - Viale Ledra 55 - Tel (0432) 31 421 34 422 - **Verona** - L'OMMEL PEDRON - Via Basso Aquaro 28 - Tel (045) 32 740 1 2 - **Vicenza** - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel (0444) 563 822



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



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
 Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

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

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

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

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

**RISTORANTE CHECCO
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10
Tel. 0746/44271 - RIETI

**PASTICCERIA E GELATERIA
«S. HONORE'»**

Via Cintia 154
Tel. 0746/47723 - RIETI

TAPIS VOLANT
Tappeti orientali, cineserie,
oggettistica

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

**ACCONCIATORE PER UOMO
Bizzarri Domenico**

Via Pennina, 37-a - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

Via Pescheria, 5 - Tel. 41368
RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**MUSICA - SPORT
Luciani Aimone**

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

CARTOLIBRERIA SAPERE

Viale Maraini - RIETI

RISTORANTE VOLO A VELA

Al vostro servizio sul campo di volo

**PORCELLANE CRISTALLERIA
ARGENTERIA**

De Angelis Elio

Via Velinia - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97
Tel. 0746/47713 - RIETI

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

Via Paolessi 50-52 - RIETI

GRASSI SPORT

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO
Angelucci Nazzeno**

Piazza XXIII Settembre
Tel. 0746/43712 - RIETI

FRANCO - BOUTIQUE UOMO

Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI

«IDILLIO» - Barber Shop

Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI

distribuzione
illuminazione

ticilux

quadri componibili

multi-a

portiere elettronico

ticivox

apparecchi componibili
per impianti civili

magic

comando protezione
segnalazione impianti
civili e industriali

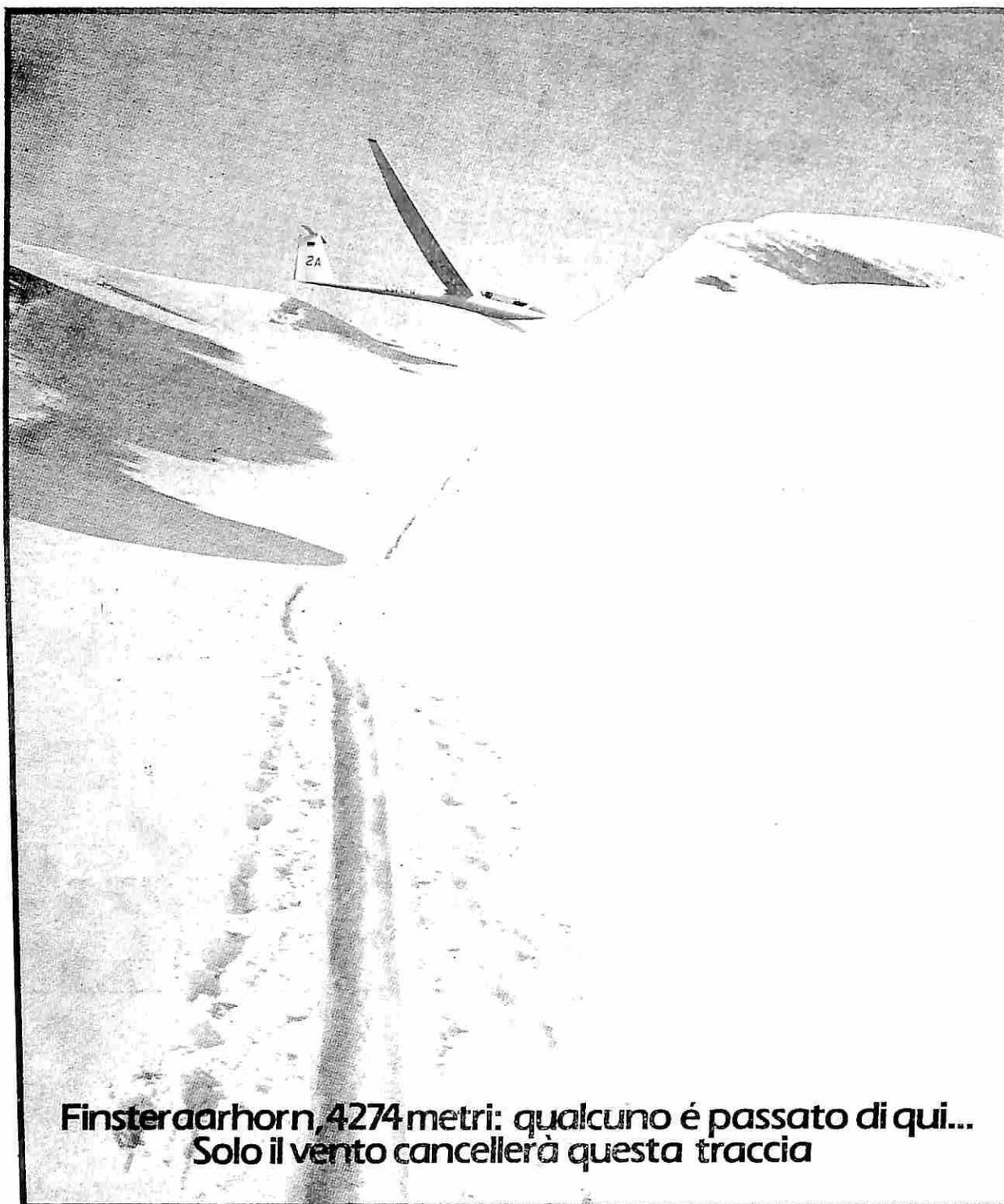
tiker

comando
e protezione macchine

control

I System "b ticino": un
insieme di apparecchi
coordinato per il piú
alto grado di sicurezza,
funzionalità e design.
Ovunque ci sia
elettricitá da
distribuire, comandare
e proteggere.

system
b ticino



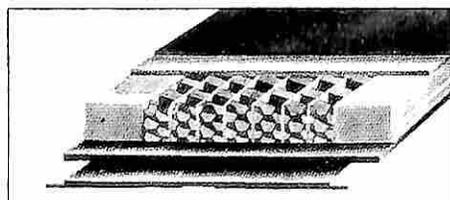
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel** ALPINO

conosce tutte le nevi