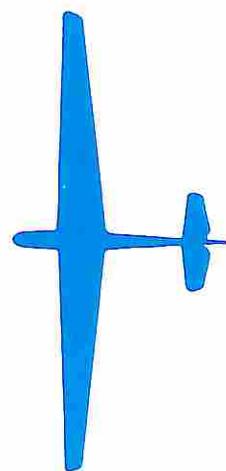


VOLO A VELA



La Rivista
dei Volovelisti Italiani

LUGLIO - AGOSTO 1983
N. 159



BIMESTRALE, SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE; GRUPPO IV/70

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

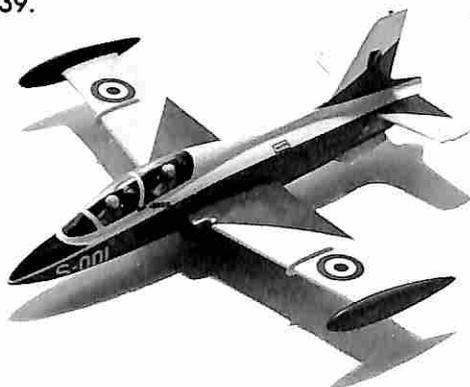
Con felice intuizione e precorrendo i tempi, l'AMI, sin dal 1973, emetteva un requisito per l'addestratore basico/avanzato a getto per gli anni '80.

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.



PUBLIAERMACCHI 81

AERMACCHI

VARESE - ITALY





COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vice direttore
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

STATI UNITI
Mario Piccagli

ABBONAM. PER ANNO SOLARE:

ITALIA
sostenitore L. 100.000
ordinario L. 45.000
cumulativo L. 35.000

ESTERO
ordinario \$ 40
via aerea \$ 60

Una copia L. 8.000

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

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

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

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

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, 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

LUGLIO - AGOSTO 1983

N. 159

SOMMARIO :

Uno! Uno! Uno! Uno! Uno!... Uno! Uno! ZERO!!!	178
Il Kolossal di Hobbs	185
Processo a Hobbs?	192
La straordinaria disavventura Americana	193
Hobbs '83: i miei bravi	195
Il parere degli squadristi - viaggio di ritorno - considerazioni	196
La forza dei numeri	200
23.mi Campionati Italiani (1° parte)	201
Rieti in minore	207
Regolamento C.I.: applicazione dei fattori correttivi nella classe libera	209
Rieti '83: perchè non rientrare in volo?	211
23.mi Campionati Italiani (2° parte)	213
Evviva la promozione!	216
Note sulla formazione dell'équipe italiana per i Mondiali di Rieti 1985	217
I lavori della Commissione di Specialità e quelli della Commissione Sportiva Centrale	219
Fiorenzo Lamera vince la 6° Coppa del Velino	220
Motoalianti	223
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	231

IN COPERTINA

Il favoloso e solo apparentemente facile cielo di Hobbs.
(foto F. Scavino)

UNO! UNO! UNO! UNO! UNO!..... UNO! UNO! ZERO!!!

Dispiace, ma piuttosto che andare avanti su un terreno fattosi infido ed improduttivo è meglio tornare indietro.

Tornare indietro per schiarirci le idee sulla necessità di una maggior coesione tra gli addetti e per un operare più coerente e più concreto.

Tornare indietro per ribadire la necessità di sgomberare il campo da troppi malintesi, da inutili impuntature e da leziose permalosità. Tornare indietro per confermare che l'operare di tutti — sia al centro che alla periferia — deve avere pilastri sempre più solidi sui quali fare pieno affidamento per tornare ad andare avanti.

Nel dubbio di non essere sufficientemente espliciti, diciamo subito che i pilastri sono rappresentati:

— dalla base volovelistica attraverso il Briefing e la Magna Charta,

— dalla Commissione di Specialità e dal Consigliere Federale,

— dall'AeroClub Centrale di Volo a Vela che deve essere un interclub.

La base volovelistica deve arrivare al Briefing più preparata e più consapevole del potere che detiene e che può esplicare attraverso la Magna Charta. Ma quanti di noi l'hanno letta? Quanti ricordano, anche vagamente, gli obiettivi che in essa si definiscono? Quanti sanno che al Briefing dei volovelisti è demandato il controllo e le eventuali modifiche della Magna Charta?

La Commissione di Specialità pare si sia dedicata quasi unicamente ai mondiali di Hobbs e di Rieti.

Sono indubbiamente avvenimenti molto importanti ma non più importanti del nostro volo a vela nazionale che ha e deve avere altri obiettivi, primo fra tutti quello di crescere sia di numero che di qualità.

Un monte di problemi attende di essere affrontato dalla Commissione.

A caso, ma non troppo, ne ricordiamo qualcuno:

— combattere l'insulsa sottrazione di terreno aeroportuale, terreno d'involo e di manovra, all'attività volovelistica che da trent'anni si svolge con continuità sul campo di Rieti;

— prevenire, attraverso l'impegno del Consi-

gliere Federale e quindi dell'Ae.C.I., l'emana-
zione da parte di Civilavia di norme sempre più incoerenti, farraginose ed ingiustificate; — chiarire ai «comitati organizzatori» che la partecipazione ai nazionali deve costare meno e che i campionati sono «palestre» di volo a vela e non di organigrammi sempre più estesi.

L'AeroClub Centrale di Volo a Vela deve operare per ordine e conto degli Aeroclubs periferici. E ciò non è affatto in contrasto con i desiderata del CONI che lodevolmente contribuisce.

L'AeCCVV deve stabilire contatti permanenti, non necessariamente a livello di presidenti, con gli Aeroclubs periferici per migliorare la propria attività rendendola più consona alle necessità della periferia, ovviamente anche con stages per il conseguimento del brevetto.

La Flotta degli alianti deve essere utilizzata meglio, anche dalla periferia quando l'emergenza lo richiede.

L'assegnazione degli alianti non deve essere affidata ad una lotteria!

Deve essere conseguente alle credenziali del pilota interessato che l'Aeroclub di appartenenza deve convalidare.

Si è costituita una flotta di prim'ordine. Non deve restare in hangar ma non deve neppure essere affidata al primo che arriva. Meglio qualche personalismo piuttosto che la mancanza di buon senso.

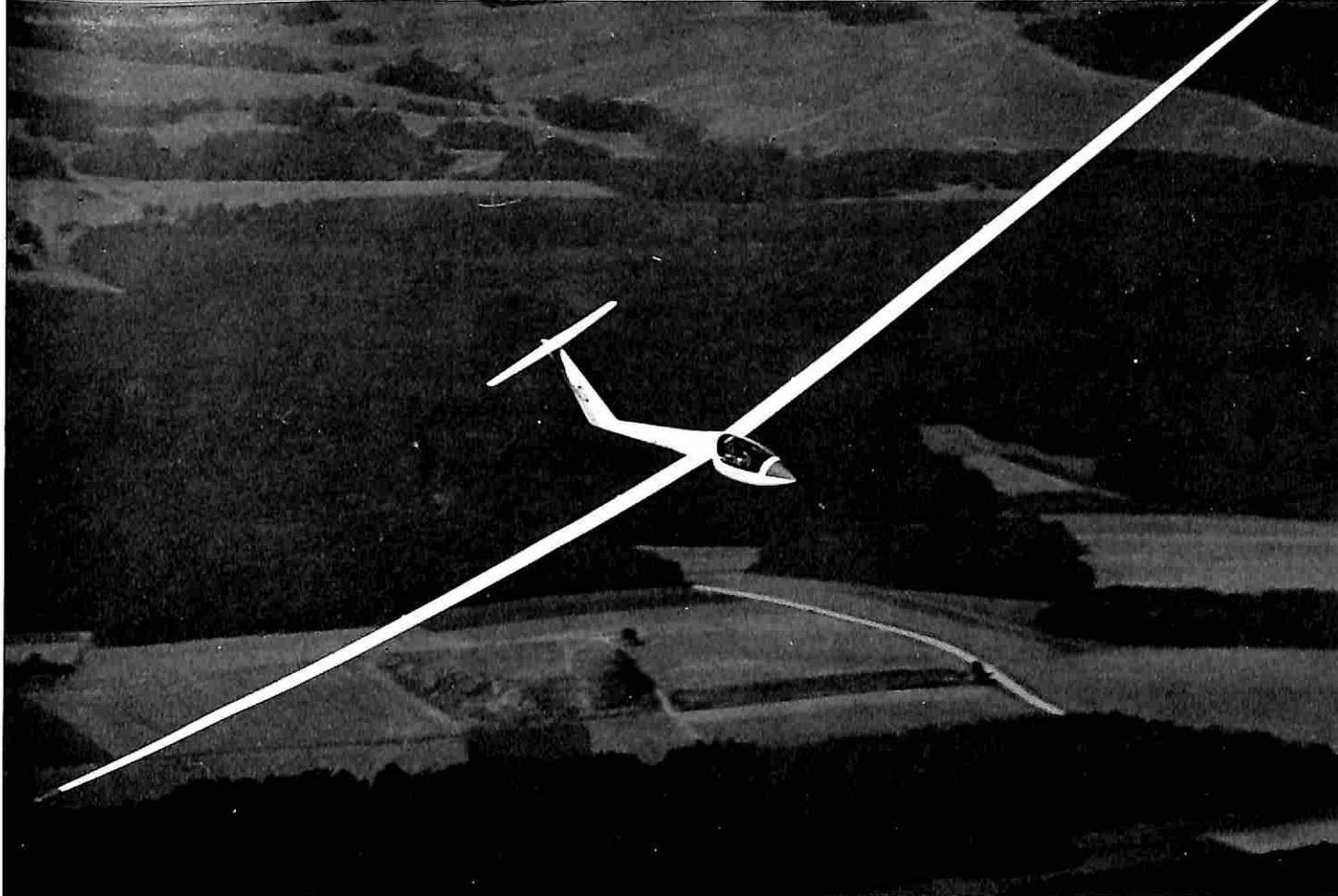
L'organizzazione dei Campionati non può e non deve by-passare l'AeCCVV che deve essere reso responsabile delle strutture e dell'organizzazione di base per lo svolgimento delle gare.

E' ridicolo (ed oneroso) che un'organizzazione soppianti interamente un'altra — dall'alto al basso di lunghi organigrammi — nel succedersi delle fasi dei Campionati. Così come è ridicolo (ed oneroso) che il conio delle medaglie dei Campionati porti una data sbagliata.

Sono piccole e grandi cose sulle quali, speriamo, tutti vorranno meditare.

Solo quando ci saremo schiarite le idee potremo rimetterci in cammino con l'indispensabile entusiasmo che ci deve accomunare e non dividere.

Lorenzo 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)



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO
Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)
Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO
Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6399373 (uff.)

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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



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

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

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



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02/5242746-9

GROB G 109

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**

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

*chiamateci
per voli dimostrativi*

GLASFASER ITALIANA
s.r.l.

Via Ghiare, 9 - Tel. 035/612617
24030 VALBREMO (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/ora
- GRANDE AUTONOMIA
1000 Km
- ROBUSTO E FINE
struttura completamente in vetroresina rinforzata
- SMONTAGGIO RAPIDO
- ALI RIPIEGABILI

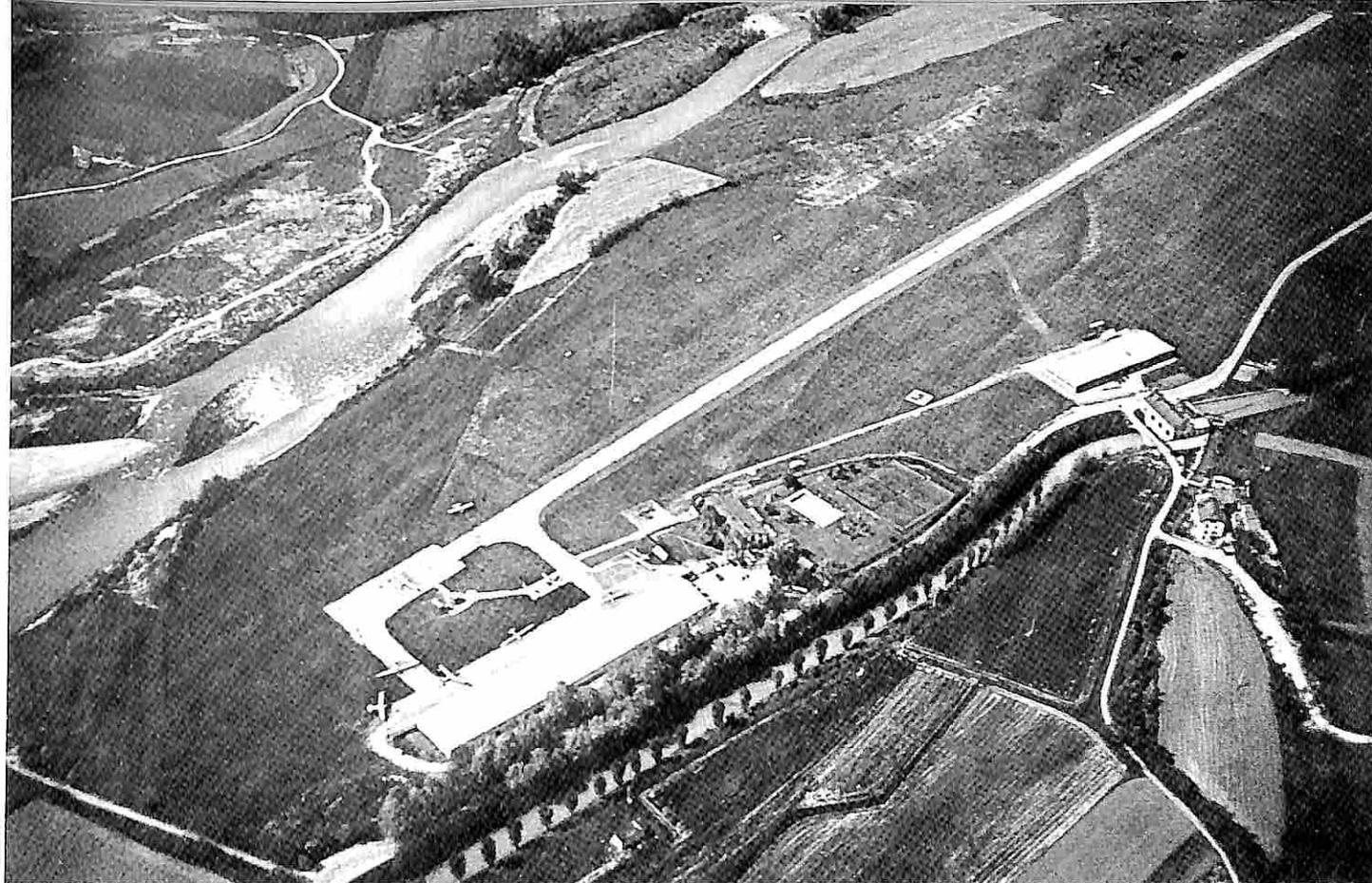
**GODETE IL MEGLIO DEL VOLO: LA LIBERTÀ DEL VELEGGIAMENTO
E LA COMODITÀ DEL VOLO A MOTORE**

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.

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



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

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

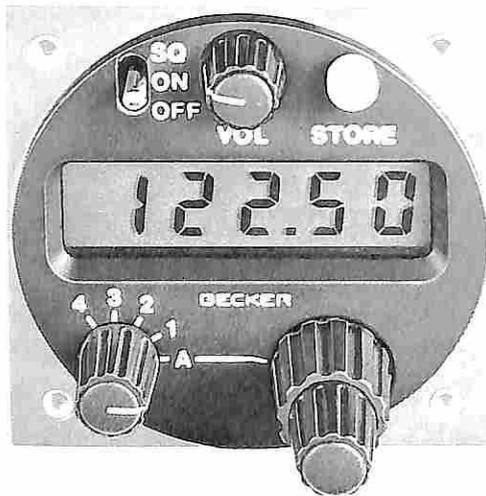
Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di
frequenza.

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



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

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

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

È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Per ulteriori informazioni:

Glasfaser Italiana s.r.l.

Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO - Tel. 035/612617

Rappresentante ufficiale per l'Italia

IL KOLOSSAL DI HOBBS

di SMILIAN CIBIC

Hobbs è una cittadina di qualche decina di migliaia di abitanti eccezionalmente socievoli ed ospitali, nell'angolo sud-orientale del Nuovo Messico, a pochi chilometri dal Texas, nei territori degli Apaches e dei Comanches. Si trova a poco più di mille metri di quota in una zona semideserta e relativamente piana, ricchissima di petrolio, con pompe fin nell'abitato.

Tutto il campo di gara è abbastanza atterrabile, ma può presentare difficoltà per l'individuazione del punto di atterraggio e per i recuperi quando l'atterraggio stesso non avviene lungo una strada.

Ne sa qualcosa il nostro Vergani, ritrovato solo a notte fatta dall'apposito aereo ricognitore e tirato fuori da una zona sabbiosa da uno sceriffo del Nuovo Messico che avendo per l'occasione sconfinato nel Texas non aveva idee precise sull'ubicazione.

Nessun problema particolare invece per la navigazione, data la generale ottima visibilità e la presenza di sufficienti elementi caratteristici.

Oltre a un aeroporto civile Hobbs ha la ventura di avere un vecchio aeroporto militare ora totalmente a disposizione dei volovelisti, con 4 piste di 2700 m e un raccordo di 2400 x 180 m. E' qui che ha sede la National Soaring Foundation, una specie di Aero Club Centrale di Rieti, ma con molti meno mezzi, che si è assunto l'onere di organizzare i Mondiali dopo la rinuncia dell'Argentina.

E l'efficienza dell'organizzazione era uno dei punti dubbi di questo campionato, e per noi, in vista di Rieti, uno dei punti di maggior interesse.

A posteriori dobbiamo dire che se la sono cavata, ma non mancano certo motivi di critica, che riguardano innanzitutto la natura che vorremmo definire commerciale dell'operazione.

Era noto a tutti che il volo a vela americano non gode di sovvenzioni di nessun genere, né è riuscito a trovare sponsorizzazioni, per cui tutto il costo della manifestazione doveva essere a carico dei partecipanti. Si è avuta però l'impressione che si esagerasse su questa strada, per cui molti servizi venivano pagati carissimi e si arrivava alla barzelletta di far pagare ai giornalisti stranieri anche molto importanti i fogli con le classifiche.

La dislocazione dei servizi era dispersiva e non favoriva i contatti. Centro dell'attività erano il raccordo, che serviva sia per il parcheggio degli alianti che normalmente per i decolli e gli atterraggi, ed i pochi locali annessi ad un piccolo hangar, che ospitavano la direzione di gara ed i servizi relativi, oltre a un tendone mensa-bar.

Ma per il briefing bisognava spostarsi di qualche chilometro nella palestra di un college; e gli alloggiamenti erano in piccola parte sul campo ed il resto nei motel della zona, mentre per il vitto la mensa sul campo non era molto frequentata perchè in città



si mangiava meglio e più a buon prezzo. In pratica alla fine della giornata sportiva la gente si disperdeva per non rivedersi fino al briefing della mattina dopo.

Disastrosa la cerimonia di apertura (superata nel male, a detta dei veterani, solo da quella di Marfa), abbracciata in qualche modo da gente incompetente che ne ha praticamente escluso piloti e squadre. Per la chiusura le cose sono andate meglio.

Molte critiche anche per quello che riguarda il punto di vista sportivo.

Se alla lunga si è dovuto ammettere che meteo e scelta dei temi hanno funzionato bene, molto discutibile è apparso l'autoritarismo del direttore di gara, il giudice Lattimore, con una propensione a pesanti penalizzazioni riguardanti le fotografie di partenza e dei piloni (peraltro previste dal regolamento, modificato a metà gara con decisione ancora più discutibile), una applicazione non sempre imparziale di penalità per superamento dei pesi massimi consentiti per gli alianti e ancora per irregolarità di tagli di traguardo (e alla fine ne ha fatto le spese, come vedremo, proprio l'americano Beltz).

Ha funzionato bene il sistema di partenza con orologio a terra, realizzato in maniera in parte diversa da quella di Rieti, pur con fotografie prese da quote elevatissime, fino a 4 mila metri.

Ma privilegiati come sono dalla provvidenza (vedi petrolio), gli organizzatori hanno avuto dalla loro anche le condizioni da favola (che poi non erano tanto sicure, se qualche pilota europeo arrivato settimane prima per allenarsi nelle immediate vicinanze ha potuto volare qualche ora in tre settimane). Condizioni che in tutto il periodo delle prove e del campionato sono mancate solo in una giornata capricciosa, quella della prima prova, ed una incerta in cui gli organizzatori hanno preferito non far volare, anticipando un giorno di riposo.

Condizioni che si possono riassumere in termiche da buone (2-3 m/sec) a ottime (5 e oltre) generalmente diffuse e ben distribuite, prevalentemente con cumuli con basi da 2 a 4 mila metri, con qualche temporale nelle prime prove e con venti spesso forti e mutevoli nel corso della giornata. Condizioni che da noi solo gli ottimisti si sognano di notte e che se i piloti chiamavano difficili lo erano in effetti solo ai fini dello sfruttamento ottimale, dell'individuazione dei punti di migliore ascendenza e delle fasce portanti, ma non della sopravvivenza, dal momento che rientravano ogni giorno anche i concorrenti meno qualificati (erano frequenti le scene di giubilo dei giapponesi che, abituati a casa loro a percorsi di 50 km, rientravano dai 500 km al tramonto, quando ormai tutti erano a mangiare).

Ma vediamo di procedere con ordine, sacrificando magari un po' la cronaca a considerazioni di carattere più generale e consigliando ai lettori di seguire con un occhio, mentre procedono nella lettura, il tabellone delle classifiche.

Converrà prima di tutto parlare degli alianti.

A differenza di Paderborn, che aveva le grosse, rivoluzionarie novità degli LS 4, dei Nimbus 3 e dei Ventus, Hobbs si presentava più come un campionato di conferme e di assestamenti. Nessuno poteva dubitare delle massicce affermazioni degli LS 4 e dei Nimbus 3, né probabilmente del buon comportamento dei Ventus. Ma si doveva comunque vedere se nella standard il nuovissimo DG 300 e la nuova versione del Pégase erano o promettevano di essere dei concorrenti seri per l'LS 4; se tra i 15 metri il nuovo ASW 20B, qui con 5 esemplari nella versione definitiva (il prototipo era già agli Europei di Rieti con Peter) riusciva ad arginare il crescente successo del Ventus; che cosa valessero in pratica il Nimbus 3 modificato da Moffat e, sorpresa dell'ultimo momento, l'ASW 22 modificato da Butler.

Premettiamo che proprio innescata da Moffat, che valendosi della certificazione «experimental» americana, pretendeva di volare con pesi totali assurdi, si è combattuta, nei giorni precedenti l'inizio delle gare, la guerra dei pesi totali, risolta a nostro modo di vedere in modo soddisfacente dal punto di vista sportivo. In sostanza si è accettato per gli alianti di serie il punto di vista dei costruttori convalidato anche in extremis dai rispettivi organi di controllo nazionali: questo ha consentito di portare nella standard a 525 kg gli LS 4, alla pari dei DG 300 (ma ben al di sotto dei 610 kg del Pégase), e di portare allo stesso peso i Ventus, alla pari con gli ASW 20 nella 15 metri. Nella libera si è impedito a Moffat di superare 750 kg consentiti ai Nimbus 3 di serie, mentre si è lasciato, con l'avallo del progettista Waibel, di arrivare allo stesso peso con l'ASW 22 nella versione 24 m modificato da Butler. Questo ha in sostanza portato tutti a carichi alari intorno ai 50 kg/mq, tranne quello del Pégase che arrivava verso i 60.

Le risposte ai quesiti sopra enunciati ci sono state, alcune molto chiare. 9 LS tra i primi 10 (rispetto agli 8 di Paderborn) confermano la validità di questo indovinatissimo aliante che ha in pratica rivalizzato la standard, ma il DG 300 (il cui prototipo ha volato per la prima volta a fine aprile, e quindi non c'è stato

molto tempo per preparare i 4 esemplari per Hobbs) si è battuto bene, ha vinto tre prove, è stato anche in testa verso metà gara, ed ha dato la sensazione di essere almeno pari al rivale. E' invece naufragato il Pégase, al quale la cura ingrassante ha fatto solo male, al punto che nemmeno un pilota del valore di Navas (costretto a volarvi suo malgrado dalle sue autorità sportive) è riuscito a portarlo ad una dignitosa posizione in classifica.

Nella 15 metri ha vinto ancora il Ventus, anche contro l'ASW 20B pilotato da uno Striedieck caricatissimo che giocava in casa, ed ha preso 6 dei primi 10 posti. Sorprendente il 3° posto del sudafricano Goudriaan con l'ASW 20, che nel complesso non sembra essere andato peggio del fratello più giovane, facendo dubitare dell'effettivo valore di questo.

15 Nimbus 3 tra i 19 concorrenti della libera erano già un'indicazione sufficiente della considerazione di cui gode questa macchina, che sta trasformando le gare di questa classe in gare di monotipo. E naturalmente i Nimbus 3 hanno stravinto, relegando il primo degli ASW 22, quello modificato di Butler, al 7° posto e quello normale di De Orleans (con l'handicap di soli 650 kg di peso massimo) all'8°.

E ad una considerazione interessante si presta l'11° posto del pur fortissimo Ax. Si diceva che le due aperture alari sia del Nimbus che dell'ASW 22 dovevano servire quella corta per le condizioni forti e la lunga per le deboli. Ax è stato l'unico concorrente che ha optato per l'apertura minore che doveva essere adattissima alle condizioni di Hobbs, e se ne è pentito amaramente: a suo dire saliva e planava come gli altri, ma perdeva malamente nel delfinamento o zigzagamento che ha costituito una fetta così importante del volo a Hobbs.

Nessuna indicazione decisiva per quel che riguarda profili e turbolatori. Hanno ragione tutti e nessuno. Dimostra di aver ragione Schneider coi profili tradizionali, ma anche Holighaus coi turbolatori a nastro del Ventus e del Nimbus, come Glaser con quelli soffiati del DG 300, forse meno convincenti sugli ASW 20B e 22.

Il DG 300 e qualche Nimbus 3 avevano acqua anche in un serbatoio di coda per compensare lo spostamento del baricentro dovuto al grande quantitativo di zavorra nelle ali. Moffat, oltre al congegno per lo spostamento in volo del baricentro aveva le estremità alari, diverse da quelle di serie, che ricordavano il Minimoa, secondo gli studi molto discussi di Schuemann. Il tutto non ha probabilmente dato alcun vantaggio all'ex campione del mondo che, diventato un po' il monumento a se stesso, crede ancora nell'influenza psicologica di questi giochetti sugli avversari.

Condizioni meteo, macchine e piloti hanno contribuito a fare di questi campionati una competizione splendida, che ha superato quasi tutti i primati.

109 concorrenti, 12 giornate, oltre 600 mila km volati con 1307 decolli e solo 189 fuori campo (109 se si esclude la prima giornata) a medie da aerei da turismo (aiutate peraltro dalle notevoli quote di partenza e di volo).

E' mancato il primato della prova più lunga, e l'aver resistito alla tentazione di superare i 707 km del-



l'Australia è certamente un punto di merito per gli organizzatori.

Un campionato eccezionale perfino dal punto di vista sociale, con il matrimonio del concorrente sudafricano Dunbar celebrato dal direttore di gara nel primo giorno di riposo e con la nascita a pochi chilometri dal campo della quinta figlia di Gantenbrink, che la voleva americana, il giorno prima della conclusione delle gare.

Tutto bene dunque? A voler essere pignoli è mancato, per lo strapotere di Renner nella libera e l'immediato insediamento di Musters nella prima piazza della 15 metri, il sale dell'incertezza agonistica in queste due classi, mentre nella standard l'emozione dei continui mutamenti della classifica generale era dovuta più ad una sagra degli errori che ad imprese eccelse dei protagonisti, tra i quali ha prevalso il danese Oye con piazzamenti mai migliori del terzo posto nelle singole prove.

Dunque meteo da sogno, aliante dalle prestazioni sempre più elevate; ma i protagonisti devono dunque essere, e lo sono stati, i piloti.

E Hobbs è stata quello che in termini cinematografici potrebbe essere uno di quei kolossal di guerra, diciamo «Il giorno più lungo», in cui ci sono tutti: i grandi nomi sulla cresta dell'onda, i giovani che vogliono arrivarci, quelli che la stanno perdendo più o meno velocemente e tanti altri che pur non arrivandoci mai sono pur sempre dei bei nomi.

Mai un campionato ha avuto tanti protagonisti e tra essi tanti campioni ed ex campioni del mondo, insieme ai campioni europei ed a tutti gli altri VIP del volo a vela mondiale. Mancavano solo i rappresentanti di

alcuni paesi socialisti per la solita storia della presenza del Sud Africa, ma c'erano i migliori di loro, i polacchi, purtroppo costretti per ragioni economiche a volare con macchine non adeguate.

E mentre a Paderborn la classe con la massima concentrazione di assi era stata senza dubbio la 15 m a Hobbs la «classe di ferro» era la libera, questa volta più forte anche numericamente, con il campione in carica Lee, vincitore per tre volte consecutive, i due volte campioni Moffat e Ax, e gli ex campioni Renner e Henry, oltre a piloti già abituati ai podii più importanti come Gantenbrink e Pettersson. E viva era l'attesa di vedere cosa avrebbe combinato giocando in casa il rientrante americano Moffat, come si sarebbe trovato Lee su un terreno a lui poco congeniale e quanto valeva veramente Renner, il tedesco emigrato in Australia, professionista del volo a vela, autore di imprese clamorose e chiaramente a suo agio nelle condizioni di Hobbs.

Ancora la più numerosa, come a Paderborn, a dimostrazione della sua validità tecnica, la 15 m con i suoi fedeli come il campione europeo Musters, il suo connazionale Paré, il famoso americano Striedieck, ma anche con i transfughi, come il campione in carica della standard Schroeder e Holighaus, campione europeo della libera.

Con 42 concorrenti tra i quali il nostro Brigliadori, campione europeo, e l'ex campione mondiale Selen, la standard appariva la meno titolata e, poichè tutti i migliori volavano sullo stesso aliante, la più equilibrata.

Dopo qualche giorno di prove che tra l'altro sono servite a dare l'idea delle condizioni e delle velocità che si sarebbero avute in gara, il 27 giugno ha avuto inizio lo spettacolo e, per rispettare le migliori tradizioni, il tempo ha fatto subito i capricci. Chi sperava in un adattamento graduale ha dovuto ricredersi di fronte a una situazione complicatissima con strati sovrapposti di masse d'aria molto diverse, venti forti e piovoschi. La più colpita è stata la 15 m, con un secondo lato del triangolo contro un vento fortissimo che ha messo a terra tutti, salvo Musters, che ha aggirato il secondo pilone e si è portato subito in testa, mentre in coda con poche speranze di recupero è finito il campione della standard Schroeder (F). A centro classifica Colombo, verso il fondo Ghiorzo, che difficilmente avrebbe potuto trovare una giornata peggiore per il suo esordio in una competizione importante.

Finlandesi (con Forssten primo), americani e danesi in evidenza nella standard, con due piloti ciascuno nei primi 10, ma niente male Brigliadori (8°) che gradisce le condizioni difficili, mentre Monti e Bertoncini sono tra la metà circa dei concorrenti che atterrano fuori.

Nella libera Renner si affretta a far vedere subito che è il più forte, vicendo a 118 km/h, mentre tra i favoriti un altro campione del mondo in carica, lo svedese Ax, atterrando fuori con altri 9, tra i quali il nostro Vergani, è anche lui praticamente già fuori corsa per il titolo.

Meteorologicamente un po' strana anche la seconda giornata, con debole onda sul primo lato, ma in com-

plesso buona, con soli 7 fuori campo. Nella standard vince l'australiano Buchanan, che ha impressionato correndo con un LS 4 ai campionati americani della classe libera, e si porta al secondo posto in classifica generale dietro a Forssten. Brigliadori arriva 7° e prende lo stesso posto in CG, e ottimo anche Bertoncini, 8°.

A 125 km/h l'americano Gimney con l'ASW 20B vince la 15 m e si porta al 2° posto dietro a Musters. Ghiorzo, per niente demoralizzato dopo la prima prova, arriva dignitosamente 24°, mentre Colombo, pieno di problemi tecnici derivanti dal ritardato arrivo dell'aliante, è tra gli ultimi.

La caduta degli dei, atto terzo. Dei tre campioni in carica Schroeder e Ax hanno già perso nelle due prime giornate ogni probabilità di conservare il titolo. Con i 185 punti presi nella terza prova del 29 giugno in conseguenza del fuori campo è fuori anche il simpatico e modesto Lee, che vede così interrompersi la sua formidabile serie di tre titoli. Partito tardi con il suo connazionale Fitchet si è preso un temporale al secondo pilone: i due con il finlandese Viitanen sono gli unici a non rientrare di tutte le classi.

Lee nella polvere e Renner primo (con due sole termiche sull'ultimo lato di oltre 200 km) per la terza volta consecutiva a 158,5 km/h, mentre Vergani si vede punito in maniera assolutamente sproporzionata per un veniale errore fotografico al primo pilone e finisce penultimo.

Vince l'inglese Davis nella standard, ma sono gli americani Beltz e Mozer che si portano ai primi due posti in CG, e avanza Gloeckl, che supera Brigliadori, ancora 7° dopo l'11° posto nella prova. Ancora buone le prove di Bertoncini e Monti 16° e 14°.

Fantastica media del neozelandese Timmermanns (165 km/h, meglio dei libera) primo nella 15 m con altri due rappresentanti dell'emisfero australe, il sudafricano Goudriaan e l'australiano Buchanan ai posti d'onore della CG a dimostrazione della loro familiarità con queste condizioni. Sempre bene Ghiorzo, a metà classifica, e sempre indietro Colombo con i suoi problemi insoliti.

Ma intanto le condizioni migliorano ancora, con termiche forti, ben distribuite e basi altissime, e per la quarta prova (30 giugno) i percorsi si allungano dai quasi 460 km della standard ai 523 della libera, nella quale Lee dopo la sfortuna del giorno precedente dimostra la sua classe vincendo a 178,1 km/h fermandosi in pochissime salite e zigzagando e del-finando per seguire il percorso ottimale. Con 159,9 km/h Vergani è solo 14°!

Nella 15 m vince Musters a 162,4 km/h, facendo l'ultima salita a 100 km dall'arrivo, su Striedieck che si porta dal 5° al 2° posto in CG per diventare il più serio concorrente dell'olandese per il titolo. Un piccolo capolavoro di Ghiorzo che con un 9° posto a 149,9 dimostra il suo rapido adattamento a queste battaglie. Un po' meglio dei giorni precedenti Colombo, che forse comincia ad entrare in sintonia con la nuova macchina.

Nella standard, dopo qualche buon piazzamento già nei giorni precedenti, prima vittoria del nuovo DG 300 a 149,5 km/h con Kuittinen che conserva il 3° posto

in CG, portandosi a ridosso degli americani. Medio-cresce la prova dei nostri (27° Bertoncini, 29° Monti, 33° Brigliadori) che si ritrovano sempre meno in queste gare veloci. Solo un giapponese sui 109 concorrenti non ha ultimato la prova.

E il primo luglio la direzione di gara dà un meritato giorno di riposo dopo una partenza così bruciante ed impegnativa.

Si riprende il 2 luglio con una leggera subsidenza che riduce l'attività temporalesca e con vaste coperture di cirri verso sera che complicano la vita ai ritardatari; le termiche sono molto forti con basi intorno ai 4 mila metri.

La quinta prova (514 km) rivoluziona la classifica della standard: vince il sudafricano Dunbar (146,3 km/h), ma crollano gli americani e passa in testa Kuittinen, seguito da Gloeckl, che guadagna 5 posti. Buone le prove di Monti (10°) e Brigliadori (13°), mentre Bertoncini, inviato in avanscoperta, è tra i pochi fuori campo di questa classe. Più della metà ne ha invece la 15 metri, particolarmente disturbata dalla copertura di cirri; vince a sorpresa il bravo brasiliano Widmer (128,9 km/h) davanti a Holighaus che passa al 2° posto in CG alle spalle del sicuro Musters, mentre arretrano anche qui gli americani.

Sorprendenti i danesi che a questo punto hanno Oye e Andersen 4° e 5° nella standard e Sorensen 3° nella 15 m. Colombo comincia a riprendersi dopo aver messo a posto gli strumenti e si piazza 20°, mentre Ghiorzo, finito fuori campo, è tra gli ultimi.

Renner, partito molto presto, torna a vincere nella libera percorrendo i 571 km a 171,4 km/h. Vergani è 15°, mentre Blatter, pur avendo completato il percor-



so, si becca zero punti per aver sbagliato la foto di partenza.

In una situazione meteo più regolare, caratterizzata dalla convergenza sul campo di gara dell'aria secca dei deserti del Messico con quella umida del Texas, Gantenbrink riesce finalmente a battere Renner con 156,3 km/h sui quasi 500 km della sesta prova (3 luglio), avvicinando così Moffat che difende a fatica il suo 2° posto.

Dopo Lee, anche un altro campione in carica, Schroeder, che sta disputando un campionato mediocre, ha un colpo di orgoglio e vince a 147,9 la 15 m, nella quale gli immediati inseguitori di Musters fanno di tutto per facilitargli il compito, come Holighaus che forse innervosito da una rottura del cavo alla partenza arriva solo 19°. Mediocri le prove di Colombo e Ghiorzo, rispettivamente 31° e 33°.

Kuittinen, già in testa nella standard, vince la prova a 138,4 km/h e consolida il primato attirando l'attenzione sul DG 300; Gloeckl con un 27° posto ripiomba al 7° posto in CG mentre si rifanno avanti gli americani, con Beltz al 3° posto dietro a Buchanan. Una prova mediocre (25° alla pari con Monti) costa a Briigliadori lo slittamento dall'8° al 14° posto in CG; né fa meglio Bertoncini 28°.

Il passaggio di un debole fronte freddo immiserisce le condizioni e soprattutto accorcia le ore utilizzabili per la settima prova (4 luglio). Ne consegue un accorciamento dei temi ed un abbassamento delle medie a livelli... europei. Sui 271 km della standard vince a soli 104 km/h Teunisse, anche lui con il DG 300, seguito da Stouffs, ma crolla Kuittinen, con uno dei 9 fuori campo di questa classe, e lascia il comando della CG a Buchanan. A riprova dell'equilibrio di questa classe, il migliore dei primi 7 in CG è 9° in questa prova. I nostri sono particolarmente a disagio col forte vento sul secondo lato che manda a terra Bertoncini (39°) e Monti (40°) mentre Briigliadori finisce, ma senza andare oltre il 29° posto.

Solo 5 km più lungo (276,5 km) il tema della 15 m e della libera. Nella prima si afferma lo svizzero Schulthess a 108,1 km/h anche se meno veloce di Goudriaan, penalizzato per essere troppo carico alla partenza; ma la bella prova consente comunque a quest'ultimo di passare al 2° posto in CG davanti a Striedieck, mentre arretrano Holighaus e Sorensen. Da rilevare la bella gara del giovanissimo tedesco Back, che col 2° posto di questa prova si è portato al 7° posto in CG. Discrete le prove di Ghiorzo e Colombo, rispettivamente 26° e 28°, in linea con le loro posizioni in CG.

Ancora Renner primo nella libera a 124,3 km/h, ma Gantenbrink e Henry, 2° e 3° nella prova, si portano nelle stesse posizioni in CG a spese di un Moffat in declino. Ammirabile la prova del redivivo Henry (ha vinto il mondiale nel 1965 ed è stato a lungo lontano dalle gare) che senza dare molto nell'occhio sta conducendo una bellissima gara. Sul suo standard Vergani, 15°.

Un relativo peggioramento del tempo che in Europa non avrebbe certo destato preoccupazioni porta gli organizzatori ad anticipare al 5 luglio una giornata di riposo, con l'idea di avere in seguito, come in effetti

avverrà, 5 prove buone negli altrettanti giorni ancora disponibili.

Alta pressione sul campo di gara per l'ottava prova (6 luglio), con buone ascendenze e cumuli nella prima parte della giornata e termiche secche più avanti per effetto di un'inversione di subsidanza.

Per battere Renner bisognerebbe fare qualcosa quando è per terra, perchè quando vola non c'è niente da fare. Infatti vince ancora a 137 km/h sui quasi 600 km di questa prova (con Vergani 16°) senza che vi siano cambiamenti di rilievo in CG, a differenza della standard, dove il secondo scivolone dell'incostante Buchanan lo fa superare al comando dalla coppia Oye-Gloeckl. A completare la bella giornata per i danesi c'è Andersen, che vince la prova di 517 km a 121,6 km/h. In rotta completa Kuittinen che in due giornate è passato dal 1° al 10° posto in CG. Non riescono a migliorarsi i nostri, con Briigliadori 29°, Bertoncini e Monti fuori campo rispettivamente 39° e 40°.

Gli inglesi non brillano certo in questi campionati, ma possono consolarsi vincendo almeno qualche prova: dopo Lee e Davis nelle altre classi, è questa volta il turno di Wells nella 15 m, primo a 122 km/h sul triangolo di 537 km davanti a Striedieck. CG immutata nelle prime posizioni. In quella che purtroppo è una normalità anche Ghiorzo e Colombo, 28° e 31°.

Nona giornata (7 luglio) simile alla precedente, ma con più cumuli e temi ancora allungati su quadrilateri. Il pentolone della standard continua a bollire e con 130 km/h sui 521 km del percorso ritorna a galla Buchanan, che supera in CG Gloeckl, ora secondo, e Oye, scivolato al 3° posto immediatamente davanti al connazionale Andersen. In evidenza per la prima volta il norvegese Kristiansen, vice-campione in carica, 2° nella prova, e bellissima prova di Monti, 3°, con quello che resterà il migliore risultato della nostra spedizione a Hobbs. Purtroppo solo un lieve miglioramento rispetto ai giorni precedenti per Briigliadori e Bertoncini, rispettivamente 19° e 20°.

Nella 15 m si rivede finalmente il non più giovane Peter (57 anni), finora piuttosto opaco (22° in CG) che vince a 132,5 km/h sui 574 km, con Schroeder ancora in evidenza (2°), ma ancora senza che cambi niente nelle prime 5 posizioni. Si risveglia anche Ghiorzo con un buon 16° posto, mentre Colombo, 30° rimane regolarissimo sul suo standard.

Renner sempre più monotamente primo nella libera a 137,2 km/h sui 624 km (Vergani è 17°), e anche qui niente di nuovo nella CG.

L'8 luglio, decima giornata di gare, l'area è ancora dominata da un promontorio di alte pressioni con condizioni generalmente buone salvo indebolimento di termiche in qualche zona e diradamento verso la fine della giornata per la quale vengono assegnati quadrilateri, allungato rispetto al giorno precedente quello della standard e leggermente accorciati quelli delle altre due classi. Ne risulterà una giornata decisamente favorevole ai colori tedeschi. Gloeckl pur solo 7° nella prova vinta da Beltz a 124,6 km h, passa al primo posto in CG per l'ennesimo scivolone di Buchanan nella standard, dove si risveglia Briigliadori con un buon 11° posto; fa bene anche Monti (17°) e mediocrementemente Bertoncini 27°.

Nella 15 m vince Holighaus a 139 km/h e si porta al 3° posto a spese di Goudriaan che arretra al 4° (Ghiorzo 39° e Colombo 44°), e vince per la seconda volta anche Gantenbrink a 145 km/h per consolidare il suo 2° posto dietro l'inattaccabile Renner (Vergani 14°). Con una situazione meteo che sembra una copia carbone di quella della giornata precedente i temi vengono leggermente allungati per l'undicesima prova del 9 luglio. In realtà le condizioni risulteranno migliori del previsto e migliori di conseguenza le medie delle tre classi.

Rivince Dunbar (SA) nella standard a quasi 134 km/h sui 559 km del percorso, ma la classifica viene di nuovo rivoluzionata per il tonfo di Gloeckl che, partito in ritardo per aver faticato a far quota prima di fotografare l'orologio a terra, si perde man mano per strada e arriva 38° piombando all'8° posto in CG, e per quello meno grave di Buchanan, 23°, che viene superato da Beltz, mentre Oye passa in testa con oltre 150 punti di vantaggio. 18° e 19° Briigliadori e Bertoncini; 35° Monti, al quale un inconveniente apparentemente stupido come il distacco parziale di un nastro adesivo sull'attacco dell'ala provoca un rumore così intenso e doloroso da stordirlo e fargli perdere il senso dell'equilibrio in volo e rendere necessario il ricorso a cure mediche.

Musters continua a difendersi bene nella 15 m dagli attacchi di Striedieck, che vince a 143.3 km/h la prova di 608 km, e la classifica non cambia per i primi 4 posti. Non male Colombo e Ghiorzo, 22° e 23°, che sembrano accelerare come i cavalli sentendo odore di stalla.

Tutte regolare nella libera con la solita vittoria di Renner a 152,5 km/ sui 657 km e pure qui classifica immutata ai primi posti. Finalmente un'ottima prova di Vergani, 8°, per la prima volta tra i primi 10.

E si arriva così, con i giochi quasi fatti, all'ultima giornata, con condizioni un po' deteriorate rispetto ai giorni precedenti, che consigliano un lieve accorciamento dei temi della standard e della 15 m e portano ad un generale abbassamento delle medie.

Tutta in discesa nella libera la strada di Renner, che deve solo preoccuparsi di finire il percorso per rivincere un titolo che già è stato suo in Finlandia nel '77 (classe standard) e quasi suo in Australia nel '74. Renner è forse il pilota che vola di più nell'anno: più o meno 6 mesi in Australia, in primavera alla scuola di Oerlingshausen in Germania ed in estate in Spagna, nella dependance della stessa scuola (ma non bastano le ore di volo se non accompagnate da una classe innata e da un'applicazione non solo pratica). E Renner ce la fa, naturalmente, arrivando 4° nella prova di 657 km vinta a quasi 140 km/h da un Gantenbrink che festeggia così la nascita della figlioletta e che meriterebbe il titolo di mondiale dei terrestri per aver avuto la sfortuna di trovarsi davanti il marziano Renner. In classifica generale abbastanza sorprendenti il 3° posto di Henry e, a completare l'ottima prova dei francesi in questa classe, il 6° posto di Lherm. Tra i due, Moffat, al quale non sono bastate le furbate delle estremità alari speciali per ritornare sul podio, e Pettersson. 8° de Orleans con una prova abbastanza regolare. Vergani, 17° nella prova, finisce 16° in CG.



Se per Renner non c'erano problemi, le cose erano meno facili per Musters, al quale, pressato sia pure da lontano da Striedieck, non hanno retto i nervi: dopo essersi piazzato 10 volte nei primi 10 ed una sola volta 13°, ha rischiato grosso con un 24° posto nell'ultima prova, e buon per lui che l'americano sempre più sicuro nei giorni precedenti, ha avuto una mezza crisi piazzandosi 11° e rimanendo al secondo posto.

Ma la crisi ha colpito stranamente anche gli altri 4 componenti del sestetto di testa. Di essi Goudriaan (25°) ha conquistato un terzo posto (meritatissimo se si considera che ha volato su un ASW 20 normale noleggiato in America) davanti allo sfortunato Holighaus che, atterrato a una sessantina di km dal traguardo, è precipitato dal 3° all'8° posto (ma che può comunque consolarsi come costruttore con i successi dei Ventus e dei Nimbus). Parè al 4° posto completa la bella affermazione degli olandesi (che hanno anche un 7° posto nella standard con Selen), mentre i tedeschi possono consolarsi con il 5° posto dell'esordiente ventiseienne Back, che dopo qualche incertezza iniziale ha condotto un ottimo campionato. Ancora un lieve miglioramento di Ghiorzo, 19° nella prova e 27° in CG, mentre Colombo col 27° posto nella prova finisce 34° in CG.

Ma se nella 15 m per il 37enne pilota di linea olandese c'è stata qualche preoccupazione nel corso della gara ma la assoluta certezza della vittoria all'arrivo, nella standard si sono vissute ore di incertezza anche a gara finita. A meno di un minuto equivalgono infatti i 9 punti che Oye, autore come Musters di una nuova prova sbagliata e solo 29°, ha conservato su un Beltz pur non brillantissimo (8°), e la cer-

tezza della vittoria poteva venire solo dopo lo sviluppo e la lettura della foto dell'orologio di partenza. Ed i 9 punti sono anche da controllare con i 10 punti di penalità beccati da Beltz all'arrivo di una delle prime prove e senza i quali sarebbe stato campione per un punto. Comunque onesta la prova del 33enne ingegnere danese, anche se irregolare come quella di tutti i migliori di questa classe, che vede Buchanan 3° seguito dal giovanissimo Andersen, connazionale di Oye (ed i danesi hanno anche Hansen 19° e Sorensen 7° nella 15 m), dall'americano Mozer e dal simpatico anziano belga Stouffs, vincitore a 119 km/h dell'ultima prova. Tra i nostri Monti conclude bene (14°) un campionato che per le incertezze precedenti lo vede finire 29° in CG; Bertoncini, 20° nella prova, finisce 34° e Briigliadori, con il peggiore risultato del campionato (34°) perde ancora qualche posto per finire 17°.

Sul comportamento dei nostri piloti non riteniamo di dover aggiungere molto a quanto già detto in precedenza. Va rilevato che altri come noi, per esempio gli austriaci, si sono trovati male su un terreno e con un tipo di gara particolari.

Perchè certamente particolari erano le condizioni di Hobbs e la scelta dei temi, molto lontani dalle filosofie e dalle abitudini europee. I temi venivano scelti in relazione alle condizioni meteorologiche in modo che praticamente tutti i concorrenti ultimassero il percorso (il direttore di gara, giudice Lattimore, dice che nella sua professione non dà mai sentenze che implicano incarcerazioni più lunghe della vita dell'imputato). Questo vuol dire che la selezione avviene solo attraverso la velocità: l'unica tattica di gara è di correre e l'unica strategia è ancora di correre ogni giorno al massimo, a meno di avere accumulato un vantaggio alla Renner.

E' ovvio che in queste condizioni non è detto che emergano i tattici, gli strateghi e quelli capaci di sopravvivere nelle condizioni più marginali, per esem-

pio un Briigliadori, o un Holighaus, in particolare quello dell'ultima giornata degli europei.

Che quello di Hobbs sia volo a vela non c'è dubbio, e anche molto spettacolare e di qualità; che sia «il» volo a vela, come generalmente lo concepiamo in Europa, è discutibile. Per noi tra i due c'è forse la differenza che c'è tra un circuito di formula uno ed un rally di Montecarlo.

Molti europei avrebbero preferito a Hobbs un allungamento dei temi per provocare selezioni più dure: può darsi che motivi di sicurezza rendano più opportuna la scelta di Lattimore (dobbiamo ricordare che non un giorno di gara è stato perso da alcun concorrente per inconvenienti derivanti da atterraggi fuori campo).

Per i prossimi mondiali di Rieti è ovvio che si ritornerà al volo a vela europeo. Per quelli successivi in Australia non è detto, perchè anche con condizioni fortissime potrebbe prevalere la tendenza ad una maggiore selezione. Ma anche se così fosse, le abilità tattiche e strategiche e le condizioni di sopravvivenza andrebbero comunque integrate, per i nostri piloti che vi parteciperanno, con quella familiarità con il volo di pianura, con vento e magari con termiche secche, la cui mancanza riteniamo sia la causa prima dei deludenti risultati della nostra spedizione negli Stati Uniti.

Se vogliamo migliorare, e se più in generale vogliamo sprovincializzare il nostro volo a vela, è meglio cominciare subito.

Siccome nel frattempo abbiamo anche assistito ai campionati italiani che pure ci danno molti motivi di riflessione, riteniamo che dopo Hobbs e Rieti 83 si debbano ridiscutere molte cose e forse rivedere la «Magna charta» per adeguarla alle nuove situazioni ed esigenze.

(Foto di CARLO MARCHETTI)

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



Processo a Hobbs?

Buona parte di quello che abbiamo da dire su Hobbs è contenuto nel documento che qui unisco in fotocopia. E' stato redatto dopo 7 prove di gara e purtroppo i risultati non sono migliorati dopo. Evidentemente certe esperienze non si fanno in una settimana, esse devono sedimentare e farsi assimilare.

Personalmente credo che la nostra diagnosi sia esatta anche perchè per quanto mi riguarda 700 punti dal primo dopo 12 gare, 300 dei quali presi in una sola prova, non sono poi un'enormità ma sono il segno di una strutturale non conoscenza e padronanza di un ambiente che realmente è molto diverso dal nostro. Ciò è confermato dal fatto che non siamo mai riusciti una volta ad azzeccare un risultato, a fare un intero percorso senza avere punti d'ombra e di scarso rendimento; soltanto il Bob con il suo terzo posto di una prova nella quale avrebbe anche potuto vincere, contraddice questa constatazione, ma si è trattato di un giorno nel quale ha potuto volare nel gruppo giusto nel tratto per noi meno congeniale e forse era in forma smagliante.

Il mio taccuino delle cose da ricordare, si è arricchito di 10 punti fondamentali, alcuni del tutto nuovi e volovelisticamente quasi sconvolgenti, altri un po' meno nuovi ma certamente finora abbastanza trascurati. In climi del medesimo genere faranno parte secondo me delle preghiere del mattino e della sera che ogni pilota italiano farebbe bene a recitare acciocchè non se ne scordi mai.

La mia consolazione è proprio questa convinzione di non avere saputo, fatto e creduto in certe cose. Diversamente dovremmo pensare che è meglio darsi all'ippica! Devo invece dire che i successivi Campionati Italiani hanno proprio confermato che se c'è una cosa che non ci manca è «il passo».

Credo comunque che la Commissione abbia di fronte numerosi e grossi problemi, ma non per colpa di Hobbs il cui risultato era assolutamente «scontato» per ciò che si può dire a posteriori, ma abbiamo grossi problemi perchè il Volo a Vela italiano è probabilmente in grossa crisi. Il nostro volo a vela ha bisogno di rinnovamento, ha bisogno di scelte coraggiose, ha bisogno di meno polemiche e di più collaboratori, di meno soloni e di più «allenatori», ma ha anche bisogno di autentici uomini politici del nostro sport specialmente in un momento importante come questo.

Leonardo Brigliadori

Hobbs, 5 - 7 - 1983

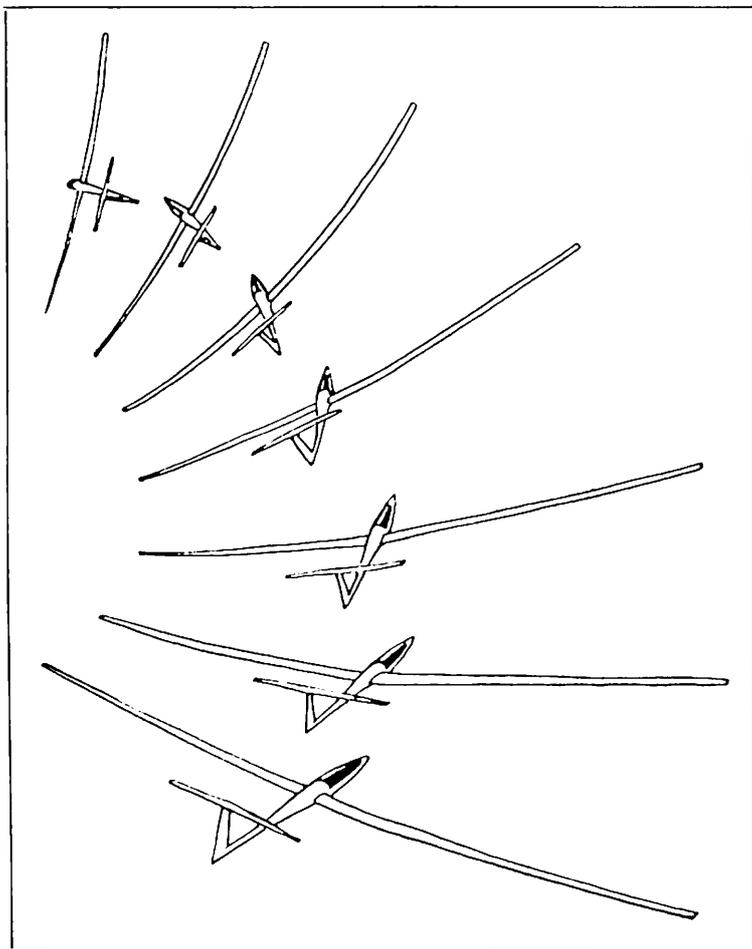
I piloti della nazionale italiana, Bertoncini, Brigliadori, Colombo, Ghiorzo, Monti e Vergani, riunitisi dopo la svolgimento della 7° prova di gara per esperire un'autocritica, hanno ritenuto di sintetizzare come segue le carenze riscontrate nella loro preparazione, le insufficienze della conoscenza specifica delle condizioni volovelistiche incontrate, alle quali principalmente attribuire l'insufficienza dei loro risultati:

1. Insufficiente esperienza di volo nelle seguenti condizioni:
 - a) in pianura
 - b) con forti venti

- c) con forti condizioni e plafond molto alti
- d) con forti carichi alari.

2. Insufficiente conoscenza specifica del terreno di gara che si sarebbe dovuto acquisire in una competizione svolta sul luogo precedentemente.
3. La conferma di queste considerazioni è implicitamente data dalle posizioni di classifica dei piloti appartenenti ai paesi con climi simili o comunque più preparati a queste condizioni (vedi australiani, scandinavi, olandesi).
4. Suggerimenti tecnici che ne derivano:
 - a) Prepararsi fin d'ora per i Mondiali di Australia del 1987 programmando l'invio di 6 piloti italiani sul terreno di gara a partecipare ai loro nazionali; possibilmente 3 piloti nel 1985 e 3 piloti nel 1986.
 - b) Organizzare questo su basi di scambio coi piloti australiani interessati al Mondiale di Rieti 1985; questa è un'opportunità che solo noi italiani abbiamo.
5. Altre considerazioni sicuramente interessanti per il progresso del livello tecnico dei volovelisti sportivi italiani saranno espresse e formulate alla Commissione di Specialità in altra sede.

*Luigi Bertoncini
Leonardo Brigliadori
Vittorio Colombo
Stefano Ghiorzo
Roberto Monti
Walter Vergani*



La straordinaria disavventura americana

La più comune delle domande che mi vengono fatte dal rientro in Italia è: «come mai siete andati così male?». Cercherò di individuare le cause di questo risultato nel modo più semplice e chiaro possibile, per quello che mi riguarda, diverse potendo essere le motivazioni per gli altri componenti la squadra.

Cominciamo col dire cosa è risultato a posto. Primo, l'aliante, veramente «top prepared» cioè allestito con finiture e lisciature per l'occasione da quel perfezionista di Ralph Woodward, 6° agli «Open Class Nationals» americani, che mi ha poi fatto da squadra per tutto il periodo con l'efficientissimo aiuto del fratello Bill durante la prima settimana. Secondo, gli strumenti: dopo qualche giorno di caparbi tentativi di usare quelli di Ralph — anemometro in nodi, variometri in piedi al minuto, calcolatore Peschges con distanze in miglia marine, altezze in piedi così come l'altimetro, mi sono arreso e sono tornato al sistema metrico decimale mettendo il mio cruscotto con il variometro Bohli e conservando il Peschges che il costruttore, presente opportunamente sul campo, aveva nel frattempo migliorato con l'introduzione di una adatta memoria capace di far ragionare il vario-computer in qualsiasi delle misure sopra citate. Ossigeno (che è stato usato), bussola, prese statiche con commutatore per il cambio in volo, tutto in ordine.

Terzo, la squadra. Mai avuto una équipe così efficiente (Pramstraller, Ralph), competente, fedele alla consegna. Prezioso l'aiuto di Marchetti, seppur estemporaneo. Forse un po' troppo numerosa la squadra di base. Quarto, l'acclimatamento. L'andare in America una settimana prima è stato utilissimo. A Marana, dove finivano i Campionati USA di Libera, ho potuto raccogliere impressioni ed informazioni sui carichi alari, sulle condizioni del sud degli USA, dell'Arizona e del New Mexico, come del Texas settentrionale. Alcuni piloni di quest'anno erano punti di virata dei Mondiali 1970 di Marfa. Quinto, l'allenamento: nessuna difficoltà a valore con 47 kg/mq. di carico, a ben salire, a velocemente centrare le ascendenze, a sopportare le sei, sette ore di volo al giorno. Ciò, nonostante i pochi voli sul Nimbus 3 in Italia (una ventina di ore). Utili sono stati i tre giorni di Odessa e l'atterraggio fuori campo (non voluto) in essi compreso.

Detto questo, arriviamo al dunque. E' mancata l'esperienza (qualcosa di diverso dall'allenamento) su questo tipo di bombardieri a reazione, in presenza di una grande massa di fattori facilitanti quali la forza delle ascendenze (mediamente 1 m/sec. e talvolta anche 1,5 più di Rieti), il plafond (spesso oltre i 3000 QEE), il vento. Soprattutto il vento, che organizzava fasce ascendenti (non strade di cumuli) o di poca discendenza, che consentivano plané di 80, 100, 120 km. e medie spaventose. Quindi si può concludere: crisi di fiducia, forse si poteva spingere di più senza grave rischio, crisi di conoscenze. Alcuni piloti di classe libera avevano i nuovi alianti da tre anni: per me è stato il secondo. Alcuni piloti hanno sempre volato, o spesso, in Australia, Sud Africa, Usa; per me è stato un reinserimento dopo anni di assenza da questo tipo di condizioni.

Conclusione: i nuovi alianti esigono una più lunga macezzazione del pilota con essi al fine di cavarne tutto il succo possibile, altrimenti è come possedere una Ferrari ma non essere capaci di inserire la quinta. Per le condizioni, visto che i Mondiali dopo il nostro 1985 saranno in Australia, occorre sprovvincializzarsi ed andare a far pratica.

Adesso un po' di cronaca.

Ad Odessa il 18 giugno, il 19 ed il 20 ho volato con condizioni povere (900 m. QFE di plafond, ascendente di 1 - 1,5 m/sec. Molto caldo, subsidenza, stabilità. Il secondo giorno, pur partito ad un quarto alle quattro ho tentato un 360 km. Odessa - Lamesa - Hobbs - Odessa che è finito

a 40 km. dall'arrivo (circa Andrews) per l'alzarsi di un fortissimo vento contrario che ha spento come un rubinetto tutte le ascendenze. Scendevo da 3600 metri raggiunti con la media del + 3,5 proprio nella zona di Hobbs. Mi vengono a recuperare in dieci perchè la mia squadra ha intercettato per puro caso gli altri italiani di Houston in viaggio per Hobbs.

Il terzo giorno mi trasferisco in volo ad Hobbs. Partenza povera, mentre ad Hobbs si fanno i 4200 metri (uguale a 5100 QNH, più del Monte Bianco), sotto cumuli possenti. Naturalmente, ossigeno.

La settimana degli allenamenti ufficiali buone condizioni, voli dapprima di 260 km., poi 390, 428, 460. Al posto di quest'ultimo tento il primato italiano sui 300 km. con regole FAI (foto FAI e traguardo sotto i mille) che mi riesce con una media di 132 km/h. Le condizioni si manterranno buone anche per le prime sei prove di Campionato, con plafond a 3000 ed oltre, cumuli. Nella seconda parte le condizioni rimarranno praticamente le stesse ma con qualche secca, con plafond 1800/2000 (sempre QFE) cui si deve aggiungere l'altezza del terreno, 1100 m. per arrivare al QNH. Condizioni quindi un poco monotone ma sempre ottime. Vento un po' da tutti i quadranti, in genere 10/25 nodi, con la frequente caratteristica di diminuire, anziché aumentare, con la quota.

Il primo giorno di gara decollo al 106° posto e quindi un po' tardi. Taglio senza perdere tempo il traguardo alle 15,16 a 3050 metri. Primo lato a 147 di media, ma arrivo tardi al punto 7 del secondo lato (vuol dire 70 km. dal secondo pilone). Un fortissimo vento taglia le ascendenze ed impedisce di avanzare. Resto in volo un'ora più degli altri riuscendo a rifare i 3000 metri mentre li sento atterrare, ma il vento di oltre 70 km. contrario non mi dà più di efficienza 20. Per questioni di atterrabilità a 700 QFE devo invertire la rotta e retrocedere di 6-7 km. Molti 15 metri faranno lo stesso. La chiave qui era di raggiungere Jal, il secondo pilone che ho mancato per 16-17 km. e col vento di fianco galleggiare per i 71 km. mancanti all'arrivo. Totale, 506 punti di distacco dal primo.

Secondo giorno. Volo non meraviglioso ma comunque inuttile. Plafond 2000/2400, onda in partenza 3300. Dopo aver curato allo spasimo il nuovo verbo americano, secondo cui ciò che si fotografa non è il pilone, ma la dimostrazione di essere sul pilone, che deve essere sorvolato con una tolleranza di mezzo miglio, mi porto esattamente sul punto ma per errore fotografo l'altro braccio delle due piste la cui intersezione è il punto da aggirare. Mi danno atterrato al pilone ed a nulla valgono le proteste. Dimenticavo, mi rifilano altri 15 punti di penalità per aver girato a sinistra anziché a destra dopo il taglio del traguardo di arrivo che solo a questo fine mi viene riconosciuto come attraversato. O.K.

Terzo giorno. Km. 475, plafond 3400. Troppo bello. Dopo il primo lato ad oltre 155 di media e qualche km. del secondo, una grossa cellula copre i 110 km. che mancano al pilone. Intorno, orgia di cumuli con oltre 4 m/sec. di media. Chi non farebbe la deviazione? Braccio teso fino al pilone, fuga dai lampi e dalla pioggia, discreto ritorno a 110 di media. Ma sono 102 km. volati in più, ed i 147 orari del percorso cadono a 122 di media se misurati sulle distanze assegnate. Degli altri concorrenti, alcuni sfidano il buio e la pioggia e si buttano. Metà atterreranno. Gli altri, con qualche fortunato partito presto e che al posto della pioggia ha trovato uno spaventoso montacarichi quale è un

temporale di 110 km non ancora degenerato, realizzeranno medie per l'appunto di più o meno 150 km/h.

Quarto giorno. Plafond 3500/3700, 523 km. Un buon primo lato (190 km/h), sul secondo 128 (vento contro di 21 nodi) e 194 sul terzo. Nel primo lato, forte dell'esperienza del giorno prima, preferisco entrare sotto i piovaski piuttosto che salire nei più cinque ai bordi. Tengono, dando un metro/metro e mezzo continuativo. Dopo il pilone mi ributto sulla rotta appena percorsa ma la ulteriore degenerazione non dà più quella debole ascendenza continua. Decido di cambiare allineamento, ma spreco i miei tremila metri in una prolungata severa discendenza che mi porta in un + 4 ma a 1200 metri di quota. Il tempo di risalire è metà di quello che mi separa alla fine dal vincitore, circa 18'. Quanto incidono 8' quando si vola a quasi 180 km/h di media!

Quinto giorno. Plafond 3800 poi 4000. Km. 570 e rotti, primo lato a 180 km/h. Raggiungo due libera (la prima volta che ne vedo) di cui uno è Petterson. Facciamo tutto il secondo lato, contravento di 17 nodi, ad oltre 126 di media. Prima di Kenna, secondo pilone, e che per 20 km. intorno è in ombra, centro un + 2,5 che tengo da 1800 fino a 3200 perchè sul terzo lato (131 km. in tutto) i cumuli sono lontani e sento l'odore di casa. Petterson non si ferma a salire, va avanti. Dopo il pilone faccio due salitine e poi a casa a 200 orari (media 119). Petterson è già arrivato da più di dieci minuti.

Sesto giorno. Plafond 2400 poi 3000. Quadrangolo di 485 km. Primo lato a 142, secondo (vento di traverso) a 122. Terzo (vento contro di 40 km/h) solo 84 ma anche perchè quasi sull'ultimo vertice trovo un 3,5 da 1200 a 3300. Ultimo lato, manco a dirlo, 206 di media. Cosa è successo? Al secondo vertice mi raggiungono tre libera, partiti qualche minuto dopo di me e quindi in vantaggio. In sieme andiamo a cincischiare in un + 2 su Odessa. Li lascio, piano a 180 e casco in un + 4. Li vedo passare sopra di me: ma dove sono saliti meglio di me? A casa mi spiegano che sono saliti male, per cui sono sempre andati avanti in cerca del

meglio arrivando così a tiro di casa. Tuffo e basta. In effetti sul quarto lato c'era molta portanza. Mi danno i soliti 15 minuti più quelli della partenza.

Settimo giorno. Plafond 1400/1800. Km. 276 con decollo tardivo, dopo le 15. Traguardo alle 16.05. Andando diritto non si perdeva gran chè. Qualche termichina di troppo ed è uno dei peggiori punteggi del campionato, primi tre giorni a parte.

Ottavo giorno. Plafond 2300. Km. 593. Primo lato a 131, secondo a 100, terzo a 104. Punti bassi attorno al secondo pilone. Troppe deviazioni.

Nono giorno. Buon volo, plafond 1800/1900, 623 km. Primo lato a 124, secondo lo stesso, terzo a 117. Niente di eccezionale, pochi errori.

Decimo giorno. Plafond 1700/1900, 617 km. Primo lato a 119, secondo a 136, terzo a 153. Perso un po' di tempo sulla seconda parte del secondo lato.

Undicesimo giorno. Plafond 2000, 656 km. Parto con Gantenbrink, cumuli ravvicinati, 130 sul primo lato, 159 sul secondo e 130 sul terzo. A metà del secondo lato ho 300 metri di svantaggio su di lui, ma faccio un'altra strada e dopo 50 km. gli sono di nuovo a fianco. Lo lascio sul terzo lato e spancio la rotta un po' all'esterno, ma non ho beneficio; mi dà 6 minuti.

Dodicesimo ed ultimo giorno. Plafond 1800/2000, ancora 656 km. Il primo lato a 118, il secondo a 141. Sul terzo lato a circa un terzo ho 131 di media e 127 dal secondo pilone. Perdo il filo di stare alto (nel frattempo le ascendenze sono secche) più deboli e devo lottare col metro e cinquanta quando più alti hanno due-tre metri. La media del terzo lato scende a 88 km/h. e quella dell'intero volo a 108. Pessimo volo.

Chiudo ringraziando tutta la squadra, ma in particolare Pram. Ralph e Bill, Ruggeri, Marchetti e R. Brigliadori per il loro prezioso aiuto.

W. Vergani

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.

HOBBS '83 - i miei "bravi"!

Parlando di Hobbs mi ritrovo spesso ad usare l'aggettivo grande. Di là ricordo tutto «grande»: l'aeroporto, le velocità, la meteorologia, il livello dei piloti, il numero dei componenti la nostra squadra ed infine l'esperienza riportata.

Purtroppo i risultati vengono da un insieme di cose oltre che dalla bravura di un pilota; come l'allenamento, la salute fisica e la preparazione psicologica.

Circa l'allenamento, noi piloti della squadra italiana, ci siamo resi conto di avere grandi carenze dovute alla scarsa se non incompleta preparazione alle particolari condizioni di Hobbs: pianura, torti condizioni con vento e alti carichi alari.

Non è possibile pretendere risultati positivi da piloti che per la prima volta volano in condizioni così nuove. Infatti molti piloti che hanno occupato le prime posizioni avevano già volato ad Hobbs o in zone similari.

E' indispensabile programmare che i piloti possano volare sul posto l'anno prima dello svolgimento dei mondiali.

Ho parlato anche di preparazione psicologica. Personalmente non ne godevo, anche perchè l'aliante a me destinato è arrivato il giorno prima della competizione ed è stato messo a punto giusto per l'inizio del campionato ma con qualche inconveniente. Unico volo di allenamento: tre ore circa con un Blanik.

Agli organizzatori americani si deve dire «bravi» perchè il tempo a loro disposizione per organizzare il tutto è stato veramente breve. Per coloro che invece hanno organizzato il nostro viaggio e la nostra partecipazione purtroppo posso dire «bravi» solo ad uno o due. Basta citare il viaggio di ritorno: Hobbs/Houston (auto) Houston/N.Y. - N.Y./Zurigo - Zurigo/Monaco con circa otto ore di sosta indi Monaco/Milano.

Circa l'assistenza da terra quando si era in volo, personalmente ho rimpianto l'Attilio Pronzati (vedi Europei) e spesso mi sono illuso di sentire l'Egidio Galli che mi dava delucidazioni anche non richieste.

Ai nostri organizzatori voglio ricordare che la squadra deve essere limitata all'essenziale in quanto il numero delle persone oltre ad essere inutile è proporzionale al sorgere dei problemi, e che con una informazione adeguata si può evitare il trasporto di cose e persone inutili.

Di Hobbs oramai ho deciso di ricordare solo i bellissimi voli, le forti condizioni e i miei due «bravi» squadristi: Baldisseri e Barazzetti.

E torniamo in patria, ai campionati italiani '83.

Dopo la dura partecipazione ai mondiali di Hobbs e nelle nostre condizioni, a noi piloti che avevamo rappresentato l'Italia, tutti ci avrebbero consigliato una distensiva vacanza al mare o ai monti finalmente nella serenità familiare. Purtroppo però pensando già di raggranellare qualche punto per il futuro ci siamo ritrovati tutti a Rieti.

Personalmente devo dire che tutto mi è andato bene, forse ed anche perchè sono rientrato nel mio ambiente, veramente diverso in tutto da Hobbs.

Per quanto riguarda la scelta dei temi, convengo che finalmente si è visto qualcosa di nuovo, soprattutto per quanto riguarda le distanze assegnate, un buon sistema per selezionare veramente i piloti di categoria nazionale.

Un complimento particolare va fatto ai giovani che hanno dimostrato serietà ed impegno.

Per quanto riguarda l'organizzazione di questi campionati l'unico appunto è relativo al ritardo nella compilazione delle classifiche.

L'esigua partecipazione in classe Standard e Libera, dovrebbe farci riflettere se non sarebbe il caso di decentrare i campionati italiani e dare la possibilità ai piloti di competere nelle tre categorie e di volare in situazioni meteo diverse; senza voler togliere niente a Rieti che potrebbe pur sempre organizzare competizioni diverse.

Dedico questa mia vittoria in campionato a mia moglie ed ai miei figli per il lavoro che hanno svolto sacrificando come sempre le loro vacanze al mare ed usando tutta la loro sensibilità per rimettere insieme i «cocci» americani.

Vittorio Colombo

ALIANTI USATI IN VENDITA:

a) Glaser & Dirks «DG 200» carbonio m 17, marche D	L./mil. 36
b) Pilatus «B4PC11AF» acrobatico rimorchio chiuso, HB	» 23
c) Glasfluegel «Libelle Standard» rimorchio chiuso	» 15
d) Schempp Hirth «Janus», rimorchio aperto	» 35
e) Schneider «LS 4», senza rimorchio, marche D	» 27
f) Glasfluegel «Club Libelle 205», rimorchio aperto	» 13
g) Caproni «Calif A21», rimorchio chiuso	» 18

Per informazioni: Egidio Galli, tel. 031-608490

VENDO ST. LIBELLE I-KARO

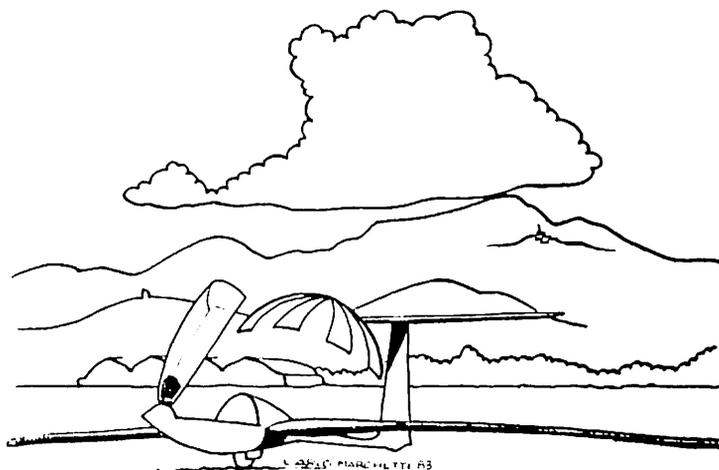
anno di costruzione 1974
ore volate 500 - revisione alle 500 ore
strumenti base + radio Dittel FSG 15
carrello coperto monoasse - copertine
ottime condizioni

L. 16.000.000

Telefonare a: Pietro Acquaderni

051/571201 ore ufficio

346963 ore pasti



Il parere degli "squadristi"

Al termine delle prove ho posto agli «squadristi» che ho potuto incontrare le seguenti domande:

1. considerazioni generali su:
 - a) livello del campionato
 - b) prestazioni dei piloti italiani
2. considerazioni generali su:
 - a) organizzazione di gara (temi, classifiche, linea, meteo, ecc...)
 - b) logistica (alloggiamenti e servizi sul campo)
3. considerazioni generali su:
 - a) organizzazione della squadra italiana (viaggio, coordinamento, efficienza, ecc...)
 - b) sarebbe stato possibile risparmiare ulteriormente?

ed ho ottenuto queste risposte:

F. S.

AGOSTINO BUCCERI - Squadra base

- 1.a) Preparazione atletica dei piloti eccezionale, eccezionali anche le prestazioni volovelistiche, buona la preparazione delle squadre e degli alianti.
- 1.b) Fisicamente anche i nostri piloti si sono abituati subito ma occorre una preparazione più accurata, una maggiore selezione, una maggiore istruzione specifica per la gara.
- 2.a) Organizzazione tipica americana, niente sovvenzioni dallo Stato, molta semplicità ed informalità.
- 2.b) Accoglienza semplice e collocazioni spartane nel rispetto delle tradizioni americane.
- 3.a) La squadra italiana è tra le migliori, il numero dei componenti era rilevante ma ognuno ha svolto una mansione. Su tutto ha influito il tardivo arrivo degli alianti.
- 3.b) La diaria di 12 USD è il minimo che si possa spendere. Le sovvenzioni sono state appena sufficienti e non si poteva risparmiare ulteriormente.

ERMANNIO RAMAIOLI - Squadra base

- 1.a) Elevatissimo sia il livello dei piloti sia quello delle condizioni meteo, ottima la scelta della località.
- 1.b) Rivelazione di Ghiorzo, nonostante la disabitudine alle condizioni i nostri piloti hanno dato il massimo, si poteva comunque sperare per qualcosa in più.
- 2.a) Molto semplicistica ma corretta l'organizzazione; scelte effettuate con cautela per ciò che riguarda i temi, il giudizio è decisamente positivo.
- 2.b) Alcune carenze piuttosto notevoli.
- 3.a) 3.b) NO COMMENT.

CARLO MARCHETTI (II Federale) - Squadra base

- 1.a) Le forti condizioni meteo hanno aiutato molto per la buona riuscita della competizione anche se sono risultati favoriti i piloti provenienti da luoghi con caratteristiche simili.
- 1.b) In STD un buon lavoro relativo se da un lato ha frenato un possibile exploit, ha consentito una affermazione

omogenea degli Italiani. I 15 M hanno fatto un po' gara a sè. In Libera le prime due gare hanno condizionato l'esito delle prove successive influenzando sullo stato d'animo (mancanza di confronto). Walter si è ritrovato verso la fine.

2.a) Poca elasticità è stata dimostrata il primo giorno nello spostare la linea e nel ritardare i decolli senza cambiare il tema, per il resto tutto OK. Il sistema per le classifiche appena sufficiente, poco chiare le penalità e tardivo l'aggiornamento dei tabelloni.

2.b) Logistica totalmente fuori misura del concorrente, molto scomodo il forzato frazionamento delle squadre.

3.a) Le singole squadre dei piloti si sono dimostrate ben amalgamate e funzionanti (con qualche problema con l'aiutante americano). Grosse incognite per ciò che riguarda il noleggio degli alianti. In merito all'operato della squadra base è mancata una chiara definizione dei ruoli nonché il coordinamento ed il controllo delle varie funzioni. OK gli interventi tecnici di Ruggeri.

3.b) Più che risparmiare si poteva forse con la stessa cifra sopperire a varie mancanze ad esempio ottenendo una migliore sistemazione logistica, effettuando allenamenti in loco più lunghi ecc.

GIOVANNI MARIA CIRIANI - Squadra base

1.a) Secondo la mia limitata esperienza il livello delle gare è stato molto buono. Gli americani non hanno fatto da padrone anche perchè gli avversari non glielo hanno consentito.

1.b) Abbastanza inferiori alle attese globalmente i risultati degli Italiani. Ghiorzo ha dimostrato di aver notevoli qualità. Insufficiente la preparazione sul luogo.

2.a) Sufficiente il livello medio dell'organizzazione grazie ad una grande disponibilità di risorse umane.

Dal regolamento e dall'assegnazione di certune penalità si denota la poca dimestichezza nell'amministrazione di competizioni di un certo livello.

Poco simpatico il fatto che alcuni organizzatori lavorassero anche per la squadra statunitense.

2.b) Scadente la logistica, mancava ad esempio un mezzo pubblico di collegamento con la città; la sistemazione nella mobil home non è stata felice.

3.a) Taluni compiti sono stati svolti malamente nella troppo numerosa squadra italiana. E' mancata la delega dei poteri ed il coordinamento tra le varie mansioni assegnate.

3.b) Si poteva forse risparmiare mandando una persona in ricognizione con il debito anticipo.

WOLFRAM PRAMSTRALLER - Squadra WU (Vergani)

1.a) Livello della competizione molto elevato, si è assistito ad un allineamento dei valori verso l'alto.

1.b) Ai nostri è mancata un'adeguata preparazione con condizioni simili a quelle trovate qui.

2.a) Tutto indovinato, pochi i fuori campo, se riuscissimo a fare lo stesso a Rieti dovremo essere contenti.

2.b) Molta scarsa la logistica.

3.a) Troppe persone per sei piloti.

3.b) Con una persona in avanscoperta forse si sarebbe potuto risparmiare ulteriormente.

PABLO FLORES - Squadra BS (Ghiorzo)

1.a) Ottimo il livello dei campionati, proporzionale allo sviluppo del volo a vela nei vari paesi.

1.b) Come sopra ma forse leggermente inferiori alle attese.

2.a) Nonostante il servizio meteo non efficientissimo le scelte dei temi sono state piuttosto giuste.

Considerando il poco tempo a disposizione per preparare questi campionati l'organizzazione è stata buona.

2.b) Data la carenza di tempo è stato fatto poco per la sistemazione logistica delle squadre ma, probabilmente, gli americani non avrebbero fatto molto di più.

3.a) Si poteva fare di meglio.

3.b) Penso che sarebbe stato possibile risparmiare qualcosa, sarebbe servita una persona in ricognizione.

FOLCO STAGI - Squadra CS (Brigliadori)

1.a) Livello medio abbastanza basso, discontinuità nei rendimenti.

1.b) NO COMMENT.

2.a) Scelta dei temi e meteo ottimi.

2.b) Decisamente insufficiente la logistica.

3.a) NO COMMENT.

3.b) Si poteva risparmiare anche ripartendo diversamente i fondi ad esempio una persona in ricognizione. ATTENZIONE L'Australia non è lontana.

SERGIO BALDISSERRI - Squadra A7 (Colombo)

1.a) Livello del campionato eccezionale grazie anche all'aiuto di condizioni meteo straordinarie. Su tutti Ingo Renner.

1.b) I nostri piloti hanno fatto del loro meglio per tenere il ritmo dei più forti.

2.a) Organizzazione un po' scarsa, i temi potevano essere a volte anche più lunghi. Poco curate le pubbliche relazioni.

2.b) Molte deficienze nella logistica, mancavano delle docce e i servizi erano insufficienti. Alcune sistemazioni sono state eccessivamente semplicistiche, mancava inoltre un luogo di ritrovo decente. A Rieti siamo sicuramente messi meglio.

3.a) NO COMMENT.

3.b) Era possibile risparmiare mandando qualcuno in ricognizione anticipatamente.

LUCIO CASETTI - Squadra CS (Brigliadori)

1.a) Sicuramente una gara di buon livello.

1.b) In riferimento ai precedenti mondiali, i risultati degli italiani sono stati al disotto delle aspettative forse per la scarsa conoscenza dei luoghi e delle condizioni. E' stata un'ottima esperienza per i giovani.

2.a) Forse un po' corti i temi in relazione alle eccezionali condizioni meteo; in generale una buona organizzazione.

2.b) Pessima la logistica; non c'era la possibilità per le squadre di alloggiare sul campo.

3.a) Si era in troppi con i relativi problemi di affollamento.

3.b) Non so forse si poteva risparmiare mandando qualcuno prima.

GUGLIELMO GIUSTI - Squadra C6 (Monti)

1.a) Livello della competizione adeguato alle condizioni meteo trovate.

1.b) Ai nostri piloti è mancata un'adeguata preparazione in loco, hanno impiegato un certo tempo per capire le condizioni tipiche di volo per questi luoghi.

2.a) Visto il tempo generoso tecnicamente si sarebbero potuti dare temi di gara più lunghi, considerando però la fatica di 12 giorni di gara sono stati giusti così.

2.b) Logistica spartana, essenziale, non ricettiva, si doveva fare di più.

3.a) Troppa gente non favorisce una buona organizzazione della squadra, ci sono state molte dispersioni di forze. Buona, invece, la coesione tra i piloti e le loro squadre.

3.b) Sarebbe stato possibile impiegare diversamente i fondi e mandare qualcuno in ricognizione.

FRANCESCO SCAVINO - Squadra BS (Ghiorzo)

1.a) Non è necessaria molta esperienza per capire che il livello delle gare è stato decisamente buono, 12 prove, molti km volati a medie elevate con pochi fuori campo.

1.b) Penso che nelle gare tutti i piloti italiani abbiano dato il meglio, forse qualcosa di più doveva essere fatto in fase di preparazione.

2.a) Le eccezionali condizioni hanno aiutato molto gli organizzatori e tutti hanno preferito volare anzichè suscitare polemiche come qualche volta sarebbe stato possibile fare.

2.b) Decisamente insufficiente la logistica, un tendone polveroso per ritrovarsi e qualche mobil-home superaffollata non possono di certo bastare per un campionato decoroso.

3.a) Forse troppe persone hanno comportato ulteriori difficoltà per ciò che riguarda il coordinamento dei vari compiti; ci sono state delle inefficienze talvolta ma forse anch'esse dovute all'eccessivo numero dei componenti la squadra.

3.b) Ritengo che sarebbe stato possibile risparmiare ulteriormente oppure impiegare diversamente i fondi innanzitutto limitando il numero dei componenti la squadra allo stretto indispensabile, anche se ciò significa un carico di lavoro maggiore per tutti. Sarebbe inoltre opportuno che una persona capace precedesse di qualche tempo la squadra sul luogo della gara.

Viaggio di ritorno

Il 727 ronfa tranquillo sul tappeto di cumuli. L'aria del Texas è un po' più umida: la base non supera i 2500 metri con un centinaio di sviluppo verticale.

Dall'oblò congiungo mentalmente i batuffoli, sperando invano di ottenere esagoni regolari. Mi accuso di scarsa fantasia, onde non perdere la fede nel Rovesti.

Se questo è un alveare, quel «congestus» là in mezzo deve essere l'ape regina, nutrita a dismisura da un trombone

che ha sfondato l'inversione termica. Tra poco sarà un «cibi». Non sono ancora le due p.m.

La hostess, a tradimento, mi ha rifilato il terzo bicchiere di ghiaccio e the. La vegliarda che mi siede a fianco toglie la sicura ad un altro barattolo di noccioline da due oncie e mezzo e me ne offre, con un sorriso. La scatola è a stelle e strisce, le noccioline sanno di cacao. Ne mastico una manciata insieme al ghiaccio del the; ho ormai ripreso fiducia nel mio stomaco.

Il sapore dell'intruglio mi richiama in bocca l'amaro dei campionati.

Ieri, sul Fairchild che mi portava via da Hobbs, ho visto,

poco sotto i nostri 12.000 piedi, due «15 m corsa» in planata starfighter dopo il pilone di Midland (Midland Odesa - TEX - è un aeroporto un po' più grande di Malpensa: proviamo a proporre un pilone di gara a Gallarate!!).

Il primo pilota della Air Midwest, Betty, bionda trentenne king-size di Abilene Texas, me li ha additati allegramente, gridando «Your Friends!».

Potevano essere Stefano Ghiorzo, (non male, la matricola) e Vittorio Colombo, che sta risalendo, senza speranza, da un inizio catastrofico.

Alla sera, da Dallas, ho parlato con un laconico Bob. Le cose non sono andate meglio, nella sesta prova. Il Leo sta cedendo senza crollare, alla «Giarabub»: lui, il Bob, naviga senza molta lode a mezza classifica, saprà dare un colpo di coda da campione in una sola gara. Bertoncini è appena dietro, senza troppa infamia.

Il Walter nazionale fa ormai coppia fissa con Federico Blatter: devono avere noie al postbruciatore dei Nimbus 3.

Non ci sono speranze di risalire; la pianura non ci fa bene. Pensando anche a Svizzeri ed Austriaci, mi vengono in mente i pifferi della montagna.

Il Boeing continua a fare le fusa nel cielo del South Carolina. Più sotto, un sapiente pastore ha incolonnato i cumuli su tre file. Qui farei i diamanti anch'io.

La mia vicina ha vuotato la scatola dei pea-nuts e si è assopita. Tento qualche considerazione.

I nostri piloti si addestrano (quando lo fanno) in montagna, gareggiano in montagna e si ritrovano, prima dei mondiali, un paio di volte, per riunioni burocratico-organizzative, in località montane. Mettiamoci qualche imprevisto, un frettoloso adattamento psicofisico all'ambiente, una meteorologia negletta, una buona disorganizzazione di base, l'assenza di strategia e tattiche di gara, cioè di direzione sportiva, e si capisce quasi tutto.

Si può ovviare a queste cose, tenendo presente che la preparazione al prossimo campionato comincia il giorno successivo alla chiusura del precedente.

Non credo sia impossibile la costituzione di una «Squadra Nazionale» (esiste quella del Gioco delle Bocce), comprendente una dozzina di piloti, che operi su tutto l'arco dell'anno, adeguatamente sostenuta da una voce del bilancio. Il teatro delle operazioni non potrà essere, di regola, solo quello di Rieti, con la dovuta ovvia attenzione al prossimo biennio. Tra l'altro, mi sembra positiva la proposta di svolgere alcuni campionati italiani in altre sedi.

Ritengo quasi indispensabile la presenza di un capo-equipe allenatore nella persona di un volovelista di provata espe-

rienza che, se italiano, decida di mettersi al di sopra della mischia e che possa selezionare partendo da criteri obbiettivi, desunti da punteggi ottenuti anche in gare internazionali.

La partecipazione a gare estere deve essere uno dei punti decisivi del programma per una rivalutazione del nostro parco piloti, sia per l'affinamento delle tecniche di volo in ambienti insoliti, sia per un necessario, continuo confronto al di fuori del pollaio.

Valutando con realismo la natura non professionistica del volovelismo nostrano, la scarsità dei mezzi ed altre cose, non sarà facile entrare in questo ordine di idee. L'occasione di Rieti '85 (ed anche Rieti '84) facilita però un approccio serio a qualche novità.

Se non vogliamo approfittarne, rassegnamoci a quel che passa il convento.

Il 727 plana dolcemente sul New Jersey.

La mia vicina riattacca bottone e mi passa un minuscolo biglietto da visita. E' di Austin Texas, vedova di un aviatore. Mi dice che a suo marito è intitolata la casa di riposo per vecchi aviatori della Contea.

Cerco inutilmente nel disordine della borsa un mio biglietto.

Ne salta fuori, per caso, uno di Ernesto Aliverti, con indirizzo e Club di appartenenza. Glielo spaccio come mio.

Legge con il dovuto storpiamento e mi chiede del «Nello Valzania». Rispondo che è una istituzione del tipo quella intitolata al suo caro estinto. Annuisce.

Atterriamo a New York sotto una pioggia uggiosa.

Si bivacca al terminal per sette ore, finché la triplice ordina la ripresa degli atterraggi a Malpensa.

Bastano altre sette ore di Jumbo e si è là. Nella poltrona vicina, un instancabile ragazzino ha ronzato brrrrr per tutto il viaggio facendo roteare un modellino di biplano.

Appena scesi, un contrordine rimette sulla rotta lo sciopero appena revocato e si torna a bivaccare in attesa dei bagagli.

In quel paio d'ore, vengo scambiato per uno della «Azzurra» rientrato anzitempo. Mi si affollano intorno molti curiosi.

Spiego che non di Vela si tratta, ma di volo a vela.

Se ne vanno tutti delusi.

Davanti a me resta solo il ragazzino del biplano.

Mi guarda continuando a fare prrrrr!

Piero P.

Considerazioni

Forse ci eravamo un po' montata la testa. Forse i risultati del penultimo mondiale avevano autorizzato più di una speranza. Anche la nostra nazionale di calcio, l'anno scorso, era partita per la Spagna per partecipare e poi... Invece a Hobbs non è andata. Adesso ognuno ha le sue giustificazioni e la propria ricetta per il futuro ma, purtroppo, è tardi.

Io non ho ricette, ma vorrei ugualmente tentare un'analisi.

Le condizioni - Hobbs non è Rieti e nemmeno Paderborn. Non aver potuto «provare» è il principale fattore di insuccesso. Uno ha un bel leggere, chiedere e informarsi su quello che sono le condizioni. Sentir parlare di cinque e più metri a salire e di venti e più nodi di vento, è un conto. Correre e vincere in tali condizioni, un altro. Abbiamo

una attenuante. Fino all'anno scorso credevamo di andare in Argentina. Ma è solo una attenuante, tant'è vero che qualche squadra è arrivata a Hobbs per tempo. E' un'idea per la prossima volta.

I piloti: Per il momento niente da dire sui criteri di selezione. La nostra formazione era la migliore possibile. Ma di che? Di un volo a vela che conta qualche centinaio di piloti sportivi e se poi si va a vedere quanti di questi praticano una attività agonistica, la rosa si restringe paurosamente. Abbiamo un'idea di quanti sono i piloti tedeschi? E i francesi? e gli americani? E quale è l'afflusso di nuovi piloti ogni anno?

Questo è il vero punto dolente del nostro volo a vela. Non le affermazioni sportive, queste sono semmai una conseguenza dello stato di salute di una attività. Il problema da risolvere è come fare entrare più gente, come seguirla all'inizio, quando le difficoltà sono maggiori, come incoraggiarla quando si scoraggia e vuole abbando-

nare e ultimo, come incentivarla dato che i nostri costi sono sempre crescenti. Tutti noi sappiamo che fare del volo a vela non costa di più che sciare o giocare a golf ma, dato che c'è questa idea fissa del volo a vela caro, diamoci da fare per smentirla.

La realtà è che i nostri numeri rimangono sempre troppo piccoli e gli uomini sempre gli stessi e si logorano e invecchiano e si stufano.

La preparazione - Senza voler fare ora un'analisi dei fattori che contribuiscono al successo in una competizione di volo a vela, posso solo accennare che la macchina influisce per una piccola percentuale e il pilota per il resto. Quanto piccola sia questa percentuale dipende dalla classe che si considera e da tante altre cose. E' comunque molto piccola.

Bene, noi ci preoccupiamo sempre un mucchio di questo piccolo particolare. Diventiamo matti per tirare fuori il massimo da questo minimo. E trascuriamo il resto. Un esempio? Abbiamo una idea delle discussioni, delle diatribe, della attenzione e degli articoli che dedicano in Germania o in America alla tattica di gara, alla strategia, alle tecniche di volo in relazione alle particolari condizioni? Provate a prendere gli ultimi dieci anni di Aero-kurier, gli ultimi 10 anni di Soaring e se volete, anche di Sailplane e scoprirete con piacere che il Prof. Reichmann intrattiene per otto pagine e dimostra con formule che con vento forte conviene volare così e fare così. E da noi? Da noi non si perde tempo e si corre a comperare l'ultima macchina, magari ancor prima che esca. Tanto per intenderci quella con un po' di acqua in più e con un po' di ala in più. Anzi, già che ci siamo, ne comperiamo dieci. E i

piloti? Per quelli vedremo. Possiamo benissimo continuare così, per certo avremo sempre il miglior parco macchine del mondo. Ho però l'impressione che la strada per migliorare i nostri risultati in campo mondiale passi anche dallo studio degli articoli tecnici, dalla discussione, dai seminari, ecc.

L'organizzazione - Il nostro paese è noto in tutto il mondo per la fantasia, l'estro e la creatività dei suoi abitanti. Molto meno per le proprie capacità organizzative o, perlomeno, non particolarmente perchè ci sono sempre delle eccezioni. Non mi sembra che il volo a vela sia una di queste eccezioni, ma questa considerazione ha una importanza relativa. Chi si è dedicato alla organizzazione della nostra squadra, lo ha fatto con passione dando tutto quello che poteva e sacrificando vacanze e lavoro per il successo della squadra. Non possiamo che essere loro grati e riconoscenti. Non possiamo pretendere che vincano la guerra se non forniamo loro i mezzi adeguati.

Ed eccomi alle conclusioni.

I risultati di Hobbs rispecchiano più o meno lo stato del nostro volo a vela. Ci piacciono o no, voltiamo pagina. Vogliamo adesso veder salire i nostri piloti sul podio di Rieti 1985? Se sì, diamoci da fare tutti (siamo talmente pochi) mettendo da parte personalismi e egoismi per la nostra grande occasione.

Il prossimo campionato del mondo si vola in casa! Approfittiamone.

In Australia, tra cinque anni, potrebbe non essere così facile.

Jacob C.

Mostra e Mercato Internazionale dell'Aliante

***Aviazione leggera - Volo libero - Modellismo
Avionica - Attrezzature***

IX^a EDIZIONE

Aeroporto di VALBREMBO (Bergamo)

1 - 2 Ottobre 1983

LA FORZA DEI NUMERI

Giorno per giorno i temi assegnati ed i chilometri volati

Tema del giorno:						part.	arriv.	km volati	%
1)	27.6	ST	T	352,9	Morton, Andrews	42	20	13.318,4	89,9
		15	T	433,2	Littlefield Jal	48	0	14.584,8	70,1
		OF	T	460,1	Post, Jal	19	9	7.885,4	90,2
						109	29	35.788,6	
2)	28.6	ST	T	349,9	Wink, Midland	42	38	14.463,0	98,4
		15	T	375,7	Pecos, Andrews	48	48	18.033,6	100,0
		OF	T	438,7	Pecos, Midland	18	16	7.533,4	95,4
						108	102	40.030,0	
3)	29.6	ST	T	377,4	Midland, Big Spring	42	42	15.850,8	100,0
		15	T	409,3	Jal, Big Spring	47	47	19.237,1	100,0
		OF	T	475,0	Midland, Snyder	19	16	8.388,9	92,9
						108	105	43.476,8	
4)	30.6	ST	T	458,4	Andrews, Portales	42	41	19.241,6	99,9
		15	T	476,5	Wink, Kenna	47	47	22.395,5	100,0
		OF	T	522,8	Hereford, Caprock St	19	19	9.933,2	100,0
						108	107	51.570,3	
5)	2.7	ST	T	514,0	Floydada, Caprock St	41	37	20.024,1	95,0
		15	T	551,6	Hereford, Kenna	48	22	24.565,8	92,7
		OF	T	570,9	Tulia, Kenna	18	18	10.276,2	100,0
						107	77	54.866,1	
6)	3.7	ST	Q	438,9	Tahoka, Midland, Jal	42	41	18.263,0	99,1
		15	Q	457,9	Tahoka, Lamesa, Wink	48	48	21.979,2	100,0
		OF	Q	485,6	Tahoka, Midland, Wink	19	19	9.282,4	100,0
						109	108	49.524,6	
7)	4.7	ST	T	271,0	Seagraves, Morton	42	33	10.310,7	90,6
		15	T	276,5	Caprock St, Morton	48	33	12.648,9	95,3
		OF	T	276,5	Caprock St, Morton	18	17	4.861,1	97,7
						108	83	27.820,7	
8)	6.7	ST	T	518,1	Midland, Kenna	42	38	21.208,8	97,5
		15	T	557,3	Midland, Portales	47	43	25.689,9	98,1
		OF	T	593,2	Vega, Caprock St	18	18	10.677,6	100,0
						107	99	57.576,3	
9)	7.7	ST	Q	521,4	Monahans, Big Spring, Brownfield	41	38	20.948,3	98,0
		15	Q	574,4	Pecos, Midland, Tahoka	48	47	27.385,7	99,3
		OF	T	623,7	Pecos, Post	19	18	11.382,3	96,1
						108	108	59.716,3	
10)	8.7	ST	Q	539,1	Pecos, Midland, Brownfield	41	41	22.103,1	100,0
		15	T	573,2	Ft. Stockton, Brownfield	48	47	27.490,2	99,9
		OF	T	617,4	Ft. Stockton, Tahoka	19	18	11.662,8	99,4
						108	106	61.256,1	
11)	9.7	ST	Q	559,4	Wink, Lamesa, Littlefield	41	40	22.898,6	99,8
		15	T	608,6	Andrews, Hereford	47	47	28.604,2	100,0
		OF	T	656,5	Midland, Tulia	19	18	12.289,9	98,5
						107	105	63.792,7	
12)	10.7	ST	T	526,1	Seagraves, Hereford	42	39	21.730,2	99,3
		15	T	579,9	Littlefield, Vega	46	38	26.195,1	98,2
		OF	T	656,8	Tahoka, Vega	19	18	12.309,7	98,6
						107	95	60.235,0	

CHILOMETRI VOLATI

totale STANDARD	42	220.360,6	97,5
totale 15 METRI	48	268.810,0	96,5
totale LIBERA	19	116.482,9	97,6
complessivamente	109	605.653,5	

PER LA PRIMA VOLTA SUPERATA LA BARRIERA DEI 500 KM. A RIETI

Dal 29 luglio al 9 agosto 1983 si sono svolti a Rieti i 23.º Campionati Italiani di Vo'lo a Vela per le classi Libera, 15 metri e Standard. Nel corso della breve cerimonia inaugurale l'Avv. Guido Baracca, Presidente dell'Aero Club d'Italia, Ente organizzatore della competizione, ha dichiarato aperti i Campionati Nazionali del corrente anno, ai quali erano iscritti 62 concorrenti, 38 italiani e 24 stranieri. La classe piú numerosa è stata la 15 metri con 24 italiani e 9 stranieri, seguita dalla Standard con 6 italiani e 12 stranieri e dalla Libera con 8 italiani e 3 stranieri. I paesi europei partecipanti alla competizione sono stati: la Svizzera con 11 piloti, l'Austria con 5, la Germania Federale con 4, il Belgio e la Francia con 2 ciascuno.

Per quanto riguarda gli alianti, erano presenti tutti i piú moderni veleggiatori europei; e tra i piloti partecipanti erano molti coloro che già avevano preso parte a Campionati Mondiali. Tra questi merita di essere citato il campione svizzero Hans Nietlispach, con ben 11 partecipazioni. Due donne rappresentavano il mondo del volo a vela femminile: l'italiana Adele Orsi Mazzucchelli e la svizzera Christine Kunzler; la prima in classe Libera e la seconda in classe Standard.

Le condizioni meteorologiche che hanno accompagnato questa 23ª edizione dei campionati nazionali italiani sono state molto buone. Dieci sono state le prove disputate su 11 giornate disponibili. La piú lunga è stata un triangolo di 620 km, con il quale si è superata per la prima volta a Rieti la barriera dei 500 chilometri, che da molti anni era considerata invalicabile. I tre titoli di campioni d'Italia sono stati meritatissimi ed i piloti che si sono classificati nei primi posti erano tra i nomi piú favoriti.

Accennando ancora alle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato questi 23.º Campionati, diremo che nei primi tre giorni di gara (29, 30 e 31 luglio) sull'Italia ha regnato un'area di alta pressione a debole gradiente, con temperature torride che hanno sfiorato i 40°C a Rieti ed i 43°C

di
Plinio
Rovesti

a Terni. Soltanto dopo il passaggio della perturbazione transitata sull'Italia nei giorni 2 e 3 agosto, ha cominciato ad affluire sulle nostre regioni aria da Nord-Ovest fresca ed instabile, che ha determinato una caduta di temperatura di ben 10°C, apportando ovunque un gradevole refrigerio. Tale evento ha creato il 4 agosto ottime condizioni termiche postfrontali, grazie alle quali è stato possibile realizzare per la prima volta a Rieti una corsa su circuito triangolare di ben 620 chilometri. Delle dieci prove disputate, tre sono state caratterizzate da termica secca, due da termica con cumuli, tre da cumuli con temporali isolati nel versante adriatico, e due da cumuli e moderati temporali nei due versanti.

In 663 voli individuali sono state totalizzate 2.817 ore di volo e percorsi complessivamente in gara 166.200 chilometri.

Dopo queste indispensabili premesse, passiamo in rapida rassegna i risultati sportivi conseguiti nelle dieci gare disputate, unitamente alle condizioni meteorologiche che li hanno resi possibili.

29 LUGLIO 1983 Prima giornata di gara

Sul Mediterraneo centrale permane da qualche giorno un'area di pressione relativamente alta a debole gradiente. Una moderata perturbazione estesa dalla Francia alle coste algerine si muove lentamente verso Nord-Est. Su tutte le regioni dell'Italia centrale cielo sereno ed elevate

temperature, che sfiorano i 40°C, con venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1.000 metri. In quota moderato flusso attorno ad Ovest, con tendenza a disporsi da Nord-Ovest nel tardo pomeriggio (fig. 1).

Le classi Libera e 15 metri hanno disputato una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Città di Castello - Rieti di km 250.

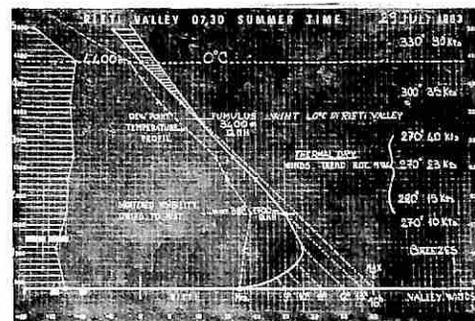


Fig. 1 - Lavagna del diagramma termodinamico dell'atmosfera nella valle reatina alle ore 07,30 del 29-7-83.

Nella Libera, su 11 concorrenti partiti, hanno completato la gara 6 piloti; quattro hanno atterrato fuori campo ed uno ha ripreso terra a Rieti senza raggiungere il pilone di Città di Castello. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Vergani Walter - Italia
alla media di 89,295 km/h



- 2) Manzoni Roberto - Italia
alla media di 86,207 km/h
- 3) Dugerdil Yves - Svizzera
alla media di 80,278 km/h

Nella classe 15 metri, su 32 concorrenti partiti, 9 hanno regolarmente completato la prova; 19 hanno atterrato fuori campo e 4 hanno ripreso terra a Rieti senza doppiare il pilone di Città di Castello. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Dall'Amico Pietro - Italia
alla media di 75,459 km/h
- 2) Galetto Giorgio - Italia
alla media di 68,068 km/h
- 3) Avanzini Luciano - Italia
alla media di 67,837 km/h

La classe Standard ha disputato una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Gubbio - Rieti di km 210,40. Su 18 concorrenti partiti 17 hanno completato la prova ed uno soltanto ha atterrato fuori campo. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Ragot François - Francia
alla media di 87,062 km/h
- 2) Perotti Nino - Italia
alla media di 75,827 km/h
- 3) Leutenegger Simon - Svizzera
alla media di 73,417 km/h

30 LUGLIO 1983

Seconda giornata di gare

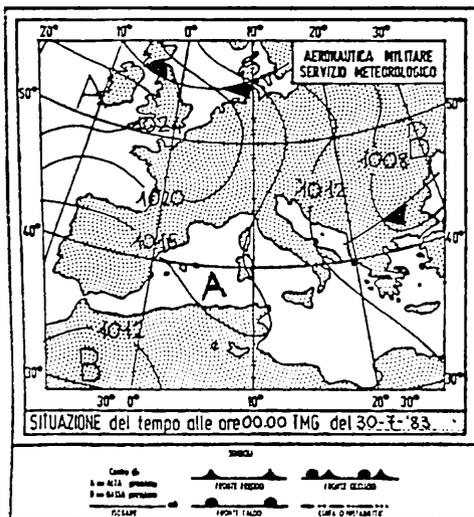


Fig. 2

Sull'Italia l'alta pressione continua a mantenersi distribuita uniformemente con persistenti condizioni di scarsa ventilazione al suolo ed ancora elevate temperature (fig. 2). Da 1.500 a 2.500 m il flusso è attorno a Nord-Est con intensità di circa 20 nodi. Sono pertanto previsti in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico fenomeni di sottovento, particolarmente intensi nella piana di Foligno, sulla quale la Val Topina canalizza il vento catabatico di Nord-Est.

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato il tema Rieti - Luco dei Marsi - Bettona - Rieti di km 286,60. Nella Libera, su 11 concorrenti partiti, 5 compiono regolarmente la prova; 4 atterrano lungo il percorso di gara e 2 rientrano alla base senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Vergani Walter - Italia
alla media di 86,073 km/h

- 2) Rantet Jacques - Francia
alla media di 77,442 km/h
- 3) Mussio Renato - Italia
alla media di 59,245 km/h

Dopo la seconda prova, Walter Vergani è in testa alla classifica generale della classe Libera, seguito dal francese Rantet.

Nella classe 15 metri, su 32 piloti partiti, 16 compiono regolarmente il percorso di gara; 9 atterrano fuori campo e 7 rientrano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Colombo Vittorio - Italia
alla media di 75,993 km/h
- 2) Lamm Max - Svizzera
alla media di 71,294 km/h
- 3) Gritti Angelo - Italia
alla media di 71,318 km/h

(Spesso l'applicazione del fattore correttivo, dipendente dall'efficienza aerodinamica di ogni aliante, può apparentemente alterare il piazzamento dei concorrenti in gara).

Dopo la seconda prova della classe 15 metri, Pietro Dall'Amico conduce la classifica generale seguito da Galetto.

La classe Standard gareggia sul percorso Rieti - Umbertide - Rieti di km 213. Su 18 concorrenti partiti, 15 completano regolarmente il percorso e 3 atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Ragot François - Francia
alla media di 76,019 km/h
- 2) Lackner Peter - Germania
alla media di 71,710 km/h
- 3) Renner Johannes - Germania
alla media di 71,198 km/h
- 5) Pasin Vittorio (primo degli italiani)
alla media di 69,938 km/h

Dopo la seconda prova conduce la classifica generale in classe Standard il francese François Ragot seguito dal tedesco Peter Lackner.

31 LUGLIO 1983

Terza giornata di gare

Permane sull'Italia il campo di alte pressioni segnalato nelle due precedenti giornate di gara, con temperature che nelle regioni centrali raggiungeranno i 39°C. Termiche secche e venti persistenti dal primo quadrante fino all'altitudine di 3.500 m, con fenomeni di sottovento in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico. I concorrenti delle classi Libera e 15 metri disputano una corsa sul percorso triangolare di 339,80 km con tema Rieti - Avezzano - Umbertide - Rieti.

In classe Libera su 11 piloti partiti 10 compiono regolarmente la prova ed uno atterra a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati con le rispettive medie orarie.

- 1) Rantet Jacques - Francia
alla media di 129,915 km/h
- 2) Vergani Walter - Italia
alla media di 118,351 km/h
- 3) Mantica Umberto - Italia
alla media di 104,967 km/h

Dopo la terza prova della classe Libera è in testa alla classifica generale il francese Jacques Rantet seguito da Walter Vergani a soli 22 punti.

Nella classe 15 metri su 31 piloti partiti (due concorrenti si sono ritirati dalla competizione in seguito ad avarie riportate alle fusoliere dei loro alianti in atterraggi fuori campo del giorno precedente), 28 hanno regolarmente completato il percorso e 3 hanno atterrato fuori campo. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Gavazzi Marco - Italia
alla media di 113,677 km/h
- 2) Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 112,012 km/h
- 3) Colombo Vittorio - Italia
alla media di 106,595 km/h

Nella classifica generale il torinese Dall'Amico continua ad essere in testa con 156 punti di vantaggio sul tedesco Peter Gernot Ernst secondo classificato.

La classe Standard ha disputato una corsa di 273,40 km lungo il percorso triangolare Rieti - Avezzano - Bettona - Rieti. Dei 18 concorrenti partiti tutti hanno completato il tema di gara. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Ragot François - Francia
alla media di 111,693 km/h
- 2) Brigliadori Leonardo - Italia
alla media di 108,924 km/h
- 3) Bertoncini Luigi - Italia
alla media di 108,099 km/h

Anche dopo la terza prova il francese Ragot François continua a condurre la classifica generale con ben 529 punti di vantaggio sul tedesco Peter Lackner. Primo degli italiani è Leonardo Brigliadori ad un solo punto dal secondo classificato.

1 AGOSTO 1983

Quarta giornata di gare

La pressione sull'Italia è in graduale diminuzione, mentre una perturbazione atlantica si avvicina all'arco alpino determinando piogge e temporali. Sulle regioni centrali il tempo è ancora buono e le temperature elevate (38°C a Rieti alle ore 16). I venti sono deboli variabili a tutte le quote. Per la prima volta dopo tre giorni di gare sono previste formazioni cumuliformi con base iniziale a 2.300 m QNH nella piana reatina, e sviluppi verticali di circa 2.000 metri, senza degenerazioni temporalesche.

Le classi Libera e 15 metri disputano una corsa di km 388,80 sul percorso triangolare Rieti - Rivisondoli - Gualdo Tadino - Rieti. Nella Libera gli undici concorrenti partiti completano regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Rantet Jacques - Francia
alla media di 125,453 km/h
- 2) Vergani Walter - Italia
alla media di 127,743 km/h
- 3) Mussio Renato - Italia
alla media di 116,398 km/h

Dopo la quarta prova il francese Jacques Rantet continua a capeggiare la classifica generale, seguito a soli 23 punti da Walter Vergani.

Nella classe 15 metri, 29 concorrenti dei 30 partiti completano regolarmente il percorso di gara. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Pronzati Attilio - Italia
alla media di 107,519 km/h

- 2) Ghiorzo Stefano - Italia
alla media di 106,903 km/h
- 3) Binder Hans - Svizzera
alla media di 106,529 km/h

Dopo la quarta prova Dall'Amico conduce ancora la classifica generale con 96 punti di vantaggio sul tedesco Peter Gernot Ernst secondo classificato.

La classe Standard gareggia sul percorso triangolare di km 335,50 lungo il tragitto Rieti - Celano - Gubbio - Rieti. Diciassette concorrenti su 18 partiti completano la prova. La svizzera Christine Kunzler atterra fuori campo a Cortaccione dopo 279,9 km di percorso. Ecco i primi tre classificati con la relativa media oraria.

- 1) Brigliadori Leonardo - Italia
alla media di 97,639 km/h
- 2) Stogner Gregor - Austria
alla media di 94,551 km/h
- 3) Nietlispach Hans - Svizzera
alla media di 92,936 km/h

Dopo la quarta prova il francese Ragot è ancora in testa alla classifica generale seguito dal nostro Leonardo Brigliadori a 351 punti.

2 AGOSTO 1983

Quinta giornata di gare

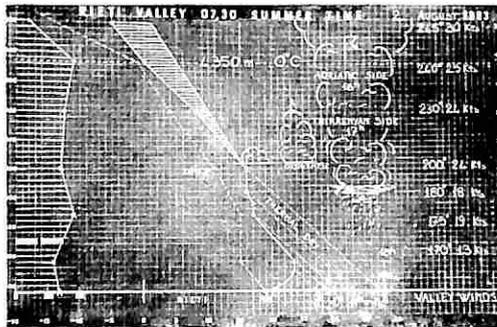


Fig. 3 - Lavagna del diagramma termodinamico dell'atmosfera nella valle reatina alle ore 07,30 del 2-8-83.

Sull'Italia la pressione atmosferica continua a diminuire, mentre una perturbazione sta transitando sulle regioni settentrionali apportandovi nuvolosità variabile, temporaneamente intensa. Sulle regioni centrali meno nuvoloso con aumento delle formazioni cumuliformi ed occasionali temporali sia nelle regioni del versante adriatico sia in quelle del versante tirrenico (fig. 3). Venti moderati attorno a Sud fino a 2.000 m, e da Sud-Ovest a quote superiori. Termiche secche dalle 11 h alle 14 h, indi formazioni cumuliformi con base attorno a 2.500 m nella valle reatina.

Le classi Libera e 15 metri disputano una corsa di km 326,20 sul percorso Rieti - Monteroduni - Piediluco - Rieti.

Nella Libera partono 10 concorrenti e tutti completano il tema di gara. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Rantet Jacques - Francia
alla media di 106,235 km/h
- 2) Vergani Walter - Italia
alla media di 106,062 km/h
- 3) Dugerdil Yves - Svizzera
alla media di 102,641 km/h

In classifica generale il francese Rantet è ancora al primo posto tallonato da Vergani a soli 53 punti di distanza.

Nella classe 15 metri, su 29 concorrenti partiti, 23 completano regolarmente il tema di gara, due atterrano fuori campo e quattro riatterrano a Rieti senza doppiare alcun pilone. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 107,185 km/h
- 2) Gritti Angelo - Italia
alla media di 107,185 km/h
- 3) Lamm Max - Svizzera
alla media di 98,517 km/h

Il tedesco Peter Gernot Ernst tiene saldamente il primo posto nella classifica generale seguito a 175 punti dal nostro Vittorio Colombo primo degli italiani.

La classe Standard disputa una corsa di km 263,5 sul percorso triangolare Rieti - Rivisondoli - Piediluco - Rieti. Su 18 concorrenti partiti, 15 completano regolarmente la prova e tre rientrano alla base senza doppiare alcun pilone. Ecco i primi tre classificati e le relative medie orarie.

- 1) Ragot François - Francia
alla media di 97,462 km/h
- 2) Perotti Nino - Italia
alla media di 95,615 km/h
- 3) Leutenegger Simon - Svizzera
alla media di 93,110 km/h

Dopo questa quinta prova il francese Ragot è ancora primo in classifica generale, seguito da Leonardo Brigliadori a 422 punti.

Il giorno 3 agosto una bassa pressione con minimo di 1.008 mb sulle regioni settentrionali italiane è in moto verso Sud-Est, estendendo la sua influenza a tutta la penisola con forti annuvolamenti e temporali. La giornata viene dichiarata di riposo.

4 AGOSTO 1983

Sesta giornata di gare

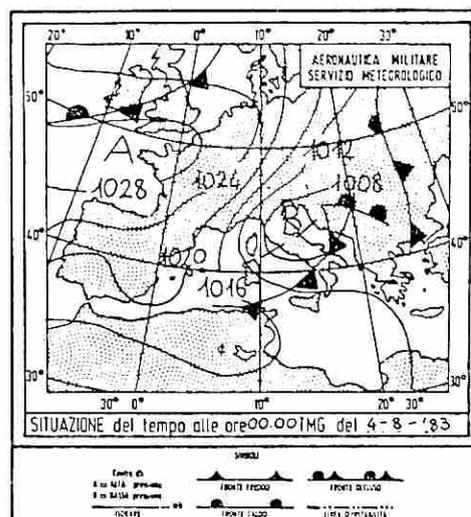


Fig. 4

Al seguito della perturbazione che il giorno 3 ha attraversato l'Italia, affluisce aria postfrontale fresca ed instabile (fig. 4). Sulle regioni settentrionali e su quelle del versante adriatico annuvolamenti irregolari e temporali isolati. Sulle regioni del versante tirrenico invece venti freschi moderati dai quadranti settentrionali con formazioni cumuliformi associate ad una efficace attività termoconvettiva fino all'altitudine di 2.500 metri (fig. 5). Tali

condizioni termiche potranno favorire il veleggiamento nelle regioni appenniniche del versante tirrenico sia del centro-Sud sia del centro-Nord.

Ciò ha permesso di assegnare per la prima volta a Rieti ai concorrenti delle classi Libera e 15 metri un tema di gara di ben 620 km, lungo il percorso triangolare di Rieti - Monteroduni (Campobasso) - Bibbiena (Arezzo) - Rieti, superando dopo 23 anni di Campionati la barriera dei 500 km, in passato ritenuta invalicabile. La disponibilità da parte del servizio meteorologico del Campionato dell'apparato ricevente del «Meteosat» — installato a Rieti — ha senza dubbio contribuito validamente alla formulazione delle previsioni meteo che, insieme all'alto valore dei piloti, hanno permesso il raggiungimento di questo prestigioso risultato sportivo.

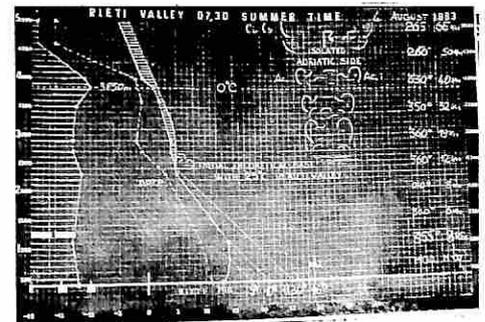


Fig. 5 - Lavagna del diagramma termodinamico dell'atmosfera nella valle reatina alle ore 07,30 del 4-8-83.

Nella classe Libera su 11 concorrenti partiti 5 hanno regolarmente completato la prova; quattro hanno atterrato lungo il percorso di gara, uno è rientrato a Rieti dopo aver fatto il pilone di Monteroduni, ed un altro dopo aver veleggiato a lungo a Sud della valle reatina. Ecco la classifica dei cinque che hanno completato la prova.

- 1) Rantet Jacques - Francia
alla media di 108,714 km/h
- 2) Vergani Walter - Italia
alla media di 107,725 km/h
- 3) Manzoni Roberto - Italia
alla media di 105,349 km/h
- 4) Mussio Renato - Italia
alla media di 92,943 km/h
- 5) Dugerdil Yves - Svizzera
alla media di 96,320 km/h

Anche dopo la sesta prova il francese Rantet continua a capeggiare la classifica generale della classe Libera, sempre tallonato dal nostro Vergani che lo segue con 68 punti di distacco.

Nella classe 15 metri su 27 concorrenti partiti otto completano regolarmente il tema di gara, nove atterrano fuori campo dopo aver doppiato i due piloni e percorso oltre 500 km, altri dieci atterrano in vari punti del percorso di gara. Ecco la classifica dei primi cinque con le relative medie orarie.

- 1) Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 104,591 km/h
- 2) Galetto Giorgio - Italia
alla media di 95,300 km/h
- 3) Colombo Vittorio - Italia
alla media di 95,259 km/h
- 4) Incardona Felice - Italia
alla media di 94,831 km/h

- Schlachter Heinz - Austria
alla media di 91,202 km/h

Dopo la sesta prova i primi posti della classifica generale continuano ad essere occupati dai soliti concorrenti.

La classe Standard ha disputato una corsa di km 407,20 sul percorso triangolare Rieti - Pescasseroli - Gubbio - Rieti. Su 18 piloti partiti 9 hanno regolarmente completato la prova ed altri 9 hanno atterrato fuori campo lungo il percorso di gara. Ecco i primi quattro classificati.

- Leutenegger Simon - Svizzera
alla media di 103,959 km/h
- Stogner Gregor - Austria
alla media di 100,931 km/h
- Nietlispach Hans - Svizzera
alla media di 98,239 km/h
- Brigliadori Leonardo - Italia
alla media di 96,888 km/h

Nella classifica generale della Standard il francese Ragot continua ad essere in testa con 329 punti di vantaggio sul nostro Leonardo Brigliadori, secondo classificato.

5 AGOSTO 1983

Settima giornata di gare

Sull'Italia permane un'area di alte pressioni livellate. Venti deboli variabili a prevalente regime di brezza negli strati superficiali; deboli dai settori settentrionali in quota. Attività termoconvettiva associata a formazione cumuliformi con base iniziale a 2.900 m nella valle reatina, a partire dalle ore 14 con 27°C al suolo. Nelle regioni appenniniche dell'Italia centrale cumuli potenti con possibilità di acquazzoni isolati.

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnata una corsa di km 416 sul percorso triangolare Rieti - Campo di Giove - Umbertide - Rieti.

Nella Libera i 10 concorrenti partiti completano tutti regolarmente il tema di gara. Ecco i primi tre classificati.

- Vergani Walter - Italia
alla media di 129,360 km/h
- Rantet Jacques - Francia
alla media di 124,097 km/h
- Dugerdil Yves - Svizzera
alla media di 118,829 km/h

La classifica generale rimane immutata, con Vergani a soli 14 punti da Rantet primo classificato.

Nella classe 15 metri su 30 concorrenti partiti 29 completano regolarmente il tema ed uno atterra presso il pilone di Campo di Giove. Ecco i primi tre classificati.

- Galetto Giorgio - Italia
alla media di 116,604 km/h
- Avanzini Luciano - Italia
alla media di 116,380 km/h
- Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 114,813 km/h

Il tedesco Peter continua ad essere in testa alla classifica generale, seguito dal nostro Vittorio Colombo con 362 punti di distacco.

La classe Standard gareggia sul percorso di km 352,70 di Rieti - Campo di Giove - Bettona - Rieti. Su 18 concorrenti partiti, 16 completano regolarmente la prova, mentre due atterrano a Rieti dopo aver doppiato il solo pilone di Campo di Giove. Ecco i primi tre classificati.

- Brigliadori Leonardo - Italia
alla media di 118,323 km/h
- Blumer Emil - Svizzera
alla media di 114,523 km/h
- Hammerle Heinz - Austria
alla media di 114,060 km/h

In questa settimana prova il francese Ragot si classifica 15° e scende al 2° posto della classifica generale, mentre il nostro Leonardo Brigliadori balza in testa con 148 punti di vantaggio.

6 AGOSTO 1983

Ottava giornata di gare

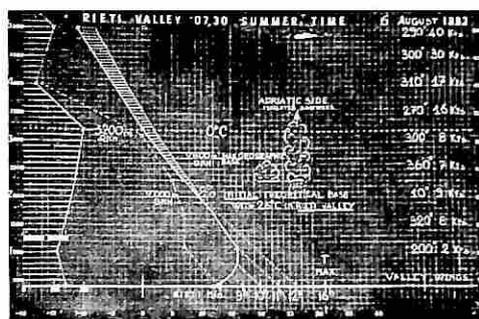


Fig. 6 - Lavagna del diagramma termodinamico dell'atmosfera nella valle reatina alle ore 07,30 del 6-8-83.

Sull'Italia permane un'area di alte pressioni livellate. Deboli impulsi di aria fresca ed instabile giungono dal Nord Europa, interessando principalmente le regioni del versante adriatico. Addensamenti nuvolosi cumuliformi nelle regioni appenniniche del centro con base attorno a 2.000 m, daranno luogo ad acquazzoni con qualche temporale isolato, specie nel versante adriatico. Venti deboli a regime di brezza negli strati superficiali, moderati dai quadranti settentrionali in quota (fig. 6).

Alla classe Libera viene assegnata una corsa di km 543,70 sul percorso Rieti - Castel di Sangro - Passo Viamaggio - Rieti. In seguito ai temporali incontrati lungo il percorso di gara, nessun concorrente riesce a percorrere l'intero percorso. La prova viene trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati con il relativo chilometraggio.

- Vergani Walter - Italia km 320,100
- Manzoni Roberto - Italia km 191,300
- Mussio Renato - Italia km 168,900

Il francese Rantet, che prima di questa prova capeggiava la classifica generale, retrocede al secondo posto e Vergani passa in testa con ben 582 punti di vantaggio.

La classe 15 metri si cimenta in una corsa di km 541,40 lungo il percorso triangolare Rieti - Monteroduni - Città di Castello - Rieti; ma anche i concorrenti di questa classe s'imbattono in piovoschi e temporali e nessuno riesce a completare la prova. Tuttavia sei concorrenti percorrono oltre 400 km, dodici oltre 300, tre 292, altri tre 150 ed uno 83. La gara viene pertanto trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati.

- Avanzini Luciano - Italia km 428,600
- Binder Hans - Svizzera km 421,400
- Peter Gernot Ernst - Ger. km 421,400
- Pronzati Attilio - Italia km 409,600

Dopo l'ottava prova la classifica generale rimane immutata, con Peter Gernot Ernst in testa, seguito dal nostro Vittorio Colombo distaccato di 389 punti.

Nella classe Standard, cui è stata assegnata una corsa di 505,10 km sul percorso Rieti - Monteroduni - Umbertide - Rieti, il solo concorrente svizzero Danz Werner è riuscito a completare la gara alla media oraria di km 70,297. La prova viene pertanto trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati.

- Danz Werner - Svizzera km 505,100
- Lackner Peter - Germania km 446,300
- Bertoncini Luigi - Italia km 426,300

Il francese Ragot ed il nostro Brigliadori, che erano in testa alla classifica generale, in questa prova sono entrambi sfortunati ed ottengono zero punti: il primo per essere atterrato pochi chilometri a Sud di Rieti, il secondo per aver sbagliato la foto del pilone di Monteroduni. La classifica generale subisce pertanto un notevole sconvolgimento. Lo svizzero Nietlispach passa in testa e Leonardo Brigliadori retrocede al secondo posto. Il francese Ragot, avendo seriamente danneggiato nel suo fuori campo la parte anteriore della fusoliera, è costretto a ritirarsi definitivamente dalla competizione. La stessa sorte capita alla svizzera Christine Kunzler, il cui aliante in questa ottava prova rimane ugualmente incidentato.

7 AGOSTO 1983

Nona giornata di gare

Sul Mediterraneo centrale la pressione è distribuita quasi uniformemente intorno al valore di 1.013 mb. Impulsi di aria fresca ed instabile raggiungono l'Italia interessando più direttamente le regioni del versante adriatico, dove potrà aversi locale attività temporalesca. Nella valle reatina i venti sono deboli o moderati da Nord-Ovest dal suolo agli estremi limiti della troposfera. Verso mezzogiorno i cumuli avranno una base iniziale attorno ai 1.800 metri QNH e la temperatura al suolo sarà di circa 25°C. La massima raggiungerà i 28°C attorno alle ore 15.

Alla classe Libera viene assegnato come tema di gara una corsa di km 198,60 sul percorso triangolare di Rieti - Gualdo Tadino - Todi - Rieti. Su 11 concorrenti partiti 7 compiono regolarmente la prova, tre atterrano fuori campo nei pressi del pilone di Gualdo Tadino ed uno riprende terra alla base di Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati.

- Vergani Walter - Italia
alla media di 121,241 km/h
- Mantica Umberto - Italia
alla media di 101,687 km/h
- Rantet Jacques - Francia
alla media di 112,063 km/h

Walter Vergani rimane solidamente in testa alla classifica generale con 630 punti di vantaggio sul francese Rantet, secondo classificato.

La classe 15 metri disputa una corsa di 182,70 km sul percorso triangolare Rieti - Valfabbrica - Todi - Rieti. Su 29 concorrenti partiti, 27 completano il tema e due riatterrano a Rieti. Ecco i primi tre classificati.

- Gavazzi Marco - Italia
alla media di 113,166 km/h

La «Magna Charta»

1) ESAME DELLO SCENARIO IN CUI CI MUOVIAMO OGGI

a) *Generale*

Difficoltà Socio/Economico/Culturali e Politiche del Paese e dell'individuo.

Sono privilegiate le attività di interesse di massa (calcio, automobilismo, ecc.).

Crescente interesse verso attività sportive e formative.

Trascurati in Italia gli sport praticati da una minoranza.

Clima favorevole a riforme normative e burocratiche.

b) *Aeronautico*

Mancanza di coscienza aeronautica.

Crescente diffusione del volo libero.

Ambiente naturale favorevole al Volo a Vela (meno favorevole al Volo a motore).

Legislazione e normativa (regolamenti) spesso inadeguate. Tendenza all'accentramento e all'ammissione di disposizioni eccessivamente dettagliate (brevetti, norme circolazione aerea, Rai, ecc.).

Fuga dalle responsabilità da parte degli organi tutori e purtroppo anche degli utenti.

Tendenza a trasformare gli organi di servizio in organi di esclusivo controllo repressivo.

Politica governativa che supporta l'Aero Club d'Italia.

Aero Club d'Italia; struttura più politica che operativa con minoranza di Consiglieri eletti, macchina burocratica troppo lenta. Club periferici con gestioni molto difficili che non svolgono sufficiente attività formativa così suddivisi:

57 Club che svolgono solo attività di Volo a motore (3 con attività elevata, 10 con attività buona, 44 con attività modesta).
15 Club con attività mista, ma con prevalenza del Volo a motore.
6 Club che svolgono solo attività di Volo a Vela.

L'attività di Volo a motore dove opera in forze tende a soffocare l'attività di Volo a Vela, di Paracadutismo, di Aeromodellismo. Soci del Club: pochi, che non partecipano alla vita e alla gestione del Club con età media troppo elevata e buona disponibilità economica.

Volo a Vela: disciplina sportiva non esclusivamente individualistica, parzialmente scientifica, fortemente impegnativa, che armonizza le capacità tecniche di pilotaggio con le indispensabili conoscenze meteorologiche per il volo in generale.

c) *Rappresentanza del Volo a Vela*

Club periferici: rappresentante eletto in seno al Consiglio dai soci volovelisti.

Aero Club d'Italia: rappresentante eletto in seno al Consiglio e Commissione di specialità eletti dalla base volovelistica.

Rappresentante presso la FAI e Commissione sportiva centrale nominati dal Consiglio Federale su segnalazione congiunta del Consigliere e della Commissione di Specialità.

Briefing di Bologna: Assise dei volovelisti per la verifica annuale degli obiettivi e loro eventuale modifica.

Aero Club Centrale: organo rappresentativo dei Club periferici per la gestione di un centro di formazione e qualificazione sportiva.

Scarso collegamento degli organi rappresentativi per la mancanza di obiettivi chiari e condivisi.

2) INDIVIDUAZIONE DI LOGICI POSSIBILI FUTURI E SCELTA DEL FUTURO PREFERITO

Dopo un ampio dibattito difficile da sintetizzare è stato individuato come futuro preferito:

«Un buono sviluppo quantitativo qualificato per il Volo a Vela, per portare l'Italia al livello degli altri paesi volovelisticamente avanzati».

3) DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI PER RAGGIUNGERE IL FUTURO PRESCELTO

a) aumentare il numero dei piloti attivi di Volo a Vela;

b) facilitare l'autonomia economico/operativa delle specialità nei Club federati;

c) aumentare il numero dei Club specialistici di Volo a Vela;

d) diminuire il costo economico e sociale del Volo a Vela;

e) incrementare il peso del Volo a Vela nell'ambito dell'Aero Club d'Italia;

f) promuovere iniziative tendenti a sviluppare l'attività scientifica, metereologica e costruttiva del Volo a Vela nell'ambito dei Centri di ricerca e nelle Università;

g) promuovere immagine del Volo a Vela.

4) DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE NECESSARIE PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI

1 - Candidare alla elezione della Commissione di Volo a Vela elementi sempre più qualificati e proporre l'elezione durante il Briefing delle Due Torri.

2 - Creare una struttura di persone qualificate a risolvere problemi specialistici per conto della Commissione di Specialità.

Esempio: sub commissioni per:

a) Mass media

b) Promozione scientifica

c) Raccolta e distribuzione dati

d) Civilavia, RAI e regolamenti legislazione

e) Organizzazione gare

f) CONI

g) Sponsorizzazioni

h) Libri, riviste specialistiche.

3 - Individuare azioni per semplificare la normativa sul Volo a Vela (affiancare l'Ae.C.I.).

4 - Richiedere all'Ae.C.I. di favorire l'autonomia economica e operativa delle specialità nell'ambito dei Club e proporre conseguentemente l'eventuale modifica degli Statuti dell'Ae.C.I.

5 - Ottenere dal CONI contributi per le Scuole dei Club specialistici o con autonomia economica e operativa (avviamento alla attività sportiva).

6 - Chiedere alla F.A.I. la definizione di un aliante monotipo economico.

7 - Promuovere e supportare gare regionali e assegnare premi per voli di distanza.

8 - Utilizzare la flotta di Rieti per altri Club specialistici o con autonomia economica e operativa.

9 - Ottenere premi di brevetti ai Club e contributi per ora volo scuola e istruttori.

10 - Promuovere iniziative stampa e mezzi di comunicazione di massa in collaborazione con l'Ae.C.I. (documentazione nostre attività).

11 - Raccogliere e distribuire dati significativi e documenti tecnici, didattici e informativi.

SISTEMA DI CONTROLLO

Verifica annuale al Briefing di Bologna attraverso relazioni della Commissione, con eventuali modifiche degli obiettivi, delle strategie, ecc.

ALLARME! A'UFRUF!

da Remo: pesce fresco!

La notizia mi era stata anticipata: tutte le settimane rifornimento aereo da parte di vecchi amici di Porto Azzurro.

Il viaggio è stato lungo e monotono, ma valeva la pena. Il fresco delle serate reatine si può godere anche stando sotto la tettoia del ristorante e rende più gradevole la necessaria attesa per il cacciucco. La gente è poca e discreta, oggi sono finiti tutti fuori campo.

Intanto arrivano cannolicchi e conchiglie e io le affronto con le mani, ma con la mente incuriosita da una strana strada bianca che si snoda lungo il praticello dove mettevamo la roulotte: uno strano luccichio più in alto l'accompagna.

Il vino bianco è forse troppo freddo e sorseggiando mi domando cosa sarà mai quella fila di paletti che s'innoltra sul campo. L'antipasto è finito, per la zuppa di pesce è meglio attendere ancora un po', intanto è arrivato il Felice e finiti i convenevoli mi spiega che in testata campo è stato spianato il terreno e seminata un'erba speciale. Possibile che abbiano già rinunciato all'asfalto?

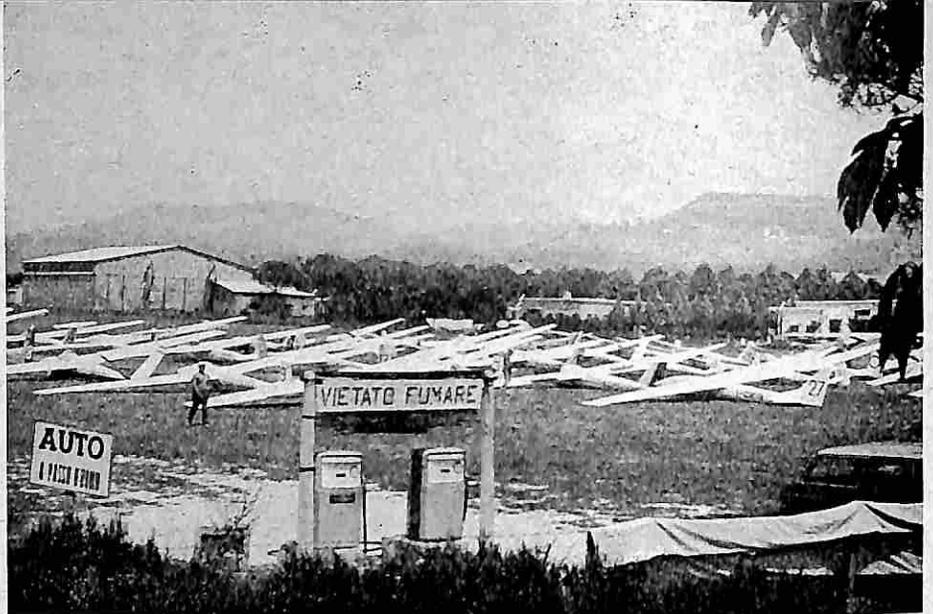
Evidentemente hanno fatto una prova con l'erba ed i paletti stanno a proteggere la zona sperimentale. Io la prova l'avrei fatta fuori dall'asse pista, ma tant'è. L'importante sarà il risultato.

Importante è anche la grossa bacinella fumante e promettente. Scotta come deve il brodetto è meno piccante del previsto ma buonissimo. Sto ciucciando, non troppo rumorosamente, uno strano pesce delle tante varietà che concorrono a dare fama al cacciucco «elbano», quando arriva una macchina certamente troppo carica ed i fari mi fanno capire che lo strano luccichio è dovuto al molto filo spinato nuovo che accompagna in duplice barriera la brutta strada che porta alla vecchia «palazzina»... i ricordi dei lager riaffiorano ma si confondono subito con le cento baffe giocate agli amici di molti anni fa, proprio nella «palazzina»: Miceu, Zoccola, De Regibus, Severo... e due grandi occhioni neri e alla sette tutti in linea (orizzontale) e il caro Zasa che strepitava.

L'orata al sale o alla brace?

Ma, io veramente sarei... forse... però se non è troppo piccola è meglio alla brace.

Gli amici tardano a rientrare. Sul tavolo vicino c'è un giornale. La diffidenza è innata ma un titolo su quattro colonne parla d'aeroporto.



Prima della cura

Il giornale è il Tempo di domenica 14 agosto 1983, l'articolo è a pagina sette, dedicata alla cronaca di Rieti. Su quattro colonne, cappello, titolo e sottotitoli sono esattamente i seguenti:

Lavori di sistemazione delle infrastrutture inutilizzate

GRAZIE ALL'INTERESSAMENTO DEL COMANDANTE L'AEROPORTO SARA' TOTALMENTE RISTRUTTURATO

Il colonnello pilota Danilo Galassi Salimbeni ha promosso l'iniziativa recepita dalle autorità — La prossima edizione dei campionati di volo a vela sarà ospitata molto meglio.

Vi risparmio l'articolo: il vuoto pieno di niente? Caragrazia.

Finalmente arriva il Mario, l'orata non ancora, e mi illumina sulla realtà dei paletti. Altro che zona sperimentale, si tratta di un campo di calcio, con relativa recinzione, in testata pista, pare che l'anno prossimo facciano anche le tribune!

L'uno vuole l'aeroscalo di 3° livello, l'altro s'accontenta di 50 mila metri d'asfalto e intanto l'A.M. si fa il campo di calcio, con la scusa di ristrutturare le strutture «inutilizzate» che i volovelisti utilizzano regolarmente dal 1954!

Evviva l'Italia: arriva l'orata, è una festa per gli occhi. Sbaglierò ma tolgo la pelle e ci metto una goccia d'olio dei sabini. E' perfetta.

Dopo la cura



Ci sono anche le cose serie: l'idea di tornare a Porto Azzurro a prendere il pesce fresco è brillante, bisogna prenderne atto: il primo potenziale cliente per l'aeroscalo di 3° livello con le «infrastrutture turistiche» potrebbe proprio essere il pesce fresco. In seguito arriveranno gli executive degli industriali, quando sarà finita la C.I. s'intende.

Un po' di verdura lessata per alternare i sapori è quella che ci vuole. Adesso il bianco non è più gelato e si fa apprezzare. Intanto il Mario mi spiega che non è il caso di prender rabbia: la recinzione del campo di calcio non è fissa, dopo qualche osservazione un acuto ingegno ha proposto di farla smontabile e così i paletti di ritto e di controvento sono stati segati e successivamente ricollegati con piastre e bulloni.

In caso di vento da Nord una squadra di specialisti interviene rapidamente: toglie la rete e smonta i paletti lasciando solo gli spuntoni di ferro a T che non sono più alti di 15 cm. e dovrebbero facilmente confondersi con l'erbetta appositamente seminata.

Incominciano a rientrare, sono abbastanza contenti, nessuna scassatura. La Matilde è ancora alzata per ritirare i rullini e le dichiarazioni di atterraggio. Quando vedono la meravigliosa orata che sto finendo si mettono ad imprecare ed io non ho il coraggio di chiedere se sono arrabbiati per il f.c. o per l'orata perduta.

Dopo un'abbuffata del genere ci vuole un tartufo affogato nel caffè e in un buon goccio di whisky.

Le macchine sopraggiunte adesso illuminano bene la scena: recinzioni di tre metri e segnali di vigilanza armata (e con i tempi che corrono possono essere comprensibili) ma quell'alocco scrive che la cittadinanza fruirà delle attrezzature... fanno tornei di calcio e di calcetto in tutte le borgate, figurarsi se hanno bisogno di questo, fatto — si direbbe — solo per dispetto al volo a vela.

Sarebbe stato molto più bello e significativo se — con una piccola parte di quello che l'A.M. sta spendendo sul campo dismesso di Rieti — si fosse dato vita ad una squadra di piloti militari sportivi partecipanti alle gare nazionali di volo a vela, rinverdendo una ormai lontana ed allora preziosa presenza.

Allora la manodestra sapeva quello che faceva la manosinistra e viceversa.

Sazio ma triste m'avvio verso il Velino che dolcemente mormora

«Capi nient l'è un àtim»

LE OPINIONI DI ERNST GERONT PETER

Il prolungato soggiorno reatino di E.G. Peter — per partecipare al nostro campionato classe Biposti, subito dopo aver vinto nella classe 15 Metri dei nostri nazionali — ci ha consentito di raccogliere le sue opinioni su due avvenimenti di grande rilievo: i mondiali 1983 di Hobbs e 1985 di Rieti. La grande esperienza internazionale e la pluriennale conoscenza di Rieti di questo brillante quanto instancabile volovelista rendono molto autorevoli le sue opinioni. Che comunque restano tali.

Gli abbiamo chiesto:

— *i recenti mondiali di Hobbs hanno dato, nel loro insieme, risultati eccezionali; qual'è la sua opinione circa il contenuto degli stessi? quali possono essere gli eventuali punti «deboli» di un campionato di questo tipo e livello?*

— *nel 1985 toccherà all'Italia organizzare i mondiali a Rieti che lei ben conosce sia per le possibilità volovelistiche vere e proprie, sia per il terreno di gara completamente diverso da Hobbs. Quali sono i suoi suggerimenti ai volovelisti italiani riguardo il contenuto sportivo ed i temi di gara? Sotto l'aspetto organizzativo e quindi anche per le infrastrutture e la ricettività, quali consigli ci può dare?*

Ed ecco quanto ci ha risposto:

La prima domanda: Hobbs è stato eccezionale. La filosofia era che ogni gara doveva durare all'incirca quattro ore, mentre le possibilità di volo erano il doppio di questo tempo nella maggior parte delle giornate di gara. Conseguenza di questo fatto era l'impegno dei piloti nella ricerca del momento migliore della giornata che avrebbe permesso loro di realizzare la più alta velocità.

E' mia opinione personale che questa forma di «task setting» sia molto valida, ma preferisco un insieme di forme che spingano il pilota per tutta la giornata, ciò vuol dire mettere l'accento più sulle capacità del pilota nel risolvere l'equazione: Pilota/Meteorologia.

Bisogna ammettere che queste relazioni sono molto più accentuate sulle montagne piuttosto che su un terreno deserto e piatto come Hobbs. Ciò porta anche alla risposta del secondo quesito.

Rieti 1985 non sarà affatto paragona-

bile ad Hobbs, ad incominciare da ciò che lo circonda. Ritengo che possiate fare della propaganda con una breve descrizione dell'Umbria e del Lazio, con uno speciale programma culturale per i visitatori.

Scopo: la differenza tra dei campionati «tecnici» e dei campionati «italiani». Ma la domanda è anche tecnica. Io ritengo che dobbiate imporre un periodo di allenamento obbligatorio di una intera settimana per i piloti non abituati a volare nelle regioni montagnose. Al di fuori di questo io penso che la vostra organizzazione è ben roduta e merita di restare senza cambiamenti. L'infrastruttura del terreno è un punto difficile. Nel 1985 la maggior parte delle squadre alloggerà negli alberghi e solo altre persone potranno utilizzare il campeggio sul campo. Più difficile il problema del terreno e della pista. Se le «grands plumes» vorranno volare col pieno carico d'acqua la lunghezza della pista è «marginale». Ci saranno due differenti possibilità: la limitazione del peso massimo degli alianti oppure la permanente posizione della classe Libera in coda allo schieramento.

Il contenuto sportivo: la domanda più difficile.

Ecco il mio parere personale: vista la meteorologia molto difficile e spesso impossibile a prevedere nei dettagli, mi sembra che il vostro problema principale sarà la ricerca del tema ottimale possibile e compatibile con la meteologia del giorno. Voi avete la fortuna che Plinio Rovesti con la sua immensa esperienza sarà sul posto e ritengo che la scelta del «task-setter» sarà cruciale per il successo del Campionato 1985.

A voi, a lui trovare!

Per concludere, penso che nel nostro sport dobbiamo mettere al centro il valore sportivo e se trascureremo un poco il prestigio e la rappresentazione ci si profilerà meglio rispetto gli sports piuttosto commercializzati.

E.G. Peter

Abbiamo già detto che si tratta di opinioni, però nel battere queste righe ci è parsa ancor più evidente l'esperienza e soprattutto la visione — esterna ma più limpida — dei problemi che ci attendono. Di ciò siamo doppiamente grati a Peter che vivamente ringraziamo.

L.S.

I NOSTRI ERRORI:

Finiremo per farne una rubrica.

Nelle notizie dai Campi di volo del precedente numero 158 a pagina 166 sotto il titolo ROMA - GUIDONIA abbiamo scritto: La scomparsa di Giancarlo Leoni anziché Faraoni.

Chiediamo scusa.

IL GIOVANE VOLOVELISTA ROMANO STEFANO MERIZIOLA SI AGGIUDICA A RIETI IL VII TROFEO SAN PEDRINO

Dal 4 al 10 settembre si sono svolte a Rieti le gare di volo a vela per la disputa della VII edizione del Trofeo San Pedrino. Le sette giornate disponibili sono state tutte volative, e le condizioni meteo — se si tien conto dell'avanzata stagione — sono state discrete, con temi di gara variabili da 140 a 244 chilometri. I concorrenti, invece, pochini: 7 in tutto. Non ci si poteva però attendere tanto di più, se si tien conto che l'intensa attività agonistica del mese di agosto ha trattenuto a Rieti gran parte dei volovelisti italiani.

Ecco la classifica generale dopo la 7ª ed ultima prova.

1) Stefano Meriziola	punti 6.222
2) A. Budini Gattai	» 4.419
3) Guido Antonio Ferrari	» 4.217
4) Gualtiero Fianco + 1	» 3.576
5) Giovanni Massoni	» 1.733
6) Maneggia	» 1.587
7) Cosimi	» 634

La competizione, diretta magistralmente da Ettore Muzi, è stata combattutissima. Come si può rilevare dal punteggio conseguito dai singoli concorrenti, Stefano Meriziola è stato... travolgente.

P.R.

CAMPEGGIARE A RIETI

Abbiamo visto ed apprezzato quanto l'AeCCVV ha fatto per consentire ai volovelisti di poter soggiornare sul campo, cosa infatti auspicata da italiani e stranieri.

Restii ad incensare quanto viene fatto con denaro pubblico, abbiamo cercato un giudizio più ampio ed obiettivo chiedendo a buona parte dei presenti nel 2° periodo di Rieti '83 che cosa avevano da dire in proposito.

Ecco in breve quanto è emerso:

- 1) giudizio pienamente positivo;
- 2) serie preoccupazioni per una possibile mancata manutenzione (difetto tipico di Rieti NdR) e conseguente prossima inefficienza dei servizi;
- 3) creare una «piazzetta» — a disposizione anche dei non residenti — per gli incontri e le ganassate;
- 4) più luce di notte; qualche panchina lungo i viali che andrebbero titolati (magari con nomi di vecchi alianti, per non disturbare i santi);
- 5) manutenzione del verde: sostituire i pini marini che non hanno attecchito, intercalare qualche pianta più frondosa, erba adatta a rafforzare la massicciata sulla quale limitare allo stretto indispensabile il transito delle auto;

6) inventare qualcosa per non approfondire la divisione tra la zona vecchia e quella nuova; auspicabile un servizio di vigilanza.

Questo è quanto, senza alcuna pretesa d'unanimità per gli interessati.

VV

GLI INCENDI DI UNA VOLTA...

Una volta si che gli incendi erano una cosa seria, anche se più piccoli. Per chi non aveva abbiezioni per il fumo, l'odore e la turbolenza essi erano un sicuro aiuto e spesso la salvezza da situazioni imbarazzanti.

Ma non è più così, e lo è ancora meno se l'incendio è molto importante, come ha potuto constatare più di qualche partecipante ai campionati di quest'anno.

Qualcuno si è visto venire incontro in mezzo al fumo un'ombra nera che sfilandogli vicina si rivelava un Hercules, qualche altro più basso si prendeva una violenta doccia e altri ancora arrivava giusto al momento in cui la doccia produceva il suo effetto sull'incendio.

Non c'è proprio più religione!

RITORNA IL GLASFLUEGEL 304

Con il fallimento alla fine del 1981 della Glasfluegel sembrava chiuso il ciclo costruttivo della serie di alianti che, iniziata da Haenle con i grandi successi dei Kestrel e dei Libelle, ha visto diminuire man mano le sue fortune, dopo la immatura morte del geniale costruttore, più per beghe societarie che per demeriti tecnici.

L'epigono della serie è stato il Glasfluegel 304, il 15 metri la cui produzione è stata fermata dal fallimento dopo che ne erano stati prodotti 63 esemplari e con un carnet di 50 ordini inevasi.

Ed ecco la notizia sorprendente: Brauchle, il costruttore tedesco di rimorchi per alianti e di congegni per l'avvolgimento del cavo sugli aerei da traino, ha acquistato progetti ed attrezzature e farà costruire il 304 in Jugoslavia, alla Jastreb di Vrsac, che costruisce su licenza gli Standard Cirrus. Ma è proprio la qualità di questa produzione che ci lascia un po' perplessi. Brauchle comunque garantisce che non farà uscire un aliante finché non sarà sicuro su questo punto.

Il prezzo si aggirerebbe sui 42 mila DM, cioè circa dieci mila meno dei 15 metri della concorrenza e pressapoco al livello dei migliori standard. La produzione dovrebbe cominciare all'inizio dell'anno prossimo.

UNA NUOVA RIVISTA TEDESCA DI VOLO A VELA

Alle già numerose riviste tedesche di aviazione se ne è aggiunta una nuova, «Segelfliegen», che si occupa esclusivamente di volo a vela.

Ne è editore e direttore Dieter Meier, giornalista ed autore di libri di volo a vela al quale auguriamo vivo successo.

Dai nomi dei collaboratori (Horst Degner, Ernst-Gunther Haase, Siegfried Kier, Norbert Seuss, Hans Zacher, Fred Weinholz) e dal contenuto dei primi numeri che abbiamo sotto mano si ha l'impressione di una iniziativa molto seria che pur essendo diretta particolarmente ai volovelisti di lingua tedesca ha una quantità di notizie di interesse più generale.

Citiamo a caso tra gli argomenti trattati nei primi quattro numeri:

- un panorama delle attività delle Akaflieg;
- una serie di articoli del famoso costruttore ed ex campione del mondo H.G. Haase sulla sicurezza in relazione alla tecnica costruttiva;
- un articolo sull'influenza delle quote sui piloni sul tempo di volo;
- una serie di articoli su «Volo acrobatico: comportamento indisciplinato o una via al volo più sicuro?»;
- un articolo tecnico sui barografi;
- un articolo sulle previsioni meteorologiche per il volo a vela.

Dove la rivista eccelle veramente è nella parte fotografica: oltre alle foto di copertina ed a quelle sulla doppia pagina centrale, altre immagini, a colori come le prime arricchiscono ogni fascicolo.

Per chi volesse abbonarsi (costo annuo 54 DM) l'indirizzo è: Segelfliegen Flurweg 5 - 8031 Wessling - BRD.

CRITICHE A UNA DECISIONE DELLA CIVV

La decisione della CIVV (riportata a pag. 37 del n. 156 della nostra rivista) di non consentire l'applicazione della regola del punto 5.3 del codice FAI riguardante la validità, ai fini delle insegne, dei triangoli non completati qualora questi si iniziano con punto di partenza remoto non coincidente con un punto di virata ha scatenato una violenta critica da parte di Fred Weinholz, riportata da diverse riviste.

In particolare egli si chiede come si possa considerare di minore valore sportivo una prova p.es. dei 500 km su un percorso prefissato, se pure non ultimato, rispetto a quella, valida ai fini dell'insegna, di una distanza libera su linea retta, magari con un forte vento a favore e conclusa con il pilota che, dopo l'atterraggio completamente fuori dalla rotta prevista, domanda «Dove sono?» al primo contadino che gli si avvicina.

Questa regolamentazione favorisce chiaramente i piloti dei paesi più fortunati per l'ampiezza dei territori volabili e per il prezzo della benzina per i recuperi.

In effetti, pur comprendendo che l'ac-

ettare il tipo di volo in questione avrebbe comportato qualche ulteriore precisazione (in particolare su cosa si intende per atterraggio «a non più di 10 km dalla retta dell'ultimo lato»), siamo dell'idea che la CIVV debba arrivare a questa decisione, se non adesso almeno con la nuova edizione del codice FAI.

CAMPIONATI SLOVENI E COPPA DG 100 ELAN.

IN JUGOSLAVIA I CAMPIONATI EUROPEI DI CLASSE CLUB?

Dal 18 al 23 maggio si sono svolti a Lesce, nelle immediate vicinanze dell'incantevole lago di Bled, i campionati della Repubblica Slovena e la prima Coppa DG 100 Elan (i DG 100 e 300 vengono fabbricati in quella località). Si sono volate 7 prove, complicate solo dalle limitazioni del traffico che hanno costretto gli organizzatori a strani temi poligonali. Trenta concorrenti tra cui un solo straniero, lo svizzero Mosberger, hanno partecipato alla gara, riservata alla sola classe standard (in pratica in Jugoslavia non si disputano gare di altre classi).

Ha vinto Simenc su DG 101G, seguito da Stariha e Thaler. La partenza avveniva con orologio a terra (che ha funzionato benissimo) con quota limitata a 2000 metri. Nell'ultima prova gli organizzatori hanno sottovalutato la situazione meteo ed hanno dato un quadrangolo di 180 km che è stato vinto a 157 km/h.

Apprendiamo all'ultimo momento che il club di Lesce sarebbe l'organizzatore nella primavera 1984 dei III Campionati Europei di Classe Club, per i quali sarà peraltro interessante sapere quale definizione sarà adottata per gli alianti.

CARENZE DEL SERVIZIO INFORMAZIONI

Per fortuna i servizi informazioni hanno qualche lacuna anche dove si penserebbe che tutto funzioni benissimo. Qualcuno molto in alto non ha informato i suoi superiori dello spostamento dei Mondiali dall'Argentina a Hobbs. Risultato: tempo orrendo a Gonzales Chavez nel periodo in cui avrebbero dovuto svolgersi le gare, ottimo a Hobbs, evidentemente ignorata da chi doveva provvedere secondo le tradizioni.

a cura di Smilian Cibic

IMPROVVISA MORTE DEL COM.TE ROSICA

A stampa già in corso, apprendiamo con rincrescimento dell'improvvisa morte del Com.te Giulio Rosica, da tempo Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia al cordoglio del quale partecipiamo formulando le nostre condoglianze.

- 2) Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 104,268 km/h
- 3) Binder Hans - Svizzera
alla media di 103,676 km/h

Il tedesco Peter Gernot Ernst, con 469 punti di vantaggio sul nostro Vittorio Colombo, secondo classificato, continua a condurre la classifica generale.

Alla classe Standard è stato assegnato come tema di gara una corsa di km 163,90 sul percorso triangolare Rieti - Assisi - Todi - Rieti. I 16 concorrenti partiti completano tutti regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Briigliadori Leonardo - Italia
alla media di 117,444 km/h
- 2) Perotti Nino - Italia
alla media di 114,682 km/h
- 3) Stogner Gregor - Austria
alla media di 106,505 km/h

Dopo la nona prova lo svizzero Hans Nietlispach rimane in testa alla classifica generale tallonato dal nostro Briigliadori, che lo segue a 52 punti di distanza.

8 AGOSTO 1983

Decima ed ultima giornata di gare

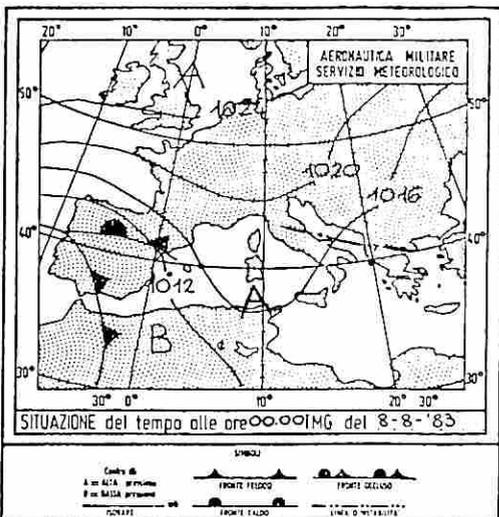


Fig. 7

L'Italia è interessata da un promontorio di alta pressione che si protende sul Mediterraneo centrale dall'Europa del Nord. Una linea di instabilità temporalesca interessa le regioni centrali del versante adriatico, dove continuano ad affluire impulsi di aria fresca ed instabile di origine nordica, che daranno luogo ad addensamenti cumuliformi anche temporaleschi (fig. 7). Nella valle reatina, con temperatura al suolo di 25°C circa, cominceranno a formarsi cumuli con base iniziale attorno a 1.800 metri QNH (11 h). I venti sono deboli o moderati dal 1° quadrante fino a 2.000 m. A quote superiori il flusso è moderato da Nord-Ovest.

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnata una corsa di km 389,90 lungo il percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Città di Castello - Rieti. Nella Libera i 9 concorrenti partiti compiono tutti il tema di gara. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Rantet Jacques - Francia
alla media di 117,735 km/h
- 2) Manzoni Roberto - Italia
alla media di 110,872 km/h

- 3) Mussio Renato - Italia
alla media di 103,904 km/h

Walter Vergani arriva 5° in quest'ultima gara, ma rimane in testa alla classifica generale, vincendo il Campionato e riconfermandosi Campione d'Italia della classe Libera per il 1983. Nella classifica generale finale del Campionato occupano i primi tre posti i seguenti piloti.

- 1) Vergani Walter - Italia - ASW 22
con punti 8.928
- 2) Rantet Jacques - Francia - ASW 22
con punti 8.523
- 3) Mussio Renato - Italia - ASW 17
con punti 7.479



Fig. 8 - Al centro, Vergani, Campione d'Italia della Libera, a sinistra il francese Rantet secondo classificato, a destra Renato Mussio terzo classificato.

Nella classe 15 metri, su 29 piloti partiti, 27 completano regolarmente la prova e tre atterrano fuori campo. Ecco la classifica dei primi tre.

- 1) Gavazzi Marco - Italia
alla media di 103,697 km/h
- 2) Monti Roberto - Italia
alla media di 103,590 km/h
- 3) Peter Gernot Ernst - Germania
alla media di 103,574 km/h

Nella classifica generale finale del Campionato occupano i primi tre posti i piloti.

- 1) Peter Gernot Ernst - Germania - ASW 20
con punti 8.803
- 2) Colombo Vittorio - Italia - ASW 20
con punti 8.258
- 3) Galetto Giorgio - Italia - ASW 20 L
con punti 8.066

Vittorio Colombo, primo degli italiani, è il Campione d'Italia della classe 15 metri per il 1983.

La classe Standard disputa una corsa di km 353,10 lungo il percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Umbertide - Rieti. Su 16 concorrenti partiti, 14 compiono regolarmente la prova, mentre due atterrano nell'aeroporto di Foligno. Ecco i primi tre classificati con le relative medie.

- 1) Briigliadori Leonardo - Italia
alla media di 107,081 km/h
- 2) Stogner Gregor - Austria
alla media di 102,637 km/h
- 3) Danz Werner - Svizzera
alla media di 101,758 km/h

Il campione svizzero Hans Nietlispach in quest'ultima prova si classifica nono e nella generale scende al 2° posto, mentre il nostro Leonardo Briigliadori, vincitore della prova, sale al primo posto, laureandosi così Campione Italiano per la classe Standard per il 1983. Ecco i primi tre classificati

nella generale di chiusura.

- 1) Briigliadori Leonardo - Italia - LS 4
con punti 7.715
- 2) Nietlispach Hans - Svizzera - LS 4
con punti 7.562
- 3) Perotti Nino - Italia ASW 19 B
con punti 7.331

Il 9 agosto, alla presenza delle autorità civili e militari, in un clima di alta sportività, si è svolta la cerimonia di chiusura e premiazione dei Campioni Italiani 1983 per le classi libera, 15 metri e Standard. Il direttore di gara Ing. Pierluigi Duranti ha svolto una sintetica relazione sui brillanti risultati sportivi conseguiti nel corso di questa importante competizione, rivolgendolo infine un vivo ringraziamento ed un caldo elogio a tutti coloro che hanno validamente contribuito al funzionamento della complessa macchina organizzativa dei Campionati.

L'appuntamento è per l'undici agosto, data d'inizio delle gare per la disputa del Campionato Nazionale della classe Biposti e della Categoria Promozione.



Fig. 9 - Al centro il tedesco Peter Gernot Ernst primo della classe 15 metri, a sinistra Vittorio Colombo primo degli italiani, Campione d'Italia per il 1983, a destra Giorgio Galetto terzo classificato.

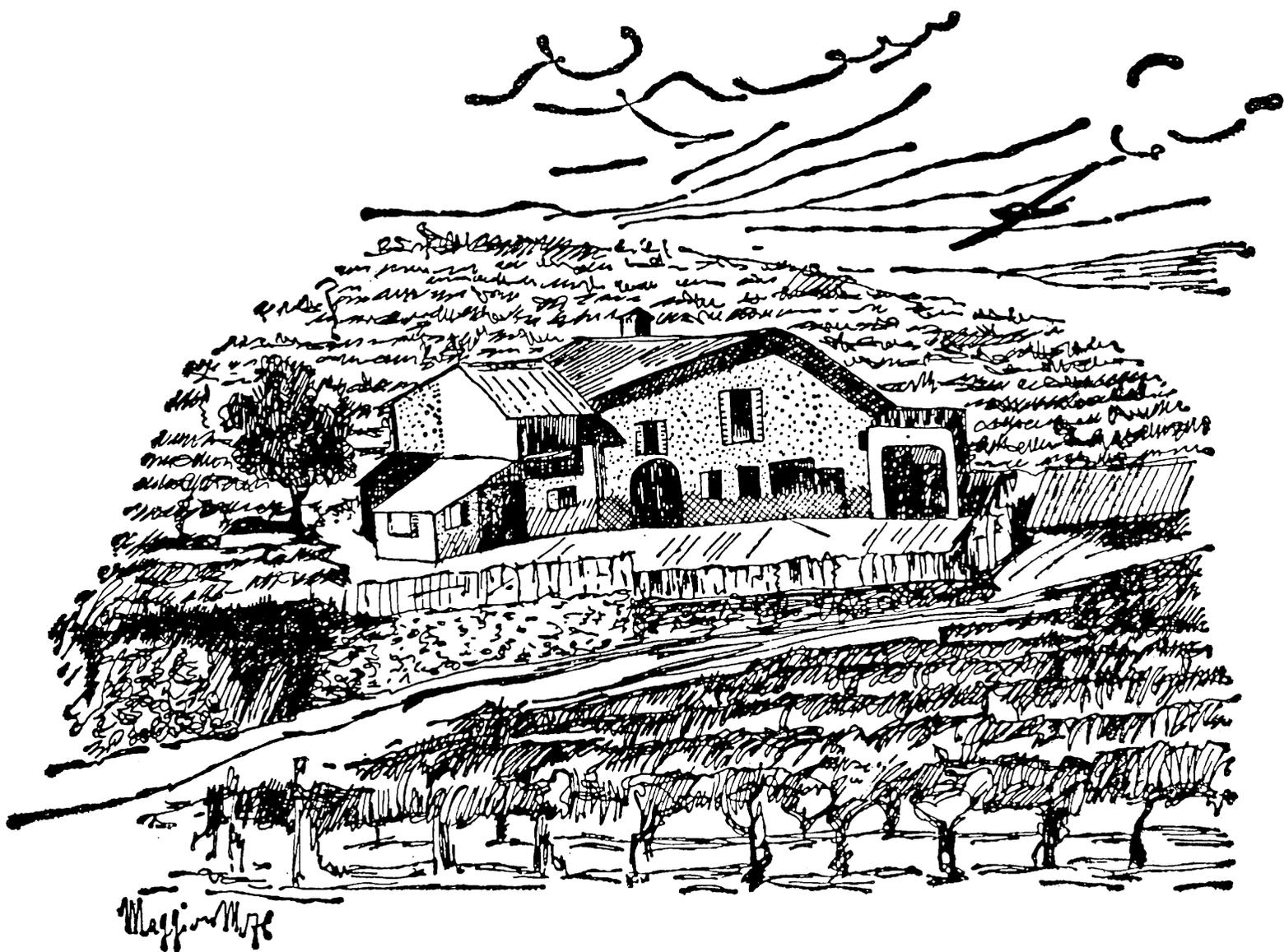


Fig. 10 - Al centro Leonardo Briigliadori, Campione d'Italia 1983 della classe Standard, a sinistra lo svizzero Nietlispach secondo classificato, a destra Nino Perotti terzo classificato.

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



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

Tel. 030/726596-722422

Rieti in minore

Abbandonati dagli uomini ma non da Dio si potrebbe dire di questi campionati che, disertati da molti piloti italiani fin qui assidui, hanno avuto dalla loro condizioni meteorologiche che non si vedevano da anni e, nonostante i molti fuori campo, l'interruzione di una preoccupante serie di annate negative dal punto di vista della sicurezza.

Chi avrebbe pensato, anche solo due anni fa, non diciamo che la classe libera partisse con soli 8 concorrenti, perchè è da anni che stiamo dicendo che questa classe si sta autodistruggendo con i suoi costosissimi superbombardieri (anche se Hobbs sembrerebbe indicare un'inversione di tendenza, peraltro scarsamente trasferibile dal piano internazionale a quello nazionale), ma che la standard potesse avere alla partenza solo 6 concorrenti italiani, che fra tutte le classi gli italiani non fossero che 37 e che il campionato dovesse essere salvato almeno quantitativamente dalla massiccia presenza degli stranieri (25 in tutto, ma con molte assenze di grossi nomi abituali a causa dei mondiali)?

Eppure se fossimo stati più attenti e forse meno ottimisti sul persistere del fascino di Rieti avremmo dovuto accorgerci già l'anno scorso dell'inversione di tendenza, metterci in allarme e prendere dei provvedimenti. Ma tant'è...

E per cercare di chiudere le stalle sia pure a buoi scappati vorremmo cominciare subito a cercare di individuare qualcuna delle ragioni di questa crisi, non per esaurire l'argomento ma solo per provocare una riflessione da parte di tutti quelli che hanno idee in proposito e favorire discussioni e provvedimenti atti ad evitare che l'anno venturo le cose vadano peggio, o quanto meno per esservi preparati.

Enumeriamone le prime ragioni che ci vengono alla mente:

- la crisi economica, certamente la più ovvia, con i costi di un aliante competitivo e quelli della partecipazione al campionato sempre più elevati;
- per quest'anno, la concomitanza con i mondiali: se qualche squadrista non fosse stato impegnato per un mese negli USA sarebbe forse venuto a Rieti;
- le garette di Rieti, che fa concorrenza a se stessa: molti piloti non pervasi da un agonismo acceso e non in grado di competere per le prime posizioni, pur desiderando di gareggiare, preferiscono il clima semituristico e disteso delle garette a quello più impegnativo dei campionati;
- in particolare per quest'anno la scelta delle date, sulle quali abbiamo sentito molte lamentele;
- forse la monotonia dei voli di Rieti, con la scarsa varietà dei temi (anche se quest'anno le cose sono andate un po' meglio);
- e forse anche la monotonia di Rieti per le mogli e le famiglie, in un ambiente che ci appare nel complesso meno piacevole e più dispersivo: si è migliorato il campeggio, ma si sono creati due poli distinti, con il ristorante-bar molto lontano;
- in particolare per la standard, c'è probabilmente il suo minore interesse tecnico: si compera un LS 4 chi è in lizza per il titolo od aspira a entrare in nazionale: chi ha macchine meno recenti è tagliato fuori, ma se deve comprarsi un nuovo aliante preferisce un 15 metri che, specie con l'allungamento a 17 metri, gli dà prestazioni molto più elevate ed una gamma di impieghi molto più vasta con maggiore sicurezza.

Ma detto questo, ed in attesa di un contributo alla discussione da parte dei lettori, torniamo alle gare.

Pochi dunque i concorrenti: 6 italiani e 8 stranieri nella

standard, 23 italiani e 9 stranieri nella 15 metri e 8 italiani e 3 stranieri nella libera, per un totale di 61.

Tra gli italiani nella standard i due nazionali Brigladori e Bertoncini, che, soli, volavano con l'LS 4; tra gli stranieri i reduci dai mondiali Nietlispach e Leutenegger, svizzeri, l'austriaco Stogner; e poi il forte austriaco Heinz Haemmerle (nessuna parentela col più noto Andreas), lo svizzero Blumer, che abbiamo visto comportarsi bene agli europei (11"), ed il notissimo francese Ragot, tutti su LS 4 tranne Leutenegger (DG 100): in complesso un bel campo di partenti.

Molto più interessante l'elenco degli italiani nella 15 m, con i tre reduci da Hobbs, Colombo, Ghiorzo e Monti, ex campioni italiani come Gavazzi, Gritti e Attilio Pronzati, ed i giovani leoni (diciamo leoncini) Avanzini, Galetto, Marco Pronzati, tutti su ASW 20 tranne Gritti (DG 200) e Pronzati senior (Ventus A). Su ASW 20 anche i reduci da Hobbs Lamm e Peter, ma quest'ultimo sul più recente tipo B. Da rilevare come mentre nella standard il parco macchine era molto simile a quello dei mondiali, nella 15 m, specialmente per quanto riguarda i concorrenti italiani, era simile ai mondiali... precedenti. Mentre infatti a Hobbs nella 15 m predominavano ormai i Ventus, a Rieti due terzi delle macchine erano ASW 20, e quel che è peggio tra gli italiani solo Pronzati senior volava su un aliante dell'ultima generazione.

Continuando il discorso sugli alianti, due ASW 22 di Vergani e Rantet, contro 2 Nimbus 3 di Manzoni e Dugerdil (CH) nella libera, contro un parco composito di macchine delle generazioni precedenti alle quali non basta il handicap per essere competitive. E a parziale eccezione di Mussio e Stefanutti, ormai verso la mezza età, assenza di giovani tra gli italiani, a ulteriore riprova della staticità di questa classe.

Situazione meteorologica nel complesso ottima, come abbiamo detto all'inizio, che ha consentito l'effettuazione di 10 gare in 11 giorni per tutte le classi, e, con l'utilizzazione di piloni recenti, l'assegnazione di temi nuovi, ed in particolare del triangolo Rieti-Monteroduni-Bibbiena-Rieti di 622 Km (portato a termine da 11 concorrenti su 41), che supera di gran lunga i massimi reatini precedenti.

La standard è stata vinta da Brigladori, che ha avuto vita facile nei rispetti degli altri italiani ai fini del titolo nazionale, in quanto Perotti ha fatto un buco nella terza giornata e Bertoncini non lo ha mai sopravanzato in una prova salvo quella di cui parleremo più avanti. Ha avuto invece tra gli stranieri avversari molto agguerriti, come lo scatenato Ragot che, probabilmente desideroso di rientrare nel giro della nazionale, ha vinto quattro delle prime cinque prove per poi bucare e lasciarsi superare nella settimana.

Quando sembrava che tutto fosse deciso il Leonardo rendeva le cose molto più interessanti facendosi premiare con zero punti per un errore fotografico la sua più bella impresa di tutto il campionato, il completamento insieme con il solo svizzero Danz in condizioni difficilissime del triangolo di 505 Km e cedendo il comando della classifica a Nietlispach. E qui si sono visti l'orgoglio e la determinazione di un campione che doveva tra l'altro riscattare l'opaca prova di Hobbs: aggiungendo due vittorie consecutive alle due precedenti tornava a superare l'intramontabile svizzero e vincere la gara insieme con il suo 9° titolo nazionale. Perotti si migliorava nelle ultime prove e finiva terzo. Per trovare un altro italiano in classifica generale bisognava arrivare, dopo Lautenegger (vincitore della sesta prova), Haemmerle e Lackner, al 7° posto di Bertoncini. Mah...

La 15 metri è stata dominata, dopo le fasi iniziali, da Peter, un altro che doveva farsi perdonare il non brillante risultato di Hobbs (16"). Dopo il suo tradizionale ed inevitabile buco, questa volta nella seconda prova, si portava in testa con una vittoria nella quinta, vinceva ancora la

sesta e aumentava progressivamente il vantaggio a oltre 500 punti con un secondo e tre terzi posti. Dopo un brillante sprazzo iniziale di Dall'Amico, Colombo, con una vittoria nella seconda prova ed una serie successiva di gare molto regolari si portava al secondo posto e lo manteneva con autorità, conquistando così il suo primo titolo italiano: meritato premio ad un pilota serio e preparato dopo le sfortunate vicende americane.

Una piacevole sorpresa il terzo posto del giovane Galetto (26 anni), attualmente militare e giunto a Rieti senza allenamento. Dopo qualche incertezza nella fase iniziale conquistava un secondo posto dietro a Peter sui 622 Km della testa prova e vinceva la settimana, portandosi a ridosso di Colombo e scavando un incolmabile solco di più di 500 punti tra lui e gli inseguitori, tra i quali prevaleva lo svizzero Binder. Ed è proprio da questa classe che vengono i segni più confortanti riguardo il futuro del volo a vela italiano, perchè qui altri giovani e giovanissimi hanno occupato il quinto posto con Avanzini, vincitore dell'ottava prova, il settimo (dietro a Lamm) con Marco Pronzati, e l'ottavo con Stefano Ghiorzo, forse un po' scaricato dopo Hobbs, precedendo piloti esperti come Gritti, Gavazzi (vincitore di due prove), Dall'Amico e Attilio Pronzati, e stranieri titolati come Ebner e Obrist.

E arriviamo alla libera, cercando di non infierire su questa classe che nella versione di Rieti ci lascia molto perplessi. Se infatti la comparsa delle superorchidee ha portato ai mondiali, dopo la transizione di Paderborn, ad una gara quasi monotipo di Nimbus 3 (come da questo punto di vista è successo in questi campionati nelle classi standard e 15 metri) a Rieti si ripete il fenomeno Paderborn: i già pochi concorrenti divisi in due gruppi, i «sciuri» con gli ASW 22 ed i Nimbus 3, ed i poveretti (si fa per dire, Dio ci perdoni). Ed i due gruppi portano a due gare distinte, perchè non è certo il handicap, come abbiamo detto all'inizio, che rimette tutti sullo stesso piano, e poi perchè, onestamente, i piloti migliori finiscono in generale con l'avere le macchine migliori.

E allora finisce che il campionato si riduce alla gara tra Vergani e Rantet con gli ASW 22, lo svizzero Dugerdil e Manzoni con i Nimbus 3, tra i quali riesce ad inserirsi per sua bravura personale il quasi giovane Mussio con il vecchio ASW 17; e l'ultimo di questo gruppo, che pure è a mille punti dal primo, ne ha 600 di vantaggio su altri già dopo la sesta prova. E alla fine Dugerdil, fermo per incidente nelle ultime due prove, finisce ancora davanti a Capoferri, primo degli «altri», ma a 1350 punti da Manzoni. Con questo non si vuol dire che il duello tra Vergani e Rantet non sia stato a buon livello e appassionante, altra competizione a sé, su un gradino più alto, nella gara dei «sciuri». E' partito Vergani con due vittorie consecutive, ma poi è stato il francese, probabilmente anche lui come Ragot alla riconquista di un posto in nazionale, a infiltrarne quattro, ma senza guadagnare un vantaggio apprezzabile sul nostro campione. Questi, dopo aver vinto di pochi punti la settimana prova riusciva, atterrando dopo 320 Km nell'ottava mentre Rantet era a terra dopo soli 126 Km, a distaccarlo di quasi 600 punti, a consolidare il primato con un'altra vittoria nella nona per lasciare a Rantet l'ultima con il meritato secondo posto. Il tenace Mussio superava Manzoni nel duello al piano inferiore, mentre Capoferri si confermava primo degli altri.

Si tratta, per Vergani, dell'undicesimo titolo se questo, come quello della standard, verrà assegnato nonostante i concorrenti italiani fossero meno di dieci. Eravamo inizialmente per il rispetto del regolamento, ma ci siamo convinti che un titolo italiano, come un caffè, non si può negare a nessuno se regolarmente conquistato sul campo, né si potrà dire che nella fattispecie Briigliadori e Vergani non ne siano degni. E' invece senz'altro da vedere se e come queste gare debbano contare per la selezione dei nazionali.

Se anche scarso di concorrenti, è stato dunque un campionato interessante, da un lato per quello che ha detto sui giovani nella 15 metri, dall'altro perchè ha dimostrato che con le macchine attuali, con buoni piloti e con qualche pilone in più Rieti può essere più varia di quello che appariva fino ad oggi, e potrà esserlo maggiormente se con un po' di fantasia oltre ai triangoli si arriverà a dare anche qualche quadrilatero.

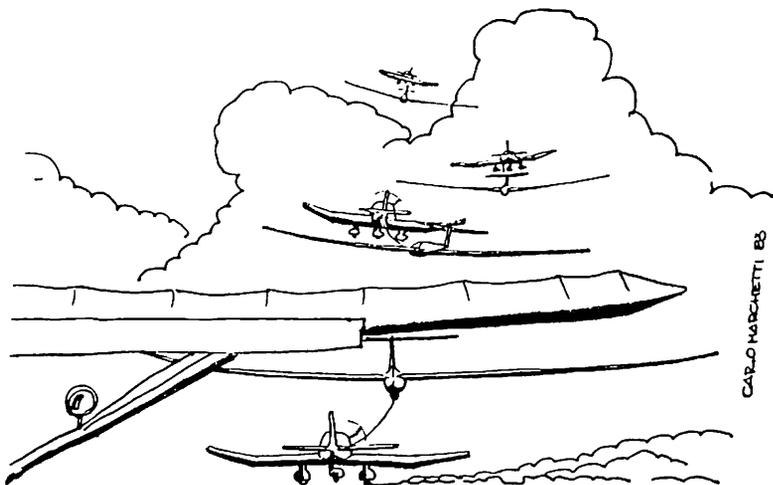
Veniamo a un po' di statistiche: le distanze medie dei temi assegnati sono state di circa 308 Km per la standard, 373 Km per la 15 m e 376 Km per la libera, valori a occhio molto superiori a quelli di tutti i campionati precedenti. I fuori campo rispetto ai partiti sono stati circa 25% per la standard, 50% per la 15 m e 30% per la libera; normali i primi e gli ultimi, assolutamente inaccettabili quelli della 15 m specialmente in relazione alle buone condizioni meteorologiche.

E questo è dovuto a nostro modo di vedere all'exasperarsi di una brutta abitudine ereditata dal passato. Se esaminiamo i temi assegnati alle varie classi vediamo che in 7 prove su 10, libera e 15 m li hanno avuti uguali; nelle altre 3 i temi sono stati diversi, ma con distanze praticamente uguali. Fatta 100 la distanza media per la standard, quella per la 15 m è stata 121 e 122 quella per la libera (a Hobbs rispettivamente 100, 108, 118), e questo con efficienze degli alianti che per la standard sono dell'ordine di 40-42, per la 15 m di 42 : 44 e di 50 fin quasi a 60 per la libera. Niente di strano quindi che la 15 m, che in effetti veniva fatta correre su temi pensati per la libera, abbia avuto tanti più fuori campo. Riteniamo che sarebbe ora di prendere atto che la 15 m, che tra l'altro si sta dimostrando sia numericamente che qualitativamente la classe più importante, abbia diritto ad una vita autonoma e ad una assegnazione di temi che oltre a tutto corrisponda alla filosofia di una gara di velocità, come i campionati vogliono essere e come, con una metà di fuori campo, in effetti non lo sono abbastanza.

L'anno venturo ci sono i pre-mondiali, e il problema del numero dei partecipanti non si pone, perchè saranno moltissimi gli stranieri che chiederanno di parteciparvi. Si dovrà invece definire tempestivamente il numero di concorrenti italiani necessario per l'assegnazione del titolo.

Nell'85, con i Mondiali a Rieti, sarà probabilmente il caso di riunire, per ragioni organizzative e di costo, tutti i campionati in un unico periodo. Dopodichè, liberi da questo grande onore-impaccio dei Mondiali ed alla luce degli eventi di questo periodo certamente particolare, si dovrà ripartire con un nuovo ciclo che, scordando tutti i riflessi internazionali, si preoccupi realmente dello sviluppo e del bene del «nostro» volo a vela.

Smilian Cibic



Regolamento dei XXIII Campionati Italiani di volo a vela. Applicazione dei fattori correttivi nella classe libera.

Monaco di Baviera, 25 agosto 1983

Al Presidente della Commissione Sportiva Centrale
Dr. Ing. IGINIO GUAGNELLINI

e, p.c., a:

- Presidente della C.S.O. durante i XXIII Campionati Italiani Dr. Avv. ROBERTO GABRIELLI
- Rag. EGIDIO GALLI
- Sig. WALTER VERGANI
- Dr. Ing. SMILIAN CIBIC
- LORENZO SCAVINO

Durante i recenti Campionati Italiani la C.S.O. si è trovata di fronte alla difficoltà di applicare un regolamento che, per essere stato aggiornato soltanto di recente e non sperimentato in precedenza, ha dato adito a discussioni circa le modalità di applicazione dei fattori correttivi nella classe libera.

Un concorrente che sarebbe stato avvantaggiato da una applicazione del regolamento diversa da quella attuata ha avanzato una protesta ufficiale che la C.S.O. ha respinto, ritenendo di dover procedere in maniera rigidamente aderente a quanto espresso dalle formule, senza intraprendere la pericolosa e discutibile via della «interpretazione» di quanto il compilatore del regolamento avrebbe voluto o potuto intendere.

Poichè il rumore che è stato sollevato sull'argomento ne farà parlare ancora ed essendo stato il sottoscritto direttamente coinvolto come direttore di gara, vorrei aggiungere anche il mio personale parere a quello di quanti avranno avuto cura di esprimersi a riguardo.

Il nuovo regolamento introduce la novità che i fattori correttivi (o handicaps) non vengono più applicati a valle, cioè sui punteggi calcolati, bensì a monte, cioè sulle effettive misure realizzate (km, km/h).

Una volta applicate le correzioni sui risultati dividendoli per i fattori correttivi (fc), si procede all'applicazione delle formule per il calcolo dei punteggi.

La cosa, in linea di principio, appare logica ed immediata: 100 km/h per un Nimbus 3 (24 m) diventano così 100 diviso 1.22 = 82 km/h mentre per uno Janus C (20 m) diventano 100 diviso 1.12 = 89.3 km/h.

Analogamente per le distanze, 400 km percorsi dal primo diventano 328 mentre dal secondo diventano 357.

Una volta corretti i risultati si procede quindi al calcolo del punteggio secondo le formule indicate al punto 17 del regolamento.

Prendiamo in esame il caso, analogo a quello contestato, in cui siano disponibili 1000 punti e apprestiamoci a calcolare il punteggio dei concorrenti che abbiano completato la prova (17.1.1).

17.1.1 Formula per i concorrenti che completano la prova.
 $P_u = \text{Punteggio non corretto} = P_d + P_v$

$P_d = \text{Punteggio per la distanza} = R_d \times (1 - 0,75 \times R_n) \times P_m$
distanza valida (km)

$R_d = \text{Rapporto} \frac{\text{massima distanza valida (km)}}{\text{numero dei concorrenti con velocità superiore al 60\% della velocità più alta}}$

$R_n = \text{Rapporto} \frac{\text{numero dei concorrenti con almeno un lancio di gara}}{\text{numero dei concorrenti con almeno un lancio di gara}}$

$P_v = \text{Punteggio per la velocità} = 1,875 \times P_m \times R_n \times (R_v - 0,6)$
velocità del concorrente

$R_v = \text{Rapporto} \frac{\text{velocità più alta}}{\text{velocità più alta}}$

Quando P_v risulta negativo si considera zero. E' zero anche per i concorrenti che non completano la prova.

Come si vede viene qui definito il rapporto R_d fra Distanza valida (km) e Massima distanza valida (km).

Distanza valida corretta (cioè divisa per fc), e Massima fra le distanze corrette, così come per R_v si debba intendere Velocità del concorrente (corretta), divisa per la più alta delle velocità corrette.

Se infatti si correggesse soltanto la velocità, come qualcuno suggerirebbe, e non la distanza, il rapporto R_d risulterebbe sempre UGUALE AD UNO perchè tutti i concorrenti qui considerati hanno ultimato la prova.

Perchè dunque introdurre qui un parametro R_d che sarebbe inutile? Qualora si fosse voluto discriminare il trattamento relativo ai punti per la distanza fra i concorrenti che completano la prova e quelli che non la completano, allora il regolamento avrebbe dovuto essere molto più dettagliato e preciso, specificando quando si debba applicare il fattore correttivo e quando no.

La frase di cui al punto 16.2:

«Per le classi libera, biposti e promozione i risultati, velocità o distanza, verranno divisi per i fattori correttivi...» non mi pare sufficientemente chiara perchè se ne possa dedurre la interpretazione suggerita. A mio parere si legga invece:

«Per le classi libera, biposti e promozione i risultati, velocità o distanza (che siano, cioè TUTTI), verranno divisi per i fattori correttivi...».

Ti sono estremamente grato per l'attenzione che vorrai rivolgere a queste considerazioni.

Ti ringrazio nuovamente per il tuo pronto e decisivo intervento che ci ha permesso di proclamare i tre campioni italiani nonostante il ridotto numero di concorrenti e ti invio i più cordiali saluti.

Pierluigi Duranti

Vicenza, 10 ottobre 1983

Al sig. dr. ing.
Iginio Guagnellini

e p.c. ai signori
Pierluigi Duranti
Roberto Gabrielli
Egidio Galli
Lorenzo Scavino
Walter Vergani

Caro Iginio,

ho ricevuto in copia la lettera del 25 agosto dell'ing. Duranti a te indirizzata. Sentendomi, come compilatore del regolamento, in parte colpevole dell'accaduto, ritengo opportuno esporti il mio punto di vista sull'argomento.

Il punto in discussione riguarda le modalità di applicazione dei fattori correttivi nella classe libera, che vengono così indicate nell'art. 16.2 del regolamento:

16.2. Per ciascuna prova ad ogni pilota verrà assegnato un numero di punti come stabilito nel Cap. 17. Per le Classi Libera, Biposto e per la Categoria Promozione i risultati, velocità o distanza, verranno divisi per i fattori correttivi, previsti per i singoli tipi di aliante, elencati rispettivamente nell'allegata tabella.

In verità questa dizione, frutto di una decisione intervenuta all'ultimo momento quando il resto del regolamento era già pronto, non è molto chiara.

Essa lo diviene molto di più se si scrive:

«... i risultati **sportivi**, velocità o distanza, verranno prima divisi per i fattori correttivi...».

Cosa vuol dire tutto questo?

Che se un concorrente completa la prova ed ha come risultato sportivo una velocità, questa viene divisa per il rispettivo fattore correttivo; se invece non finisce il percorso ed ha una distanza, è questa che viene divisa per il fattore correttivo.

Che questa sia l'interpretazione voluta nel compilare il regolamento appare evidente dal mio articolo «Handicap e regolamenti (tanto per cambiare!)» a pagina 87 del n. 157 (marzo-aprile 1983) di Volo a Vela che allego.

In esso spiego al punto a) che il fattore correttivo si applica sulla velocità o distanza e che successivamente si calcola il punteggio sulle prestazioni corrette; nella tabella fornisco inoltre degli **esempi numerici inequivocabili**.

Sotto il punto 5) dico anche come con gli altri sistemi di applicazione del fattore correttivo presi a confronto si ha l'inconveniente di un punteggio del vincitore diverso da 1000, mentre dagli esempi di cui sopra appare che col sistema adottato al vincitore vengono attribuiti sempre 1000 punti.

Comunque il Direttore di Gara, trovandosi alle prese con un articolo di dubbia interpretazione, aveva due possibilità: dare una sua interpretazione logica oppure chiedere al compilatore o alla Commissione per il Volo a Vela che aveva approvato il regolamento quale era l'interpretazione corretta (come ha fatto successivamente il Direttore di Gara dei campionati biposti e promozione).

Il Direttore di Gara degli ultimi nazionali ha iniziato il campionato dando una sua interpretazione, e appena ha potuto ha chiesto la mia interpretazione soltanto per scaricarla: procedura quanto meno strana.

La sua interpretazione è che il fattore correttivo va applicato, per i concorrenti che ultimano la prova, sia sulla distanza che sulla velocità.

Ma la prima obiezione è che se si voleva questo si sarebbe scritto non «... i risultati, velocità o distanza, verranno divisi...» ma «... i risultati, velocità e/o distanza verranno divisi...».

La seconda è che con questa interpretazione il vincitore non ha i 1000 punti che si volevano comunque attribuirgli (e infatti nelle classifiche delle singole prove i vincitori della libera non hanno mai 1000 punti).

Per giustificare l'applicazione del fattore correttivo anche sulla distanza per i concorrenti che, avendo completato la prova, hanno una velocità, il Direttore di Gara tira fuori a sproposito il seguente punto 17.1.1 del regolamento:

17.1.1. Formula per i concorrenti che completano la prova

$$Pu = \text{Punteggio non corretto} = Pd + Pv$$

$$Pd = \text{Punteggio per la distanza} = Rd \times (1 - 0,75 \times Rn) \times Pm$$

$$Rd = \text{Rapporto} \frac{\text{distanza valida (km)}}{\text{massima distanza valida (km)}}$$

numero dei concorrenti con velocità sup. al 60% della velocità più alta

$Rn = \text{Rapporto} \frac{\text{numero dei concorrenti con almeno un lancio di gara}}{\text{numero dei concorrenti con velocità sup. al 60% della velocità più alta}}$

$Pv = \text{Punteggio per la velocità} = 1875 \times Pm \times Rn \times (Rv - 0,6)$
 velocità del concorrente

$Rv = \text{Rapporto} \frac{\text{velocità del concorrente}}{\text{velocità più alta}}$

Quando Pv risulta negativo si considera zero. E' zero anche per i concorrenti che non completano la prova.

Egli concentra la sua attenzione sul rapporto Rd e si chiede perchè, se non per correggere anche la distanza col fattore correttivo, si è introdotto qui questo parametro che altrimenti secondo lui sarebbe inutile.

Al Direttore di Gara è evidentemente sfuggito il fatto che tutto il punto 17.1.1 non è altro che la traduzione dell'analogo punto del regolamento dei Campionati Europei, che lui dovrebbe conoscere bene avendo diretto quei campionati, e che quest'ultimo deriva dal regolamento FAI dei Mondiali, gare che sono notoriamente ben lontane dal considerare qualsiasi tipo di fattori correttivi.

Il fatto è che il punto 17.1.1 non può essere considerato da solo, fuori dal contesto, come ha fatto il Direttore di Gara; esso va visto infatti nell'insieme del punto 17.1 che riporto per comodità:

17.1. Prove di velocità completate da almeno un concorrente.

Massimo punteggio disponibile (soggetto a eventuale correzione per effetto del fattore di giornata): il minore dei due seguenti:

$Pm = 1000$ oppure

$Pm = 500 \times Th - 250$ in cui Th è il tempo in ore e decimali del concorrente più veloce.

17.1.1. Formula per i concorrenti che completano la prova

$Pu = \text{Punteggio non corretto} = Pd + Pv$

$Pd = \text{Punteggio per la distanza} = Rd \times (1 - 0,75 \times Rn) \times Pm$

distanza valida (km)

$Rd = \text{Rapporto} \frac{\text{massima distanza valida (km)}}{\text{massima distanza valida (km)}}$

numero dei concorrenti con velocità sup. al 60% della velocità più alta

$Rn = \text{Rapporto} \frac{\text{numero dei concorrenti con almeno un lancio di gara}}{\text{numero dei concorrenti con velocità sup. al 60% della velocità più alta}}$

$Pv = \text{Punteggio per la velocità} = 1875 \times Pm \times Rn \times (Rv - 0,6)$

velocità del concorrente

$Rv = \text{Rapporto} \frac{\text{velocità del concorrente}}{\text{velocità più alta}}$

Quando Pv risulta negativo si considera zero. E' zero anche per i concorrenti che non completano la prova.

17.1.2. Formula per i concorrenti che non completano la prova $Pu = Pd$

Appare qui chiaro che Rd nel punto 17.1.1 riguarda sia i concorrenti che completano la prova, e per i quali ha ovviamente valore 1, sia quelli del successivo punto 17.1.2 che non la completano, e per i quali Pu è uguale al Pd definito al punto precedente e nella calcolazione del quale compare il fattore Rd che in questo caso è diverso da 1. In conclusione, se per me l'interpretazione corretta è quella che ho esposto nel mio articolo e riportato all'inizio, può darsi che ce ne siano anche delle altre, ma non certo sostenibili con la motivazione data dal Direttore di Gara. Mi spiace di avverti, sia pure del tutto involontariamente, procurato questo fastidio, per il quale mi scuso.

Cordiali saluti.

Smilian Cibic

RIETI '83: perchè non rientrare in volo?

Ovvero: veleggiare lungo gli Appennini in distanza (quasi libera)

Avevo insistito perchè partisse il giorno dopo, ma molto più presto, nella segreta speranza che potesse superare i 500 km in distanza libera e poter finalmente tornare ad assegnare il Trofeo «Nello Valzania», dopo molti anni di disinteresse o meglio pigrizia mentale.

Ma con l'Attilio è fiato sprecato: quando «sente» un volo non lo ferma più nessuno. Forse è tipico dei cavalli di razza.

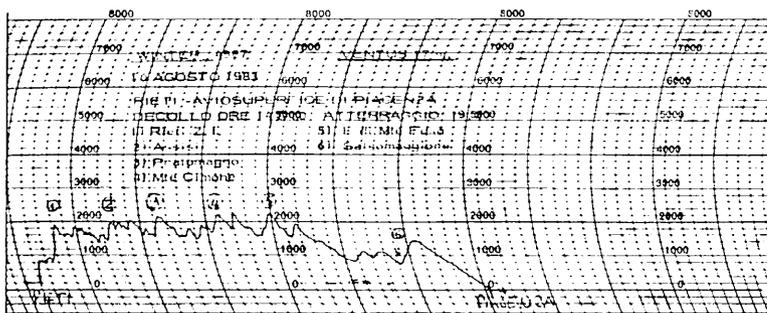
Comunque l'idea è brillante; se i bilanci di VOLO A VELA non fossero sempre così deficitari si potrebbe lanciare il Trofeo del RITORNO ed a questo punto anche quello dell'ANDATA!

Si facciano avanti i signori... «sponsor».

LS

E 'stata una riscoperta la bellezza ed il piacere di fare un volo verso nord, verso casa, veleggiando in aliante lungo gli Appennini. Dopo un intenso quanto interessante nazionale di Rieti dove solo contano gli «agganci folgoranti» ai 4 o 5 m/sec e il cronometro è il giudice e giustiziere (anche le fotografie) di ogni volo, questa passeggiata non era proprio da perdersi. Quasi una medicina, direi, dopo l'atterraggio brutale fra i rotori ed il sottovento dell'alta val Nerina dominata dalla tramontana. Delusione per la prova non conclusa malgrado una scelta di percorso estremamente pagante, difficile momento per la scelta di un possibile atterraggio, ebbene, questo volo verso nord è stato puro piacere volovelistico e totale rilassamento. Il contatto radio continuo con Sergio che guidava macchina e carrello, l'atterraggio sull'aviosuperficie di Piacenza con Baldisserri già presente sul terreno per prendere la foto dell'atterraggio, tutti elementi che hanno reso distensivo il volo e reso evidente la sua relativa facilità e ripetibilità.

Sono le due facce del volo a vela messe a confronto: quella della competizione, dei circuiti di velocità, del cronometro e quello della distanza libera, romantico ma costoso, parenti stretti ma tanto diversi fra loro.



Ecco la cronaca.

Decollo in coda agli alianti in allenamento per la «promozione e biposto» grazie alla cortesia di Girardi alle 14,10. Aggancio in zona industriale di Rieti, salita e delfinata fino al Coscerno, breve risalita e poi l'usuale percorso del Maggiore e Subasio. Attraversamento della valle del Tevere poco a nord dell'aeroporto di Perugia poi verso il Tezio dove dimora un consistente cumulo. Dopo i 6/8 di copertura della valle di Foligno, ora, ho circa 40 Km in direzione NW di cielo blu, mentre la visibilità rimane sempre alquanto ridotta per foschia. Con un 2200 QFE Rieti attraverso la zona montagnosa in direzione di Arezzo, pianificato come secondo aeroporto d'appoggio. Il cielo è blu ma termiche secche sono presenti, nessuna difficoltà quindi ad avere ben presto Arezzo al mio traverso a sinistra.

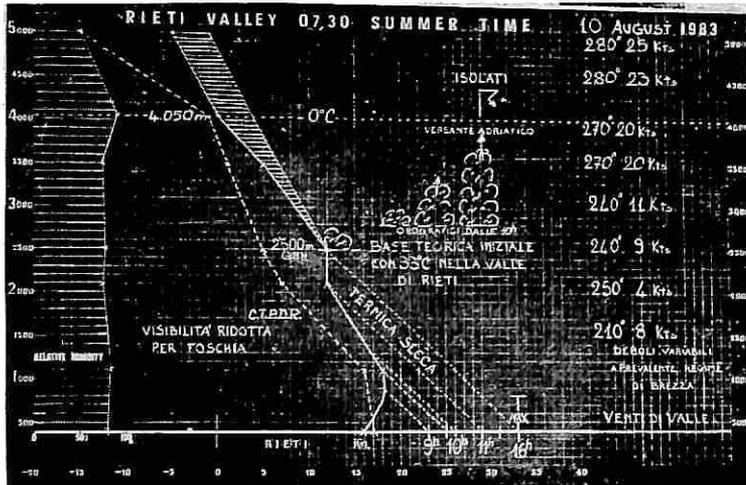
Il programma stabilito con Sergio è semplice: volo per aeroporti e contatto radio, in caso di complicazioni ponte telefonico con Rieti. Peretola è il terzo eventuale punto d'atterraggio poi Modena, Reggio e Parma come meta. Il nostro contatto radio rimane perfetto e con regolarità ci si scambia le relative posizioni.

Ricompaiono condensazioni cumuliformi fra Subbiano e S. Giustino Valdarno, riguadagno così qualche centinaio di metri prima di portarmi sul crinale di Pratomagno dove le condizioni sembrano eccellenti. Ad W dell'Arno il cielo è regolarmente costellato di cumuli e mi riconferma la validità di definire punti di virata quali Montepulciano, Montalcino, Siena, S. Gimignano in quell'operazione di rinnovamento ed ampliamento «piloni Rieti» operazione ora indilazionabile nell'imminenza dei Mondiali.

Il Pratomagno si dimostra un'autostrada per alianti su fin quasi al traverso del Falterona. Rimango ad E di Firenze, solo a Borgo S. Lorenzo modifico la rotta di 20° a sinistra. Anche il Mugello, racchiuso fra le montagne, gode di condizioni termiche ottime. Pure quest'area dovrebbe venire considerata: dal monte Falterona al passo della Futa, con situazioni dal III quadrante, qualsiasi punto di virata scelto lungo il costone SW funzionerebbe egregiamente.

Una salita a 2400 m mi permette di valutare un altro spazio senza cumoli lungo la rotta 320° che desidero assumere per raggiungere una zona temporalesca con Cb ancora parzialmente attivi che iniziano poco avanti del monte Cimone. Osservo anche aria con maggior foschia proveniente da 200-220° che scavalca gli Appennini, a N e a NE aria relativamente più pulita e verso Bologna alcuni cumuli pettinati dal SW. Il gioco è fatto, è certo che non ci riuniremo in Toscana bensì nella Pianura Padana, comunico a Sergio la conferma per i tre prossimi aeroporti: MO, RE, PR. Mantengo il volo leggermente in verticale del versante toscano degli Appennini e posso così usufruire di una lunga fascia portante che mi avvicina con facilità alla zona temporalesca di Monte Cimone. Meteorologicamente il quadro è chiaro: sebbene il pomeriggio è ormai avanzato l'attività termica rimane viva per l'infiltrazione di aria relativamente più fredda da SW. Ora il volo lo sposto sul versante padano degli Appennini ed avanzo senza difficoltà. In questa fase del volo il contatto con Sergio è interrotto mentre è impegnato nel tratto appenninico dell'autostrada ma ci risentiamo quando lui si trova a Roncobilaccio. Il contatto ridiviene perfetto una volta superato Bologna. Contatto Parma; con grande cortesia mi informano come raggiungere il loro aeroporto, dove è dislocato, poi anche informazioni preliminari di Piacenza. Frattanto Sergio, che non si permette soste ed avanza pancia a terra, si trova fra Reggio e Parma mentre io sono parcheggiato in una larga, tranquilla ascendenza in verticale di Salsomaggiore.

Quando Sergio è al traverso di Parma io sono a 1800 m sul terreno, breve scambio di opinioni e decisione per Piacenza. Metto il Ventus a 90 Km/h e lo lascio scivolare verso il fiume Trebbia dove è dislocato il campo. L'aria seguita a portare, incontro ancora zone di salita, sulla città di Piacenza ho ancora 1200 m suolo.



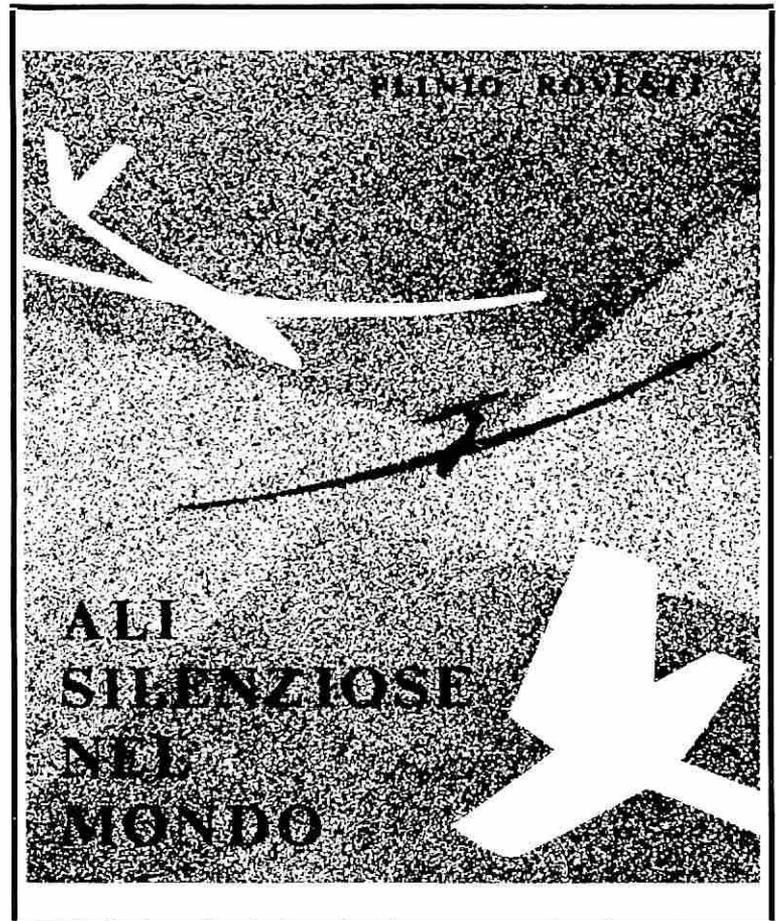
Pensiamo a Lodi, Pavia, Voghera come tutti possibili atterraggi, ma poi riesco individuare macchina e carrello ancora in periferia di Piacenza. Posso così guidare dall'alto Sergio nelle ultime curve e nel percorso da farsi per entrare in aeroporto.

Il campo è deserto, non c'è anima viva, il mio ruotino, dopo l'atterraggio in val Nerina ha due belle «ernie», preferisco quindi atterrare sulla stradina asfaltata ma l'erba alta ai lati mi fa imbarbare.

Siamo entrambi molto soddisfatti di come abbiamo speso il pomeriggio, telefoniamo a Rieti per informare, poi godiamo dell'ottima cucina piacentina, ci rimettiamo in strada ancora con la luce del giorno e siamo nei nostri letti prima delle undici.

Col senno del poi — considerata la situazione meteo esistente nella Pianura Padana — è possibile affermare che con un decollo alle 13 il volo avrebbe potuto facilmente concludersi a Calcinate.

A. P.



Richiedetelo alla rivista Volo a Vela

Chiaralba

Tintoria meccanica moderna s.p.a.
Sede Legale COMO - Capitale Sociale L. 300.000.000
22100 COMO - CAMERLATA
Via 1° Maggio, 14 - Telefono 031/501849

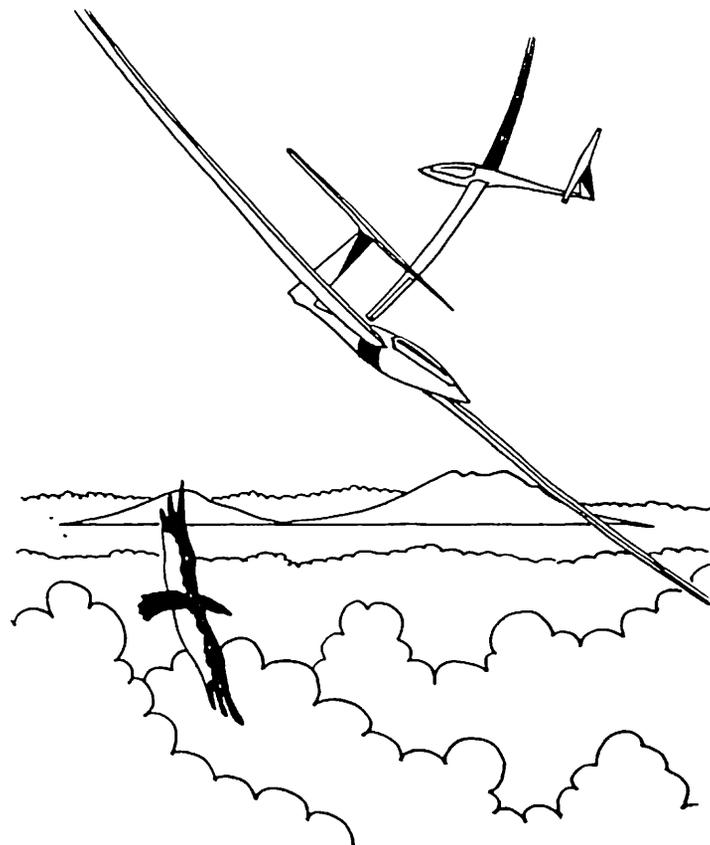
LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,
INCANNAGGIO
E TORSIONE DI FILATI
PURGA E TINTURA IN STELLA
DI TESSUTI DI SETA



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

IL CAMPIONATO ITALIANO DELLA CLASSE BIPOSTI E DELLA CATEGORIA PROMOZIONE



di Plinio Rovesti

Questa seconda tornata dei Campionati non è stata accompagnata da condizioni meteorologiche buone come quelle di cui si sono avvantaggiate le classi Libera, 15 metri e Standard nella prima decade di agosto. Infatti, su undici giornate disponibili è stato possibile gareggiare soltanto sette giorni; i quali, per di più, sono stati in gran parte frustrati da manifestazioni temporalesche.

I concorrenti iscritti alla classe Biposti sono stati 7, e quelli della Categoria Promozione 26. Vi è stato inoltre un gruppetto di 6 concorrenti, costituito da piloti delle classi nazionali, i quali non potendo essere iscritti nei primi due gruppi hanno chiesto ed ottenuto di poter gareggiare tra loro.

Ecco come son andate le gare nella tornata della seconda decade di agosto, iniziata con due giornate di pioggia, che han fatto rinviare l'inizio delle prove al 13 agosto.

13 AGOSTO 1983

Prima giornata di gare

Dopo il passaggio di una perturbazione seguita da una linea di instabilità temporalesca, l'Italia è interessata da una circolazione di aria umida ed instabile in un campo di relativa bassa pressione. Formazioni cumuliformi con base di condensazione piuttosto bassa interessano tutte le regioni dell'Italia centrale. A tutte le quote i venti sono deboli o moderati dal primo quadrante.

Alla classe Biposti ed al Trofeo Vacanze viene assegnata una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Umbertide - Rieti di km 214. Su 7 biposti partiti, 3 compiono la prova e 4 atterrano fuori campo.

Si classificano ai primi tre posti i concorrenti.

- 1) Pramstraller e Meriziola - Italia
alla media di 68,395 km/h
- 1) Muzi e Orsi - Italia
alla media di 68,395 km/h
- 2) Peter e Scheerer - Germania
alla media di 59,518 km/h

I sei piloti che disputano il Trofeo Vacanze compiono tutti la prova. Vince Giovanni Mazzi alla media di 66,517 km/h.

La Categoria Promozione gareggia sul percorso Rieti - Perugia - Rieti di km 170,60. Su 26 concorrenti partiti, 10 completano regolarmente la prova, 14 atterrano fuori campo e 2 rientrano a Rieti senza aver doppiato il pilone di Perugia. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Monti Luca
alla media di 74,426 km/h
- 2) Fergnani Michele
alla media di 56,851 km/h
- 3) Giacobbe Secondino
alla media di 54,524 km/h

14 AGOSTO 1983

Seconda giornata di gare

Nelle regioni del versante adriatico una perturbazione fredda si sposta verso Sud-Est, dando luogo a temporali frontali isolati che interesseranno marginalmente anche le regioni del versante tirrenico (fig. 11). I venti sono moderati da Nord-Ovest a tutte le quote. Formazioni cumuliformi si svilupperanno nella piana reatina a partire dalle ore 13 con base iniziale attorno a 1.700 m QNH, mentre sui crinali appenninici i cumuli cominceranno a formarsi verso le ore 10,30.

La classe Biposti gareggia sul triangolo

di 219 km lungo il percorso Rieti - Umbertide - Todi - Rieti. Dei 7 concorrenti partiti, 3 completano regolarmente la prova e 4 atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Pramstraller e Meriziola - Italia
alla media di 66,113 km/h
- 2) Peter e Scheerer - Germania
alla media di 59,754 km/h
- 3) Mantica Umberto + 1 - Italia
alla media di 58,331 km/h

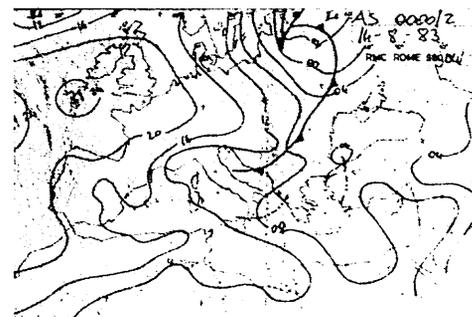


Fig. 11

Dopo la seconda prova sono primi della classe Biposti nella classifica generale i concorrenti Pramstraller e Meriziola, seguiti dai tedeschi Peter e Scheerer.

I sei concorrenti del Trofeo Vacanze, che hanno gareggiato sullo stesso percorso della classe Biposti, atterrano tutti all'aeroporto di Perugia, conseguendo zero punti.

La Categoria Promozione, cui è stata assegnata una corsa sul triangolo Rieti - Valfabbrica - Todi - Rieti di km 182,80, è bloccata nella zona di Perugia da un temporale che costringe tutti i concorrenti ad atterrare fuori campo. La prova non è valida.

15 AGOSTO 1983

Terza giornata di gare

Sull'Italia la pressione è distribuita uniformemente sul valore di 1.016 mb. I venti al suolo ed in quota sono deboli variabili, prevalentemente dai quadranti settentrionali. Formazioni cumuliformi appariranno nella valle reatina verso le 11,30 con base iniziale attorno a 1.700 m QNH.

Alla classe Biposti viene assegnata una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Città di Castello - Rieti di km 250. Su 7 piloti partiti, 6 completano regolarmente la prova ed uno riatterra a Rieti senza gareggiare. Ecco i primi tre equipaggi classificati.

- 1) Gritti e Sugliani - Italia
alla media di 93,750 km/h
- 2) Peter e Scheerer - Germania
alla media di 90,361 km/h
- 3) Muzi e Orsi - Italia
alla media di 86,705 km/h

Dopo la terza prova la classifica generale è capeggiata dalla coppia tedesca Peter e Scheerer.

Quattro dei sei concorrenti del Trofeo Vacanze completano la prova, gli altri due atterrano fuori campo. Dario Rasero vince la gara alla media oraria di km 86,207.

Nella classifica generale è in testa Giovanni Mazzi.

La Categoria Promozione gareggia sul percorso di andata e ritorno Rieti - Umbertide - Rieti di km 213. Su 26 piloti partiti, 22 completano regolarmente la prova e 4 atterrano fuori campo. Ecco i primi 3 classificati.

- 1) Poletti Franco (aliante Passero)
alla media di 71,397 km/h
- 2) Bellora Mario
alla media di 89,371 km/h
- 3) Monti Luca
alla media di 88,750 km/h

Dopo la terza prova è in testa alla classifica generale il giovanissimo Luca Monti, seguito da Franco Poletti.

16 AGOSTO 1983

Quarta giornata di gare

L'Italia è ancora interessata da un campo di alte pressioni a debole gradiente. Venti deboli variabili a regime di brezza negli strati superficiali; in quota, deboli vari dai quadranti settentrionali. Formazioni cumuliformi con base iniziale attorno a 1.800 m QNH nella valle reatina. Lungo il crinale appenninico cumuli di maggiori proporzioni daranno luogo a moderati temporali orografici sparsi.

Alla classe Biposti ed al Trofeo Vacanze viene assegnata una corsa di km 407,20 sul percorso triangolare Rieti - Pescasseroli - Gubbio - Rieti. Soltanto la coppia Muzi - Orsi riesce a completare l'intero percorso alla media di 83,988 km/h. Pramstraller e Meriziola si classificano al 2° posto ed atterrano a Spoleto dopo aver percorso km 369,800; Villa e Colombo A. sono terzi ed atterrano a S. Gregorio dopo aver percorso km 325,400.

Dopo questa quarta prova Muzi ed Orsi passano in testa alla classifica generale, seguiti dai tedeschi Peter e Scheerer a soli 40 punti di distacco.

I concorrenti del Trofeo Vacanze gareggiano lungo il percorso triangolare Rieti - Celano - Gubbio - Rieti di km 335,50, lo stesso tema della Categoria Promozione. Wolf, Rasero e Mazzi completano regolarmente la prova, mentre gli altri tre atterrano fuori campo. Nella classifica generale Giovanni Mazzi è in testa al gruppo.

Nella Promozione, su 23 concorrenti partiti, 8 completano regolarmente il tema, 13 atterrano lungo il percorso di gara e due si fermano a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Celano. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Monti Luca
alla media di 84,344 km/h
- 2) Guazzoni Roberto
alla media di 75,149 km/h
- 3) Fagnani Michele
alla media di 73,387 km/h

Luca Monti è sempre in testa alla classifica generale.

Per avverse condizioni atmosferiche i giorni 17 e 18 agosto sono dichiarati idonei soltanto per l'effettuazione di allenamento locale.

19 AGOSTO 1983

Quinta giornata di gare

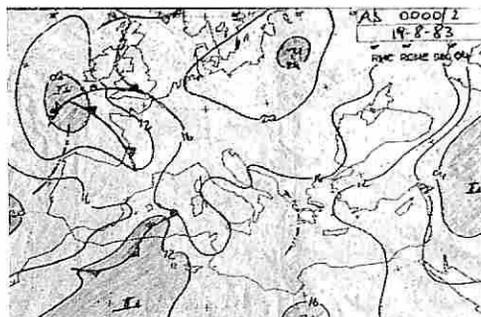


Fig. 12

Dopo il passaggio di una perturbazione fredda e di una linea di instabilità temporalesca che nei giorni precedenti hanno interessato la nostra Penisola, sull'Italia si va gradualmente ristabilendo un campo di alta pressione (fig. 12). I venti, fino alla quota di 2.500 m, spirano dal primo quadrante, dando luogo ad un flusso catabatico ed a fenomeni di sottovento che interessano le regioni pedemontane del versante tirrenico. Formazioni cumuliformi con base di condensazione attorno ai 2.000 metri si formano verso mezzogiorno nella valle reatina, mentre lungo il crinale appenninico appaiono già vigorosi alle ore 11. Esistono le condizioni teoriche perchè tali formazioni diano luogo a temporali orografici sparsi.

La classe Biposti ed il Trofeo vacanze disputano una corsa di 353,10 km lungo il percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Umbertide - Rieti. I concorrenti di questa classe s'imbattono in forti piovvaschi e sono costretti ad atterrare tutti lungo il percorso di gara. La prova viene pertanto trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Villa e Colombo A. km 315,800
- 2) Gritti e Sugliani km 341,100
- 3) Muzi e Orsi km 315,800

Nella classifica generale Muzi e Orsi so-

no in testa a pochi punti dai tedeschi Peter e Scheerer, i quali però in questa prova in seguito ad un fortunoso fuori campo danneggiano il loro aliante e sono costretti a ritirarsi dalla competizione.

Dei concorrenti del Trofeo Vacanze soltanto Wolf completa il tema di gara, balzando così in testa alla classifica generale con 28 punti di vantaggio su Giovanni Mazzi.

I concorrenti della Promozione gareggiano sul triangolo di 310,50 km lungo il percorso Rieti - Luco dei Marsi - Perugia - Rieti. Dei 25 piloti partiti, soltanto 4 completano il tema di gara, mentre i rimanenti 25 atterrano quasi tutti fuori campo nella zona di Perugia, dove un esteso piovvasco ha interessato per alcune ore il pilone di gara. Ecco i primi quattro arrivati.

- 1) Rocca Luigi
alla media di 96,637 km/h
- 2) Pozzi Giovanni
alla media di 77,453 km/h
- 3) Giacobbe Secondino
alla media di 79,434 km/h
- 4) Fagnani Michele
alla media di 66,122 km/h

In questa gara Luca Monti atterra fuori campo e si classifica 9°, passando al secondo posto della classifica generale a soli nove punti da Giovanni Pozzi che ora è in testa.

20 AGOSTO 1983

Sesta giornata di gare

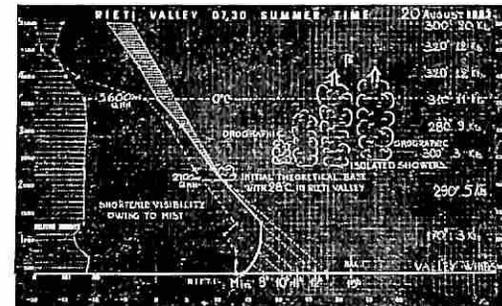


Fig. 13 - Stato termodinamico dell'atmosfera sulla valle reatina alle ore 07,30 (ora legale) del 29-8-83.

Sull'Italia la pressione è uniformemente distribuita sul valore di 1.016 mb. Una modesta cellula depressionaria centrata sull'Adriatico, estende la propria influenza alle regioni dell'Italia meridionale, dove si avranno piogge e temporali più intensi di quelli che si risconteranno nelle regioni appenniniche dell'Italia centrale. I venti sono deboli vari dal suolo a 3.500 m. A quote superiori, moderati da Nord-Ovest. Nella valle reatina formazioni cumuliformi con base iniziale attorno a 2.100 m QNH con 28°C al suolo (fig. 13).

Alla classe Biposti viene assegnata una corsa di 333,30 km sul percorso triangolare Rieti - Avezzano - Gubbio - Rieti. Soltanto due aliantei dei cinque biposti rimasti in gara riescono a completare la prova; gli altri atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati.

- 1) Pramstraller e Meriziola
alla media di 94,980 km/h
- 2) Gritti e Sugliani
alla media di 75,573 km/h

3) Muzi e Orsi atterrati a Spoleto km 296,400

In seguito al fuori campo di Muzi e Orsi, Pramstraller e Meriziola risalgono in testa alla classifica generale con 329 punti di vantaggio.

Dei concorrenti del Trofeo Vacanze, che hanno gareggiato con lo stesso tema della classe Biposti, soltanto Wolf completa la prova alla media di 82,756 km/h. Davini atterra a Foligno e gli altri tre, dopo aver doppiato il pilone di Avezzano, rientrano a Rieti senza completare la prova. Wolf balza in testa alla classifica generale con 738 punti di vantaggio su Mazzi, secondo classificato.

Infine nella Categoria Promozione, alla quale è stata assegnata una corsa di km 308,80 sul percorso Rieti - Luco dei Marsi - Gualdo Tadino - Rieti, su 24 piloti partiti, tre hanno regolarmente completata la prova, otto hanno atterrato fuori campo, e tredici dopo aver doppiato il pilone di Luco dei Marsi, hanno ripreso terra alla base di Rieti interrompendo la prova. Ecco i primi tre classificati con le relative medie.

- 1) Fergnani Michele
alla media di 83,579 km/h
- 2) Guazzoni Roberto
alla media di 82,408 km/h
- 3) Monti Luca
alla media di 85,036 km/h

Monti Luca capeggia sempre la classifica generale con 234 punti di vantaggio su Roberto Guazzoni secondo classificato.

21 AGOSTO 1983

Settima ed ultima giornata di gare

L'Italia continua ad essere interessata da un vasto campo di alte pressioni a debole gradiente. Nelle regioni centrali, venti deboli a prevalente regime di brezza dagli strati superficiali a 1.000 m di quota. Negli strati sovrastanti venti moderati dai quadranti settentrionali. Nubi cumuliformi con base di condensazione a 2.100 m QNH nella valle reatina a partire dalle ore 12,30. Lungo il crinale appenninico cumuli orografici fin dalle ore 10,30.

Alla classe Biposti ed ai concorrenti del Trofeo Vacanze viene assegnato un tema di km 286,60 lungo il percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Bettona - Rieti.

I cinque concorrenti rimasti a gareggiare nella classe Biposti compiono tutti regolarmente il tema di gara. Ecco i primi tre classificati con le relative medie orarie.

- 1) Gritti e Sugliani
alla media di 112,453 km/h
- 2) Pramstraller e Meriziola
alla media di 111,723 km/h
- 3) Muzi e Orsi
alla media di 112,172 km/h

Nella classifica generale finale sono primi Pramstraller e Meriziola con 5.824 punti, seguiti da Muzi e Orsi con 5.436 punti e da Gritti e Sugliani, terzi classificati. La coppia Pramstraller Meriziola è Campione d'Italia della classe Biposti per il 1983.

Anche i 5 concorrenti del Trofeo Vacanze completano tutti il tema del giorno. Primo è Giovanni Mazzi alla media di 109,482 km/h. Tuttavia Wolf rimane in testa alla classifica generale con 213 punti di vantaggio su Mazzi, piazzato al secondo posto.



Fig. 14 - Monti, Fergnani e Guazzoni: i buoni frutti della Promozione.

La Categoria Promozione disputa l'ultima prova del Campionato sul percorso triangolare Rieti - Avezzano - Todi - Rieti di km 237,20. Su 20 piloti partiti, 16 completano regolarmente il tema, 2 atterrano fuori campo e due interrompono la corsa a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Avezzano. Si piazzano ai primi tre posti i soliti piloti, ormai rivelatisi i migliori concorrenti in gara. Ecco i loro nomi.

- 1) Monti Luca
alla media di 110,884 km/h
- 2) Fergnani Michele
alla media di 98,062 km/h
- 3) Giacobbe Secondino
alla media di 101,803 km/h

Il giovanissimo Luca Monti è in testa alla classifica generale conclusiva con 5.103 punti (294 punti in più di Michele Fergnani, secondo classificato) e si laurea meritatamente Campione Italiano della Categoria Promozione 1983.

Nella tarda serata dello stesso giorno 21 agosto, ultima giornata di gare, il direttore della competizione Prof. Girardi, procede alla premiazione dei vincitori in un clima di grande entusiasmo.



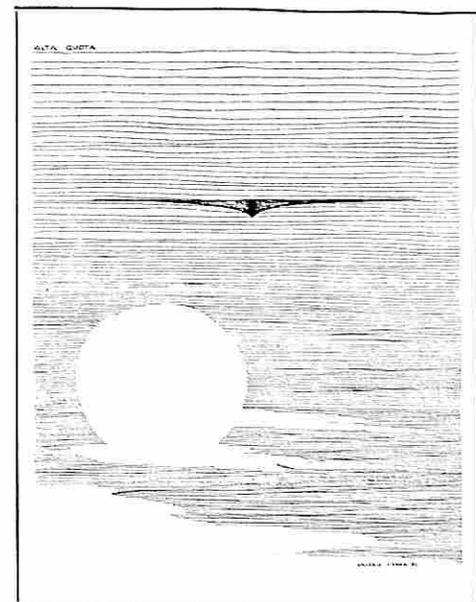
Fig. 15 - I vincitori della classe Biposti: Pramstraller con Meriziola, Gritti con Sugliani e Muzi + 1.



Fig. 16 - Il più giovane: Luca Monti ed il più vecchio: Ettore Muzi, premiati dal G.V.V. «Nello Valzania».

Chiudendo la nostra rapida rassegna, rileviamo come i Campionati Italiani 1983, oltre ad averci donato un ciclo meteorologico eccezionalmente positivo nella prima decade di agosto, hanno messo ancora una volta in risalto le prestazioni di un gruppo di nuovi giovani piloti. L'esordiente giovanissimo Luca Monti, primo della Categoria Promozione, Giorgio Galetto, Luciano Avanzini, Marco Pronzati e Stefano Giorzo, rispettivamente 3°, 5°, 7° ed 8° nella classe 15 metri, si sono imposti non solo ai vecchi nomi del volo a vela italiano, ma anche a grossi nomi europei. Siamo quindi certi di non errare affermando che questi giovani costituiscono oggi le sicure speranze del volo a vela italiano.

Plinio Rovesti



Evviva la promozione!

E' così allo sbando il nostro volo a vela che ad ogni pié sospinto s'incappa in luminari con la ricetta infallibile e viene logico domandarsi se tanti dottori sono indice della gravità dell'ammalato.

Che sia colpa della riforma sanitaria?

Siamo più propensi a pensare ad una crisi di crescita ed ai ritorni di fiamma dei vecchi colombo S.63 che rendevano così spettacolare la messa in moto del Caproncino di antica memoria.

Fortunatamente la temporanea «moria» di piloti nazionali non si è estesa alla promozione. Allarmate le guardie ecologiche, ci siamo lasciati immergere nel più disteso clima della promozione ed abbiamo seguito le belle vicende che, malgrado una meteo insolita, si sono andate sviluppando e concretizzando al punto di portare sul podio tre giovanissimi piloti.

Mai compito istituzionale è stato assolto così degnamente.

Ora occorre vegliare perchè un po' di umiltà (non troppa) continui ad albergare nei giovani promossi, insieme alla consapevolezza che il cammino è ancora lungo e che il «tempo volovelistico» lo consente.

Ma i promossi sono stati cinque: ai giovani Monti, Fergnani e Guazzoni sono da aggiungere l'almeno sorprendente Pozzi ed il navigato Poletti.

Le nostre citazioni si fermano qui, ma siamo convinti che tutti — fatte le debite eccezioni — hanno giocato con impegno ed interesse la loro partecipazione.

Certo anche qui occorre migliorare qualcosa perchè il compito promozionale, fermo restando le lodi per il successo di quest'anno, sia meglio assolto ed esteso, ma certamente i preposti sapranno provvedere.

Ci limitiamo a considerare utile e necessario l'apporto del DDT a terra e a constatare che i temi debbono essere più «fattibili dalla più parte dei piloti» riducendo l'onere dei troppo inutili fuori campo (e relativi rientri a traino) per destinarlo ad una vera e propria distanza libera che ben altro insegnamento più indurre.

Ancora un'osservazione: il noleggio degli alianti ai piloti della promozione dovrebbe (a parte la necessità delle credenziali) costare meno o comunque essere più razionale. Per esempio: un fisso per la copertura delle spese più una tariffa per le ore volo effettuate.

E veniamo al Campionato Nazionale Biposti.

Per il contenuto basta un'occhiata alle tabelle. Agli illustri Muzi, Peter e Gritti si è aggiunto l'agguerrito

Pramstraller che ha meritatamente vinto in quanto l'agonismo non è certamente mancato.

E' invece mancato lo scopo di un Campionato biposti, che è quello di porre in lizza equipaggi ma anche piloti esperti con alle «spalle» dei giovani.

Muzi aveva tutti i titoli per partecipare, essendo anche il Campione in carica, ma alle sue spalle anziché un anonimo +1 avremmo preferito un nome nuovo.

Il «leasing» o meglio la «cessione in uso» degli alianti e dei trainer a condizioni del tutto eccezionali può e deve comportare contropartite che aiutino ad assolvere i compiti preposti. Anche in questo caso è indispensabile un dialogo tra il centro e la periferia.

Chiudiamo con il Trofeo Vacanze: o non si fa oppure gli si concede tutto quanto necessario ad una competizione vera e propria. E per prima cosa mettiamolo in calendario in modo che tutti sappiano della possibilità di parteciparvi o meno, visto anche che molti volovelisti — per ragioni od impegni personali — non sono disponibili prima.

E per ora basta.

Abbiamo appena scritto di troppi dottori e non vorremmo entrare nel numero.

VV

Beta

mod. 260

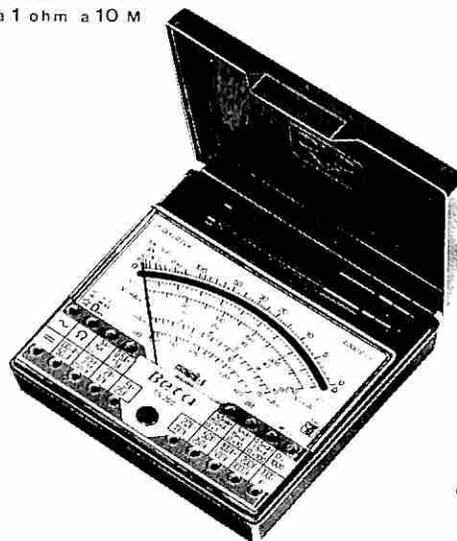
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

Vcc da 0,1 a 1000 V
Vca da 2,5 a 1000 V
Acc da 50 uA a 5 A
Aca da 250 uA a 10 A
ohm da 1 ohm a 10 M

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione

ITALY
CIC
M

Cassinelli & C

20151 Milano - Via Gradisca, 4 - Telefoni: 02/52.47.30-52.47.30-80.784

Note sulla formazione dell'equipe italiana per i Mondiali di Rieti 85

Fra meno di un anno ci saranno gli Europei a Vinon (F) poi i Nazionali-premondiali di Rieti 84 e, fra meno di due anni, i Mondiali di Rieti 85.

Dopo le fondate speranze nate con i risultati agli Europei di Rieti 82 è arrivata, inaspettata, la delusione di Hobbs.

Dopo un'analisi attenta dei risultati ed una decantazione delle reazioni più epidermiche, se vogliamo, si può dire che l'esperienza americana offra anche alcuni spunti positivi.

Sarebbe però assurdo affrontare Rieti 85 carichi di illusioni, pensando, magari, che giocando in casa nostra le cose andranno in modo migliore.

Annoto questi appunti, perchè l'esperienza vissuta come capo équipe agli Europei 82 mi ha permesso di farmi delle opinioni che sarebbe improduttivo lasciar cadere nel dimenticatoio senza, perlomeno, vagliarle.

La prima e più ovvia: sarebbe molto negativo, agli effetti di un potenziale risultato, lasciar passare il tempo senza decisioni adeguate. Si dovrebbe affrontare il problema immediatamente, per pianificare una strategia generale con obiettivo: la «Formazione della Squadra Italiana» la quale dovrà rappresentare il volo a vela nazionale a Rieti durante i Mondiali dell'85.

La seconda: la Squadra Italiana non dovrà essere un gruppo di piloti, definito per mezzo di sistemi particolari, da affidare ad un capo équipe, con l'incarico di coordinare il coordinabile e con il tacito sottointeso di ottenere il massimo risultato agonistico possibile, solo qualche mese prima della competizione.

La terza: non si dovrà neppure proporre questo severo incarico, senza considerare il relativo coinvolgimento di mezzi. In altre parole, esclusa l'intempestività dell'incarico, la formazione dell'équipe richiede un programma strategico ed un piano finanziario sotto il preciso titolo «Formazione dell'Equipe Italiana per i Mondiali di Rieti 85». Allenamenti collegiali e singoli, stages, partecipazioni a competizioni all'estero devono essere svolti tassativamente per un corretto lavoro di formazione e di selezione.

Ai Mondiali dell'85 il Volo a Vela italiano dovrebbe riuscire a portare i piloti migliori e meglio preparati di cui si potrà disporre.

Il risultato di Hobbs ci deve insegnare qualcosa ed evitarci di commettere errori.

In quello che molti di noi riteniamo uno dei più belli e fantastici teatri-territorio per competizioni di Volo a Vela, sia per la ricca meteorologia, che per la varietà orografica, come anche per le vere e proprie bellezze naturali, senza dimenticare le opere storiche dell'uomo, noi, davvero, dovremmo riuscire ad esprimere una équipe all'altezza di una competizione e di una coreografia di così elevato prestigio.

Una «équipe» per la quale fare il tifo, senza riserve, ben rodato e rappresentativa. Ci sarà molta attenzione ben inteso, sarà diretta verso l'organizzazione che, in onore all'efficienza, non dovrà pagare alcun prezzo a scapito della simpatia e della cordialità.

Possiamo essere certi che Rieti, dopo questi Mondiali, sarà ancor più conosciuta ed apprezzata da quel volovellismo internazionale che si fa sempre più attento a questa parte d'Europa.

I Campionati Italiani di Rieti 83 ci hanno dato molto: un ciclo meteo eccezionale ed estremamente positivo, nuove prove di grande interesse, partenze un poco più tempestive e ancora, soprattutto, nomi nuovi di giovani e validi piloti.

Giorgio Galetto, Luciano Avanzini, Marco Pronzati, si sono imposti sul miglior rappresentante italiano in classe 15 m. a Hobbs: Stefano Ghiorzo che segue immediatamente nella classifica del Campionato nazionale.

E' l'auspicato ricambio? Auguriamocelo, ci vorranno le conferme.

Riferendoci sempre alla rappresentativa italiana ad Hobbs: Vittorio Colombo ha confermato il suo già noto livello caratteriale ed agonistico. Monti, invece, ha evidentemente ceduto alla fatica.

Nelle altre due classi, sarebbe meglio dire «parvenze di classi» visto lo svuotamento di concorrenti, Briigliadori e Vergani, in pratica lottando contro se stessi, sono stati i migliori rispettivamente in classe Standard e in Libera. Per quanto concerne gli uomini, quindi, agli effetti della formazione di un ventaglio di nomi, dopo Hobbs e Rieti 83, questo potrebbe essere il punto di partenza. Ma agli effetti di una formazione definitiva si dovranno adottare criteri tali da non escludere qualsiasi opportunità o necessità si dovesse presentare.

Ma non è tutto, dal problema degli uomini, si deve passare, in questa analisi di carattere generale, anche all'esame di fattori obiettivi nuovi od emergenti. Ne voglio citare uno in particolare: il campo di gara o territorio sul quale si svolgeranno le gare.

Sia per gli effetti provocati dall'adozione del metodo di partenza definito come «Ground Clock» come anche per l'evoluzione delle macchine, (a Rieti 85 non parteciperanno alianti con meno di 40 d'efficienza e con carichi alari oltre i 40 kg/mq) e senza trascurare il livello scientifico ed agonistico dei concorrenti, questi aspetti ed altri insieme, lasciano facilmente prevedere, nell'ipotesi scontata di un tempo meteorologico medio, delle medie orarie di velocità lungo i percorsi di gara molto elevate.

Come diretta conseguenza di questa facile e logica previsione, dovrà avvenire una dilatazione del territorio occupato dalla competizione, fatte salve aree e spazi di maggior traffico aereo.

Con tutta verosimiglianza, considerato che a NE non ci saranno dilatazioni al di là dell'ultimo crinale appenninico per già sperimentate ragioni meteorologiche, si può, di contro, essere certi che a N si andrà oltre Firenze, a W e SW, fatte salve le aree del grande traffico civile, si potranno raggiungere i limiti delle linee d'influenza delle brezze di mare tirreniche, mentre a S e SE, dopo l'ampia sperimentazione di Rieti 83 con Monteroduni è possibile prevedere piloni a 100-150 km ancora più a Sud, anche oltre Potenza, specie se questi piloni saranno ricercati sulla dorsale appenninica e ai confini con il Tavoliere delle Puglie.

Solo considerando questo aspetto geografico ci si può rendere conto di quanto un lavoro di formazione sia necessario e quale importanza esso assuma.

Si dovrà arricchire il patrimonio individuale di capacità di valutazione ed interpretazione meteo. Si dovrà teorizzare e praticare la capacità di massimizzare la velocità media lungo la rotta ortodromica in funzione di scelte di rotte energetiche molto frequentemente diverse da quelle orografiche.

Il Volo a Vela moderno sta evolvendo con incredibile dinamicità ed è abbastanza evidente che i piloti al momento attuale, non sanno ancora spremere il 100% dalle macchine, strumenti, dal potenziale che questi mezzi offrono loro. Indubbiamente siamo in presenza di un fenomeno di carenza di formazione e maturazione scientifica, soprattutto

meteorologica, puntualizzata alla massimalizzazione dello sfruttamento energetico presente nell'aria.

Questa mi sembra la maniera o la chiave interpretativa per spiegarci come, a parità di mezzi, i nostri piloti a Hobbs volavano in media un 20% circa al di sotto delle prestazioni dei migliori.

Chiario anche che il confronto fra piloti si va facendo sempre più eterogeneo e non definito nel senso che oggi avviene fra veri e propri amatori e veri e propri professionisti. Vi sono piloti che per ragioni di tempo libero o di professione il Volo a Vela lo praticano tutto l'anno, alternando la loro presenza sui campi di volo e di competizione nei due emisferi. Ma questo è un altro problema.

Il nostro rimane quello di accumulare per Rieti 85 il massimo possibile di probabilità positive.

Devo però concludere e lo vorrei fare con queste annotazioni finali:

- a) Aldilà di qualsiasi astrusa formula di attribuzione punti per una classifica nazionale esiste una «rosa» di piloti oggi assai più ampia di quanto non lo fosse per Rieti 82.
- b) Un avvicendamento con giovani piloti emergenti che han dato una dimostrazione di saper lavorare bene, con tattiche diverse, con personalità distinte, indipendenti, ma aperti al colloquio, è prevedibile, una selezione più ampia possibile.
- c) Abbiamo sufficiente tempo innanzi a noi ed un lavoro organico sembra fattibile, semprechè si voglia veramente affrontare il problema con serietà ed efficienza, senza perdere tempo.
- d) L'occasione che si presenta, come contesto dei Mondiali a Rieti 85, ha tutte le caratteristiche della non prevedibile ripetibilità a breve termine; forse è bene non perderla!

Attilio Pronzati

i ns. 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
CREMONA	— Arcari Santino, P.za IV Novembre 7 - 26100 CREMONA
CUNEO-LEVALDIGI	— Barosi Giuseppe, C.so 4 Novembre 12 - 12042 BRA - CN
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.

ABBONAMENTI 1983

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

ATTENZIONE

IL NOSTRO CONTO CORRENTE POSTALE ha ripreso a funzionare!!

Per uno spiacevole malinteso l'Ufficio rendeva i soldi agli abbonati dicendo che il conto era stato chiuso. Lo stesso ufficio però non ci ha mai reso i soldi che erano e sono tuttora depositati.

Chiarito l'incidente adesso tutto è a posto. Potete versare (se non volete servirvi degli assegni) sul nostro Conto Corrente Postale n. 16971210 intestato a: Centro Studi Volo a Vela Alpino, Aeroporto Calcinate del Pesce 21100 VARESE.

I lavori della Commissione di Specialità

VERBALE N. 10

Rieti, 4 agosto 1983, ore 22

Presenti: Smilian Cibic, membro - Egidio Galli, membro - Piero Morelli, presidente - Walter Vergani, membro - Carlo Marchetti, consigliere federale per il V.V. - Marco Gavazzi, invitato - Francesco Pace, invitato.

Assente giustificato: Gianfranco Marten Perolino, membro.

Ordine del giorno:

1. Comunicazioni.
2. Aero Club Centrale Volo a Vela.
3. Varie ed eventuali.
4. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Verbali n. 8 e n. 9:** approvati.

1.2 **Mondiali 1983:** il Presidente relaziona brevemente sulla nostra partecipazione e sulle spese ancora pendenti (noleggio aliante Colombo, assicurazioni varie ed altre minori). E' comunque prevedibile che il preventivo non sia stato ecceduto, per cui risulta possibile restituire gli assegni di L. 500.000 che ciascun membro della Squadra aveva preventivamente versato a titolo cautelativo (vedasi verbale n. 5, punto 3.2).

1.3 Il Presidente dà lettura della lettera S/VV/lp n. 6970, datata 4.8.83, pervenutagli dal Direttore Generale Ae.C.I., che esprime preoccupazione per la scarsa partecipazione italiana ai Campionati Italiani in corso di svolgimento ed invita ad individuarne le cause. La Commissione prende atto e si impegna ad analizzare il fenomeno e a proporre rimedi.

2. AERO CLUB CENTRALE VOLO A VELA

2.1 La Commissione esprime parere favorevole sulle richieste dell'AeCCVV contenute nella lettera 28.5.83, di cui si allega copia, e dettagliate ai punti a), b) e c) della lettera stessa.

2.2 Il Presidente Gavazzi relaziona sulla grave situazione finanziario dell'AeCCVV, qual'è fra l'altro delineata nel verbale della riunione 28.5.83 del suo C.D.

Dopo lunga discussione, intesa a chiarire alcuni dettagli, la Commissione ricorda anzitutto di aver già da tempo segnalato la gravità della situazione al C.F. perchè provvedesse (vedansi i verbali n. 3, 8.1.83, punto 1.3 e n. 9, 4.6.83, punto 1.1).

La Commissione ritiene che le cause che hanno prodotto il deficit che, alla fine dell'esercizio corrente, supererà presumibilmente i 50 milioni di lire, siano state correttamente individuate nelle seguenti:

- a) ritardata erogazione del contributo Ae.C.I.;
- b) ammontare del contributo inferiore del 12,5% a quello erogato nell'esercizio 1982;
- c) incremento dei premi assicurativi del 113% rispetto all'anno scorso, delle competenze RAI del 189%, nonché aumento degli oneri per il personale nella misura del 23%.

Si raccomanda pertanto al C.F. di intervenire con urgenza per sanare la situazione, il che non si ravvisa possa essere fatto altrimenti che con l'erogazione di contributi straordinari corrispondenti all'ammontare del deficit sopra indicato.

2.3 **Velivolo trainatore Robin I-TAC:** il preventivo di spesa per la riparazione (43 milioni, equivalente al rimborso as-

sicurativo) è stato superato di L. 6.074.310 (corrispondenti alla revisione del motore). Una clausola dell'assicurazione stabilisce infatti che, se l'incidente è da attribuirsi a un'avaria del motore (come nel caso), l'assicurazione non copre le spese sostenute per la riparazione e/o revisione odello stesso.

Si raccomanda pertanto al C.F. di trovare un qualche modo di copertura di tale spesa addizionale non prevista.

2.4 **Aliante Twin-Astir noleggiato temporaneamente all'AeC Pescara:** La Commissione prende atto con compiacimento dell'impegno del Consigliere Marchetti ad effettuare doppi comandi presso l'AeC Pescara e a vigilare sul corretto impiego del prezioso aliante. Il periodo della temporanea cessione va dal 20.10.83 al 28.2.84. La tariffa oraria che si propone è di L. 24.000.

3. VARIE ED EVENTUALI

3.1 Il prof. Pace, a nome dell'AeC Sabina di cui è Presidente, sottolinea l'importanza di potenziare la flotta dei trainer, anche in vista dei Mondiali 1985. Propone che vengano revisionati e potenziati i 3 Stinson L-5 giacenti ora inutilizzati presso l'AeCCVV, che potrebbero successivamente essere assegnati in leasing.

La Commissione ritiene interessante la proposta che sarà esaminata su una base più ampia quando saranno disponibili i dati del Questionario, attualmente in fase di elaborazione. Ritiene tuttavia che vada preventivamente sentito il RAI in relazione a una possibile futura radiazione di tale tipo di velivolo.

4. DATA, LUOGO, ODG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

Avrà luogo a Roma, nella sede AeCI, alle ore 9 del 17 settembre 1983, per desiderio del Presidente Baracca.

Ordine del Giorno: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Bilancio preventivo '84 - 4. Attività sportiva - 5. Varie ed eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione.

Si prega l'Ae.C.I. di voler cortesemente autorizzare la riunione predetta ed autorizzare i membri della Commissione all'uso dell'autovettura personale per la partecipazione, se strettamente necessario.

La riunione ha termine alle ore 24.

per la Commissione
il Presidente: **Piero Morelli**

Lettera dell'Ae.C.C.V.V. allegata al verbale n. 10

Caro Piero,

in relazione a quanto deliberato dal Consiglio Direttivo dell'AeCCVV del 28 maggio c.a., ti sarei grato se potessi gentilmente far pervenire all'AeCI la richiesta delle seguenti delibere:

a) completamento siepi camping	L.	4.137.120
— sistemazione cespugli e oleandri	»	1.428.000
— pagamento parcella Direttore lavori	»	2.573.080
Totale		L. 8.138.200

a valere sul contributo CONI 1983 di L. 66.000.000, che, con queste ultime tre voci viene completamente esaurito;

allo scopo allego i preventivi dei fornitori e la parcella del geometra Ugo Guadagnoli.

b) costruzione nuovo hangar con annesso magazzino previa demolizione di quello vecchio fatiscente, L. 40 milioni (quota parte). Allo scopo allego lettera del CONI del 2 maggio 1983, nonchè i preventivi dei fornitori.

c) elenco gli investimenti possibili per il 1983, a valere sui contributi degli Enti Locali, i quali tuttavia non sono ancora stati deliberati e per i quali non è certa la disponibilità:

— Costruzione nuovo hangar (saldo quota parte)	L.	15.960.000
— Piscina bambini pronta all'uso (*)	»	15.000.000
— Recinzione piscina (*)	»	2.000.000
— Illuminazione notturna	»	22.054.000
— Buca sabbia bambini (*)	»	500.000
— Docce all'aperto (*)	»	300.000
— Demolizione costr. retro pompa AeC Sabina (*)	»	1.800.000
— Impianti irrigazione	»	5.428.000
— Impianto accumulo acqua	»	19.600.000
— Tavoli e capannine (*)	»	2.500.000
— Locale ristoro e varie (*)	»	36.858.000
Totale	L.	122.000.000

Per queste infrastrutture l'AeCCVV provvede alla raccolta dei preventivi, alla scelta dei fornitori e alla disposizione di inizio lavori a mano a mano che i contributi si rendono disponibili.

Grato per l'urgenza che vorrai dare a questa mia, ti prego di accettare i miei più cordiali saluti.

Il Presidente dell'AeCCVV
Marco Gavazzi

(*) In attesa di preventivi.

e quelli della Commissione Sportiva Centrale

Stralcio del verbale per la parte riguardante il volo a vela, relativo alla riunione della C.S.C. dell'1 luglio 1983.

— a seguire omologazione delle insegne sportive:

Il prof. Veneri sottopone alla C.S.C. la documentazione del volo in quota effettuato il 18 novembre 1982 dal pilota Giacinto Giorgio con base aeroporto di Aosta, facendo presente che i valori rilevati secondo le procedure stabilite dal Codice FAI nel punto 2.2.9 sono stati confermati dal Centro di Meteorologia dell'Aeronautica Militare a cui l'Ae. C.I. si era rivolto in data 2 maggio 1983, per avere un parere. I valori raggiunti sono i seguenti:

— altezza assoluta	m.	10.525
— guadagno di quota	m.	9.145

La Commissione omologa il nuovo primato italiano di altezza assoluta per alianti, effettuato su territorio italiano, con la misura di m. 10.525; il precedente primato apparteneva al pilota Guidantonio Ferrari che, il 22 settembre 1958, aveva raggiunto l'altezza assoluta di m. 10.031 ($10.031 + 3\%$ di $10.031 = 10.031 + 301 = 10.332$).

La Commissione non omologa invece il primato italiano di guadagno di quota poichè il valore di m. 9.145 non è superiore al valore di m. 9.031 raggiunto da Guidantonio Ferrari, il 22 settembre 1958, incrementato del 3% di tale valore ($9.031 + 3\% = 9.031 + 271 = 9.302$) secondo quanto stabilito dal Codice Sportivo FAI nel punto 4.3.2.6.

Fiorenzo Lamera si aggiudica a Rieti la VI^a Coppa del Velino

Dal 10 al 16 luglio 1983 si è disputata a Rieti la VI Coppa volovelistica del Velino. Su 7 giornate disponibili, 5 hanno permesso l'effettuazione di altrettante gare di media lunghezza per la costante presenza a tutte le quote di venti dal 1° quadrante, il famigerato Nord Est, che — com'è noto — a Rieti condiziona notevolmente la scelta del tema di gara. La presenza, infatti, nelle regioni del versante tirrenico di quei venti di caduta che assieme ai fenomeni di sottovento generano, durante la stagione calda, condizioni di termoonda; le quali, pur acconsentendo ai piloti più preparati la vantaggiosa utilizzazione del fenomeno, mettono invece in difficoltà coloro che conoscono poco la tecnica di utilizzazione del fenomeno stesso.

Anche la pressione atmosferica non ha subito nel corso di questa seconda settimana di luglio grandi variazioni. Per lo più, al suolo, ha sempre regnato un campo di alte pressioni a debole gradiente, con venti deboli dai quadranti settentrionali. L'attività termoconvettiva è stata quasi sempre visualizzata da formazioni cumuliformi con basi di condensazione variabile da 1.900 a 2.300 m QNH.

Hanno partecipato alla competizione 19 alianti, tra cui due biposto. Erano rappresentati quasi tutti i gruppi volovelistici della Penisola.

Ecco in rapida sintesi i risultati sportivi della competizione.

La prima gara, completata da 5 concorrenti, è stata un'andata e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide-Rieti di km 214, vinta dal torinese Fiorenzo Lamera alla media oraria di km 73,786. La seconda prova è stata una corsa di minor impegno sul percorso Rieti-Bettona (Perugia)-Rieti di km 144, completata da 18 concorrenti e vinta dalla coppia Muzi-Candini su biposto Janus alla media di km/h 88,691. La terza corsa è stata disputata lungo il percorso triangolare Rieti-Luco dei Marsi-Piediluco-Rieti di km 171,7 ed è stata completata da 14 concorrenti e vinta dal romano Meriziola +1 su Janus B — alla media oraria di km 78,812. La quarta prova è stata un'altra corsa di andata e ritorno sul noto percorso da NE Rieti-Umbertide-Rieti di km 214. La completarono 13 concorrenti e risultò vincitore Ugo Paolillo alla media di 71,399 km/h. La quinta ed ultima prova è stata un'andata e ritorno sul percorso Rieti-Perugia (città)-Rieti di km 170,6, portata a termine da 16 concorrenti e vinta dal bravo volovelista bolognese Andrea Acquaderni alla media di km/h 81,573. Acquaderni, che è andato sempre molto bene, si è assicurato, tra l'altro, anche la promozione in «Nazionale».

Riportiamo, a conclusione della nostra rapida rassegna, la classifica generale della competizione, diretta, con la bravura di sempre, dall'instancabile Comandante Pelini.

1°) Fiorenzo Lamera	con punti 4.539
2°) Andrea Acquaderni	con punti 4.316
3°) S. Meriziola +1	con punti 4.306
4°) Giuseppe Cosimi	con punti 3.679
5°) Ugo Paolillo	con punti 3.676
6°) Muzi e Candini	con punti 3.634
7°) Margherita Acquaderni	con punti 3.377
8°) Guido Antonio Ferrari	con punti 3.191
9°) Mazzi Giovanni	con punti 3.143
10°) Antonio Caraffini	con punti 3.034

Seguono altri 9 concorrenti con punteggi minori.

Plinio Rovesti

- **DAI**

UNA MANO ALLA TUA RIVISTA

- **FAI**

PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**

QUANTA SIMPATIA

ACQUISTI.....

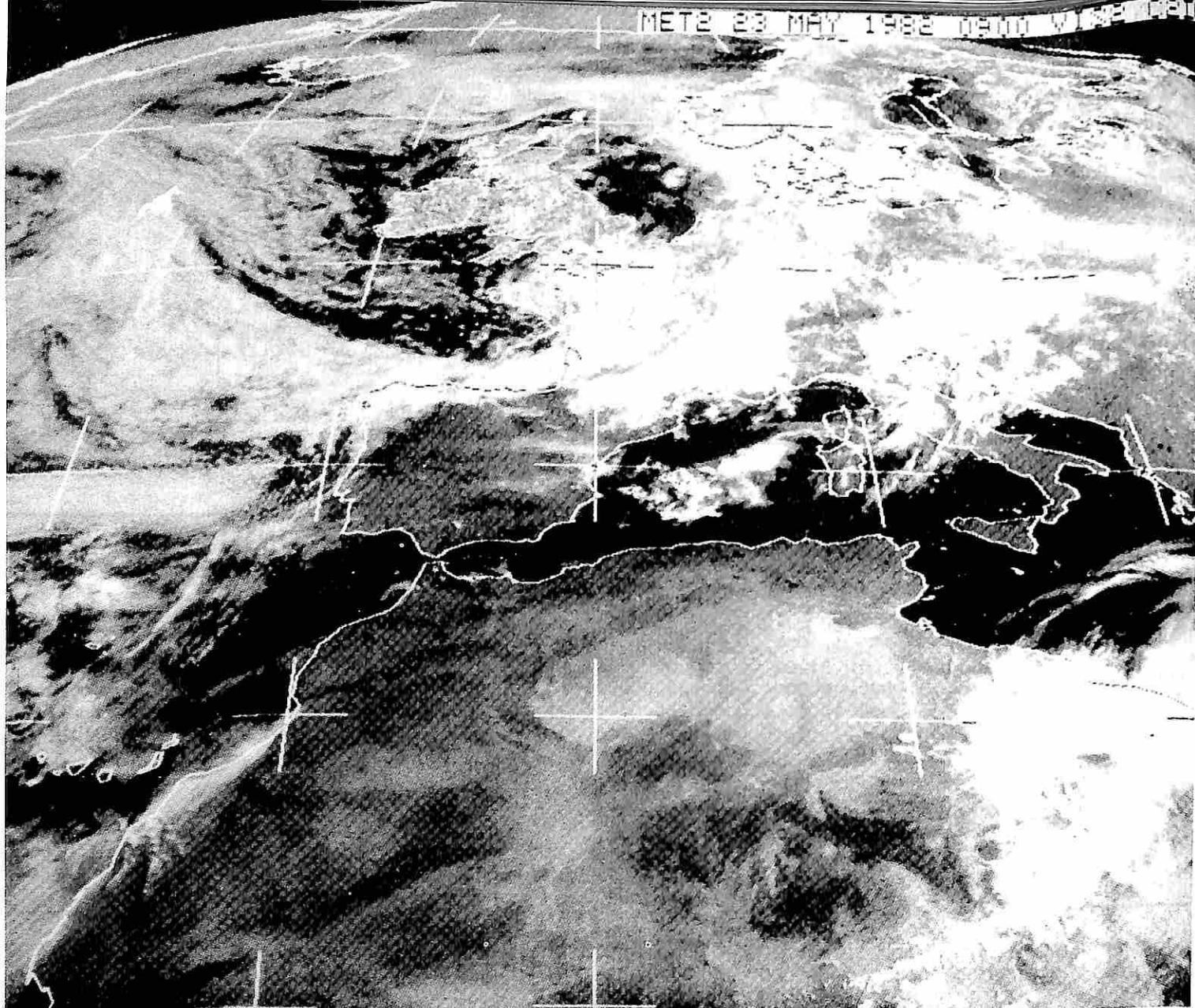
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI

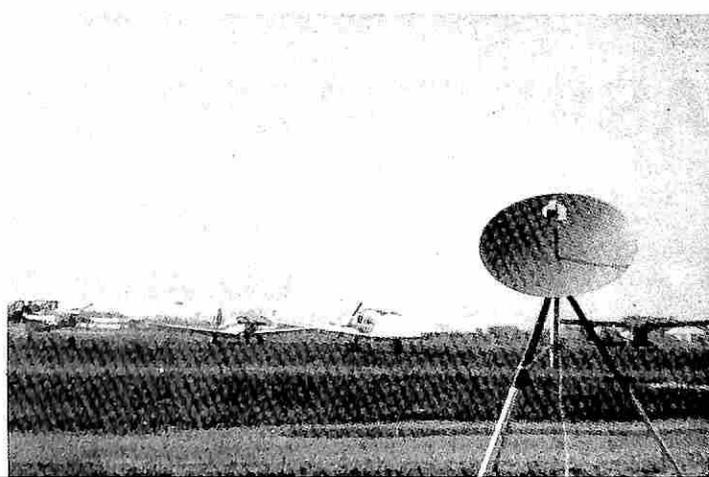
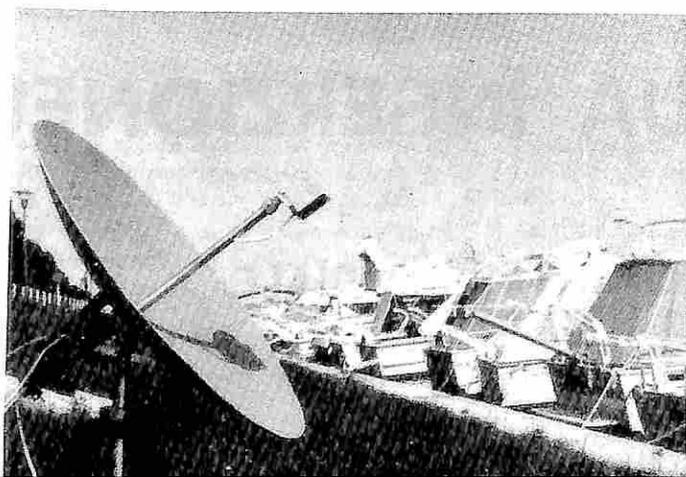
OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE

PIU' VICINA



A. P. T.
SCAN VIDEO CONVERTER PER SATELLITI METEOR
I 3 D X Z
GIANNI SANTINI

BATTAGLIA TERME (PD) - Tel. (049) 525158 - 525532



MOTOALIANI·MOTOALIANI·MOTOALIANI

Frequenze radio

di Luigi Bolis

Al motoaliantista si allargano sempre più i raggi d'azione negli spazi aerei. Di pari passo aumentano l'opportunità e la disponibilità delle radio assistenze e delle strumentazioni di bordo utili alla navigazione, su cui ci siamo già brevemente intrattenuti nei numeri precedenti.

Quante volte all'aeroporto ci sbirciamo e scambiamo sgualciti appunti di agendine con le varie frequenze utilizzabili in dette apparecchiature! Ora è tempo di una verifica e di un aggiornamento (ad oggi ferragosto 1983), spulciando qua e là, perchè anche questi numeri cambiano, certo di far cosa gradita a molti piloti italiani.

Ho riportato con attenzione, ordinando alfabeticamente, e spero di non aver commesso errori. Non ho evidenziati tutti i punti e tutti gli aeroporti d'Italia perchè è bene non essere portati ad abusare delle basi e dei servizi militari (che comunque possono sempre e dovunque essere contattati con la 122.1).

Così come ho ritenuto bastasse indicare una sola frequenza laddove la disponibilità dell'Ente fosse molteplice.

In tal modo il pilota, anche volovelista, potrà ritagliare o meglio fotocopiare ed utilizzare la Tabella che mi auguro possa conservarsi a lungo attuale e favorevole a felici voli; non dimenticando, per la propria ed altrui sicurezza, l'universale frequenza 121.5 d'emergenza.

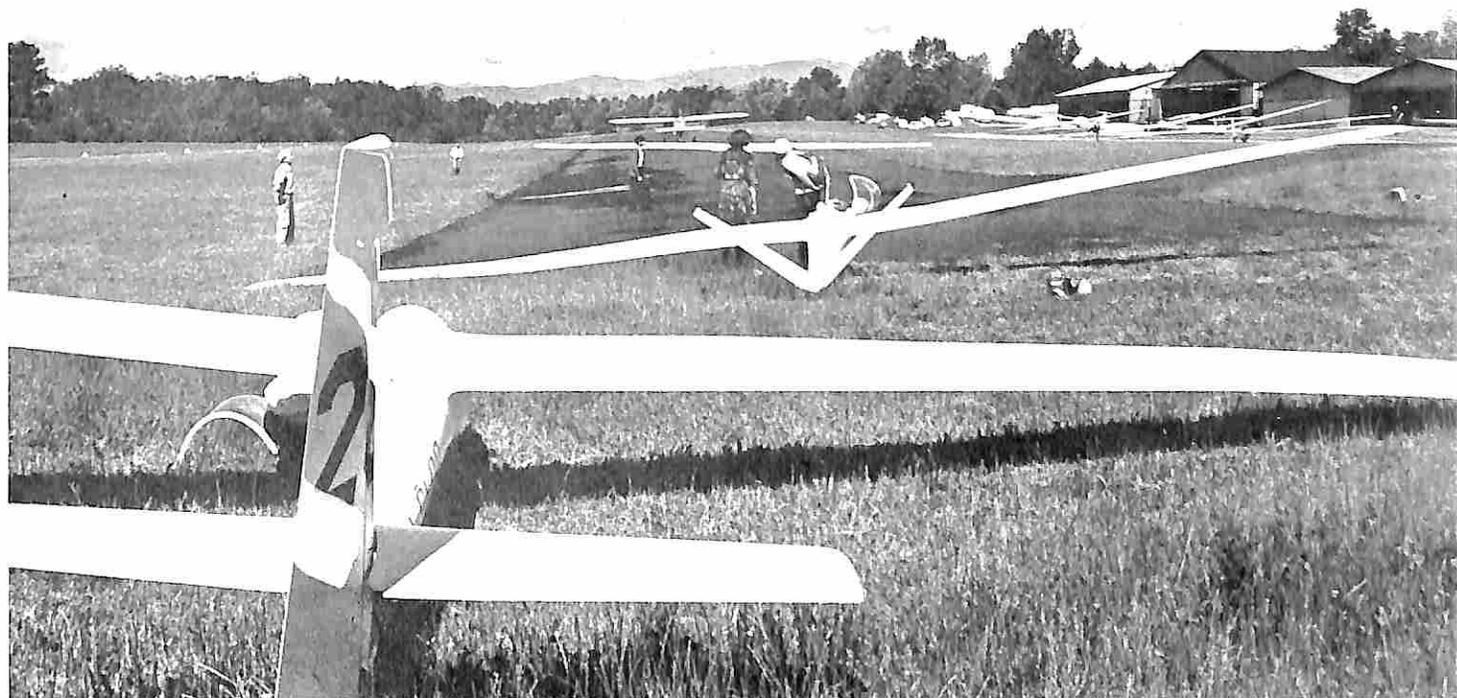
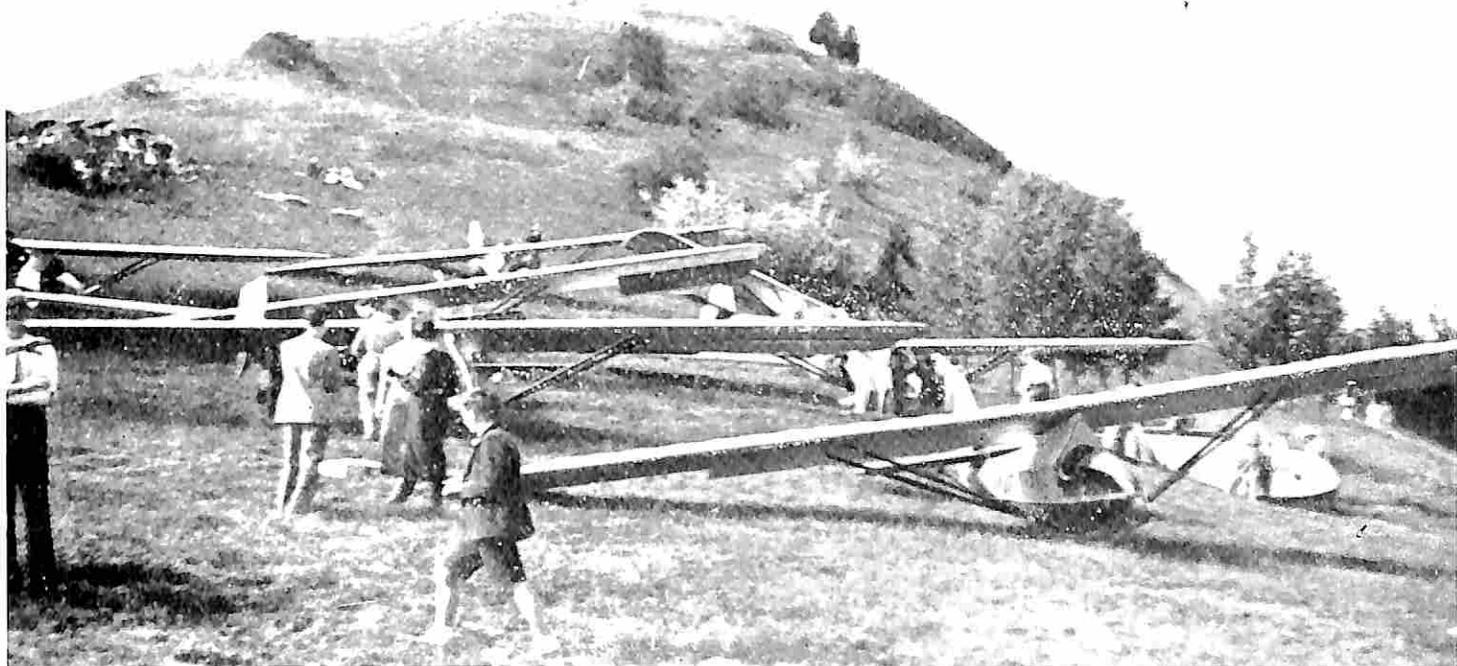
Un'ultima avvertenza: verificare sempre bene sulle carte aeronautiche l'ubicazione delle stazioni di radio-assistenza (che sovente non si trovano sugli aeroporti da esse serviti ma in aree adiacenti).

RADIOASSISTENZE ITALIANE

Località	Frequenze				Località	Frequenze			
	VHF	NDB	VOR	Ident.		VHF	NDB	VOR	Ident.
ALBENGA	118.25	268		ABN	CAGLIARI	120.6		112.00	CAG
ALESSANDRIA	126.9				CAGLIARI		371		CAG
ALGHERO	119.5		113.80	ALG	CAMERI		323		CAM
ALGHERO		382		ALG	CAMOGLI		389		CMO
ALZATE	123.5				CAMPAGNANO			111.40	CMP
AMENDOLA		381		AME	CAMPAGNANO		301.50		CMP
ANCONA			117.60	ANC	CA' NEGRA	123.5			
ANCONA		374.50		ANC	CAPENA	122.65			
ANCONA (Falconara)	119.8	357.50		FAL	CARAFFA			117.30	CDC
AOSTA	123.5				CARAFFA		376		CDC
AREZZO	126.9				CARBONARA			115.10	CAR
ASIAGO	122.6				CARBONARA		402		CAR
AVIANO	122.1	390		AVI	CARPI	119.65			
BARI	118.3		115.30	BAI	CASALE MONFERRATO	123.5			
BARI		323		BAI	CATANIA	118.7		112.10	CAT
BELLUNO	119.65				CATANIA		345		CAT
BERGAMO (Orio al Serio)	120.5		112.60	ORI	CATANIA (Sigonella)		412		SIG
BERGAMO (Orio al Serio)		376.50		ORI	CERVIA		387		CEV
BIELLA	126.9				CHIOGGIA			114.10	CHI
BOLOGNA	120.8		112.20	BOA	CHIOGGIA		408		CHI
BOLOGNA		413		BOA	CODOGNO		400.50		COD
BOLSENA			114.40	BOL	COMO	126.9			
BOLSENA		327		BOL	CREMONA	119.65			
BOLZANO	120.6	349		BZO	CROTONE	119.1		110.60	CRO
BRINDISI	118.1		113.20	BRD	CROTONE		337		CRO
BRINDISI		363.50		BRD	DECIMOMANNU		331		DEC
BRINDISI Informazioni	131.20				ELBA (Marina di Campo)	119.05		114.70	ELB

Località	Frequenze				Località	Frequenze			
	VHF	NDB	VOR	Ident.		VHF	NDB	VOR	Ident.
ELBA		360		ELB	PRATICA DI MARE		339		PRA
FANO	119.65				PRATI VECCHI				
FERRARA	122.5	285		FER	DI AGUSCELLO (Ferrara)	122.6			
FIRENZE	118.3		115.20	FRZ	RAISI (Palermo)			113.00	PRS
FIRENZE (Peretola)		366		PRT	RAVENNA	123.5			
FOGGIA	120.1				REGGIO EMILIA	122.5			
FOLIGNO	119.55				REGGIO CALABRIA	118.3		111.00	RCA
FORLI'	118.95	349		FOR	REGGIO CALABRIA		325		RCA
FROSINONE		371		FRS	RIETI	123.5			
GARDA CTR (App)	124.45				RIMINI	119.1		116.20	RIM
GAZOLDO		382		GAZ	RIMINI		335		RIM
GENOVA	118.6		112.80	GEN	RIVOLTO		371		RIV
GENOVA		318		GEN	ROCCA IMPERIALE		383.50		RMP
GENOVA (Sestri)		389		CMO	ROMA (Ciampino)	120.5	412		CIA
GIOIA DEL COLLE		340		GIO	ROMA (Fiumicino)	118.7	364		FE
GRAZZANISE		343		GRA	ROMA (Fiumicino)		345		FW
GROSSETO		406		GRO	ROMA (Urbe)	122.1	285		URB
GROTTAGLIE		331		GRT	ROMA Informazioni	125.75			
GUIDONIA (Roma)	122.1	388		GUI	ROMAGNANO		337		RMG
LAMEZIA (Terme)	119.7		112.50	LMT	RONCHI DEI LEGIONARI	130.2		114.20	RON
LAMPEDUSA	122.1		116.00	ITA	RONCHI DEI LEGIONARI		354		RON
LAMPEDUSA		373		LPD	SALERNO	118.1			
L'AQUILA (Preturo)	122.5				SARONNO			113.70	SRN
LATINA	122.1		111.20	LAT	SARONNO		330		SRN
LATINA		379		LAT	SIENA	122.6			
LECCE	119.65	352		LCC	SORRENTO			112.20	SOR
LEGNAGO	122.6				SORRENTO		335		SOR
LEVALDIGI (Cuneo)	119.55	371		LEV	TARQUINIA			111.80	TAQ
LUCCA	122.5				TARQUINIA		312		TAQ
LUGO DI ROMAGNA	119.65				TEANO			112.90	TEA
MANTOVA	126.9				TEANO		316		TEA
MASSA	120.35				THIENE	126.9			
MILANO (Bresso)	120.0				TORINO AERITALIA	119.15			
MILANO (Linate)	118.1		116.00	LIN	TORINO (Caselle)	118.9	357		CAS
MILANO (Linate)		386		LIN	TORINO (Orbassano)	119.65			
MILANO (Malpensa)	119.0	364		MAL	TORINO (Poirino)			114.50	TOP
MILANO Informazioni	134.05				TORINO (Poirino)		392.50		TOP
NAPOLI	118.5		115.80	NPL	TORRENUOVA		310		TRN
NAPOLI		362		NPL	TORTOLI	119.65	289		ARB
NOVARA		292		NOV	TRAPANI	119.7	317.50		TRP
NOVI LIGURE	122.5				TRENTO	119.65			
OLBIA (Costa Smeralda)	118.55		113.90	SME	TREVISO CTR (App)	121.15			
OLBIA (Costa Smeralda)		357		SME	TREVISO (San Angelo)	118.7	301.50		TRE
OSTIA			114.90	OST	TREVISO (Istrana)		340		ISA
OSTIA		321		OST	TREZZO			111.80	TZO
PADOVA	123.5				TREZZO		345		TZO
PADOVA Informazioni	133.7				VALBREMBO	122.6			
PALERMO	122.6		112.30	PAL	VARESE (Calc. del Pesce)	123.5			
PALERMO		355.50		PAL	VARESE (Venegono)	122.6			
PALERMO (Punta Raisi)	119.05	329	113.00	PRS	VARESE (Vergiate)	119.65			
PANTELLERIA	118.45	335		PAN	VENEZIA (Lido)	122.1			
PARMA	122.6		117.80	PAR	VENEZIA (Tessera)	120.2	379		VEN
PARMA		306		PAR	VERCELLI	122.6			
PAVULLO	122.6				VERONA (Boscomantico)	123.5			
PERDASDEFOGU		420		PRD	VERONA (Villafranca)		257		VIL
PERUGIA	118.1		109.40	PRU	VICENZA	130.4		113.40	VIC
PESCARA	118.45		115.90	PES	VICENZA		325		VIC
PISA	119.1		112.10	PIS	VIESTE			112.60	VIE
PISA		379		PIS	VIESTE		405		VIE
POMIGLIANO (Napoli)		351		POM	VITERBO		440		VIB
PONZA			114.60	PNZ	VOGHERA	119.65		115.50	VOG
PONZA		367.50		PNZ	VOGHERA		333.50		VOG

oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

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

Glasfaser Italiana srl

24030 VALBREMBO (BG) - VIA GHIAIE, 3
TELEF. (035) 612617

Vendita Alianti e Motoalianti:

GROB - SCHEMPP - HIRTH

SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

TUTTO PER L'ALIANTE

Strumenti a capsula

Winter e Bohli

Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

Variometri elettrici

Westerboer
Cambridge
Zander
Peschges
Ilec

Radio di bordo e portatili

Becker AR 3201 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

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

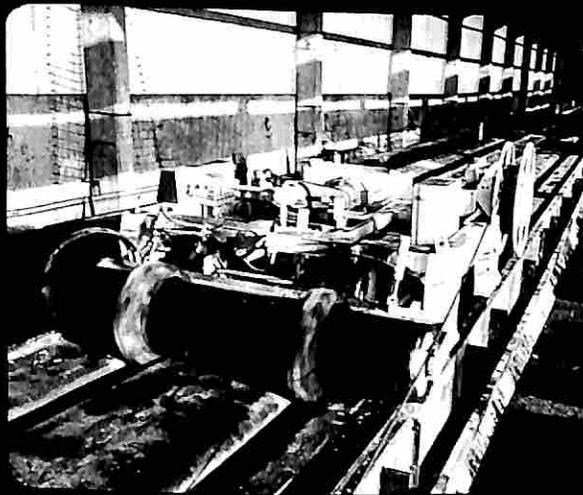
strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE

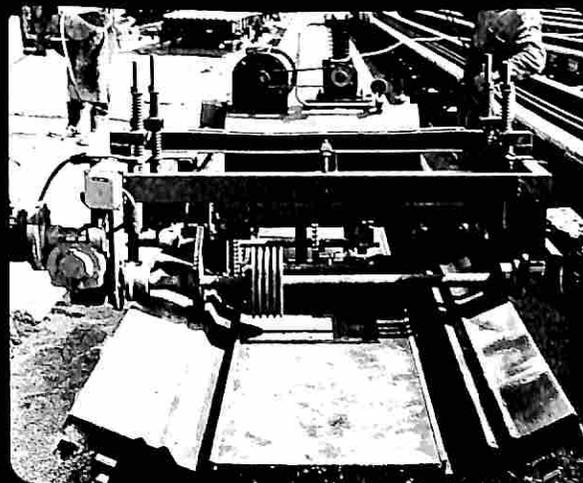
Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista
020-200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

la spazzola

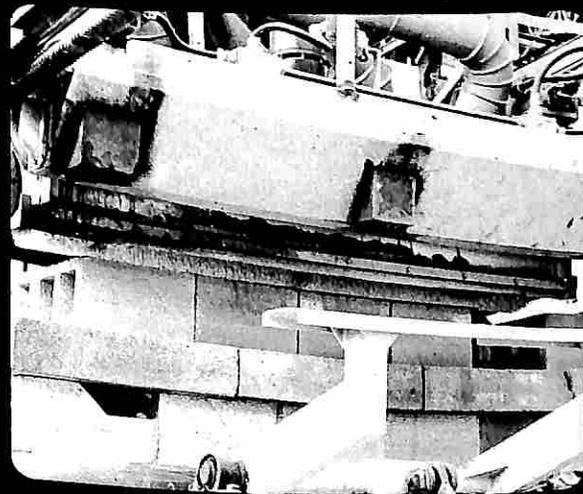
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



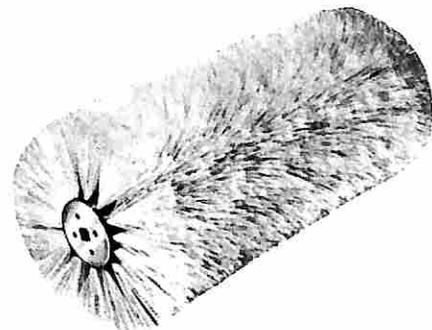
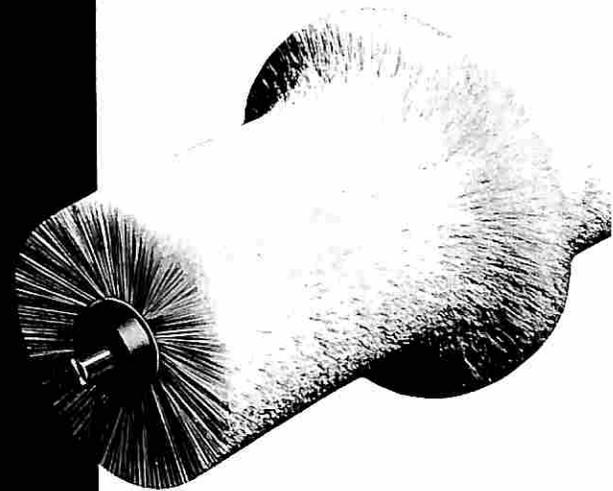
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



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



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



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

fit | società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



COVERLINE sas

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

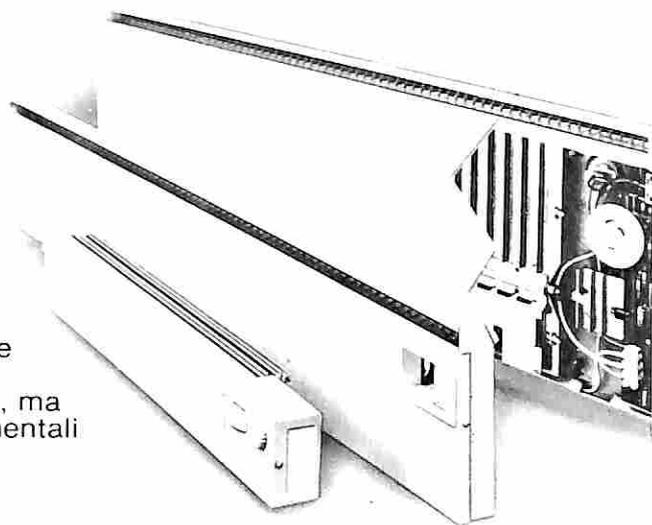
**PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE**

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

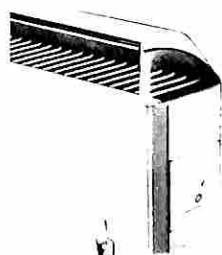
glamox

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

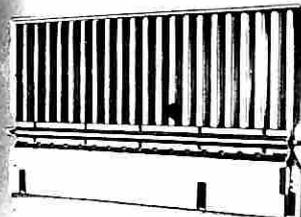
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



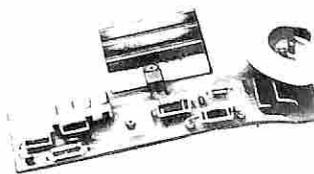
Riflettore in alluminio
Glamox Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso
Riflette i raggi infrarossi
Procura una interapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone



Diffusore in alluminio
(brevettato 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 fungendo anche da volano termico
Resistenza corazzata nel manganeseo

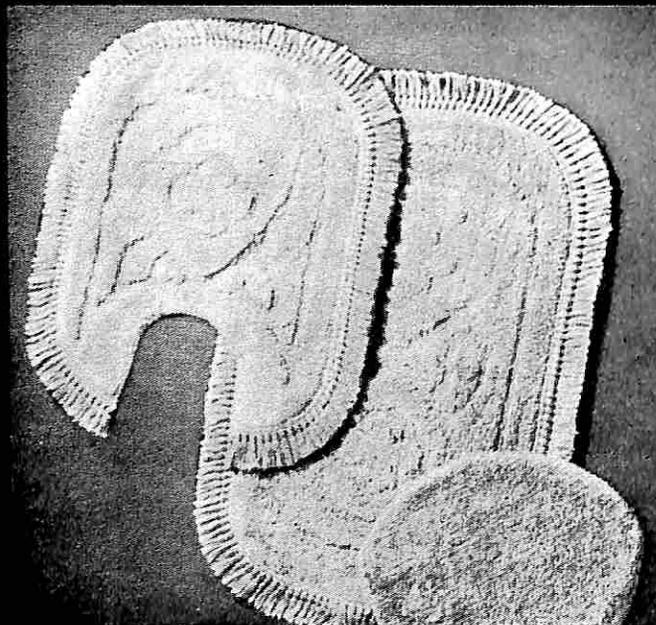
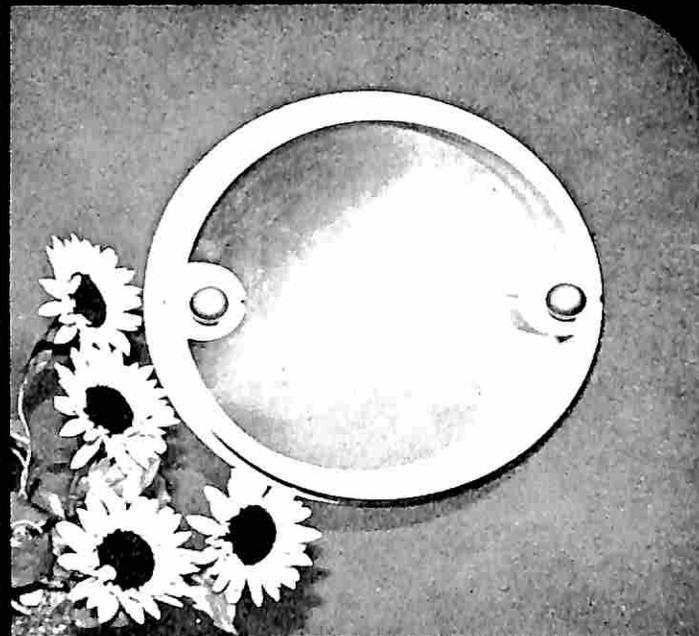
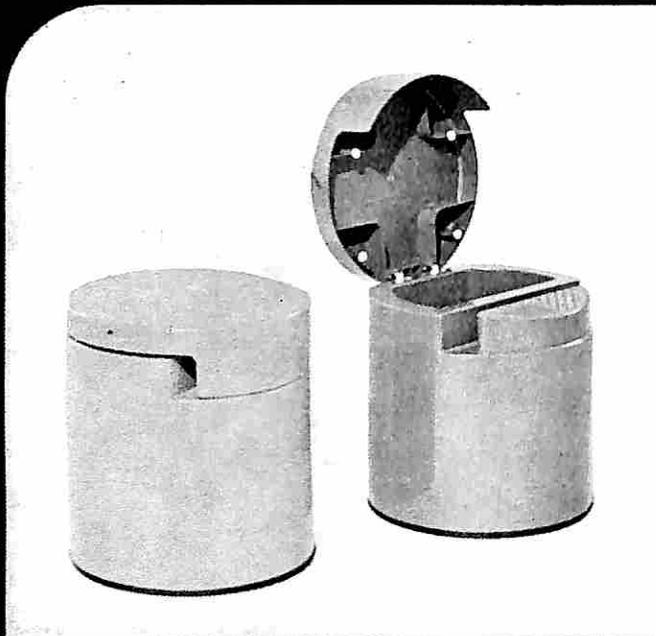


Termostato elettronico con economizzatore Glamox
Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante
L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - AT EL CO - Via Inburlina 39 - Tel (085) 20 66 68 - BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVO PISCIUNERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel (0961) 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 Cimigliarco - Tel (081) 759 91 33-759 90 94 - EMILIA - ROMA-
GNA - 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 BOIARDO dei 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 CAC
CIAVILLANI - Via Majakowsky 7 - 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 Belisuna 87/89 - Tel (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi 26/28 A - Tel (06) 794 13 48-785 38 41 - Roma - ELETTROCA P0221 - Via
Vulci 5 - Tel (06) 752 741 - Latina OMORATI s.a.s. - Via Nascosa 1 - Tel (0773) 41 058-57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel (0774) 20 184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel (06)
963 55 61 - Viterbo VILLI LAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel (0761) 35 622 36 061 - LIGURIA - Genova - ACERBI di MADILE & C - Via C. Tarqa 4/6 - Tel (010) 208 931 - Genova - BETA ELETTRICA - Via degli Albanesi 41 -
Tel (010) 393 771 - Albenga - SAFE - Via Tiziano 17 - Tel (0182) 50 514 - Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel (0184) 84 277 - S. Salvatore di Cogorno - IMAEI di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV
Novembre 121 - Tel (0185) 380 325 - Savona SMAES - Via Garioni 11/B - Tel (0191) 386 738 - LOMBARDIA - Milano - NORD ELETTRICA - Via Agordal 13 - Tel (02) 28 40 455 - 28 40 666 - Milano - D M E - V.le Cassala 53
Tel (02) 83 51 582 83 77 806 - Milano - LA COMMERCIALE ELETTRICA - Via P. Sottorocorno 13 - Tel (02) 701 451 - Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel (035) 341 555 - Busto Arsizio - BERNASCONI MARIO - Via Marco-
ni 15/ter - Tel (0331) 636 992 - Cantù - CASATI BRUNO & C - Via Kennedy 4 - Tel (031) 706 058 - Castiglione Andevenno - RIFA - Via Nazionale - Tel (0342) 358 160 - Collebateo - ZANI & RANZENIGO - Via Roma 53 - Tel (030)
274 12 07 274 15 47 - Cremona - VI EMME DUJE - Via Massarotti 60/A - Tel (0372) 34 877 - Lecco - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchese a Fossoli 21 - Tel (0341) 373 411 - Mantova - ZENI Laura - via Cavotti 90 - Tel (0376)
322 309 - Pavia - SACCAR di SACCCHI 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 - Vi-
mercate - LA COMMERCIALE ELETTRICA - Via Marzabotto - Tel (039) 661 691-2-3-4 - MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel (071) 55 093 - PIEMONTE - Torino - PERUCCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel
(011) 858 542 - Torino - MANNA - corso Sebastopoli 45/A - Tel (011) 635 052-636 896 - Asti - MINOLA Geom SILVANO - C.so Alta Vittoria 75 - Tel (0141) 50 647 - Cuneo - L'ELETTRICA - Via A. Bassignano 11 - Tel (0171)
61 577 - Novara - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel (0321) 399 616 - Vercelli - WILSON ELETTRICA - Via Petrarca 3 - Tel (0161) 61 491 - Vigliano Biellese - ELETTRO R D M - Via Marconi 2/G - Tel (015) 512 096 - PUGLIA
- Bari - RO GIUSEPPE - Via Quarto 25 - Tel (080) 226 696 - Brindisi - LA RITONDA MERLCHIODRE - 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 - VIMET - Via Lago Ampolino 19 - Tel (099) 311 681 - SARDEGNA - Cagliari - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvall. Quadrifoglio 6 - Tel (070) 502 601 - Sassari - RENO RIC-
CI - Filiale Ditta Reno Ricci L'ò Cossu Pietrino - Via Napoli 131 - Tel (079) 271 178 - SICILIA - Palermo - MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel (091) 291 540 - Via U. Giordano 172 - Tel (091) 577 211 - Palermo - SPEDALE GIU-
SEPPE - Piazza S. Francesco da Paola 12 - Tel (091) 583 718 - Alcamo - TUTTIUFFICIO di MILAZZO FRANCESCA - Via Delle Falde 15 - Tel (0924) 22 151 - Caltanissetta - F.M.V. - Viale della Vittoria 142 - Tel (0922) 851 847-856 666
Catania - EL GO - Via G. Leopardi 52 - Tel (095) 383 794 - Favara - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel (0922) 31 379 - Marsala - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via del Fante 10 - Tel (0923) 954 736-953 612
Messina - PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via L. Manara 62 - Tel (090) 710 816 - Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Geratano 180 - Tel (0932) 941 224-944 024 - TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO -
Via Moros 32 - Tel (055) 430 281 - Arezzo - FEL - Via Genova 17 - Tel (0575) 357 849 - Cecina - F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel (0586) 684 288 - Marghinone - MARCHETTI ANGILOLO - Loc. Ponte alla Golegna - Tel (0583) 26 121
26-172 - Monteriggioni - LOLINI & SACCOCCI - Loc. Badesse - Tel (0577) 59 103 - TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel (0471) 47 465 - Merano - PLANT ANTON - Portici 30 32 - Tel (0473)
22 029 48 340 - Trento - ORELL - Loc. Campolinfrentino 38 2 - Tel (0461) 38 369 36 354 - UMBRIA - Terni - BARBAROSSA ELIO - Maratta Bassa 13/1 - Tel (0744) 59 141 - VENETO - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fa-
brizio 2 - Tel (0422) 713 826 - Padova - ELETTROINGROSS - Via Cile 3 - Tel (049) 760 627 760 577 - Pordenone - PORDELETTI di ROSSO & C - Via Fontane 10 - Tel (0434) 22 024 28 952 - Udine - FIAME - Viale Ledra 66
Tel (0432) 33 421 34 422 - Verona - COMMI PEDRON - Via Basso Acquar 28 - Tel (045) 32 740 12 - Vicenza - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel (0444) 563 822

Concessionario per l'Italia: IM.ES. S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62 44 89/90



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

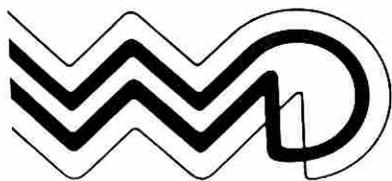
HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina 37-a - RIETI</p>
<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>« IDILLIO » - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpflinger Straße 36, Postfach 260
D-38910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I

FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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



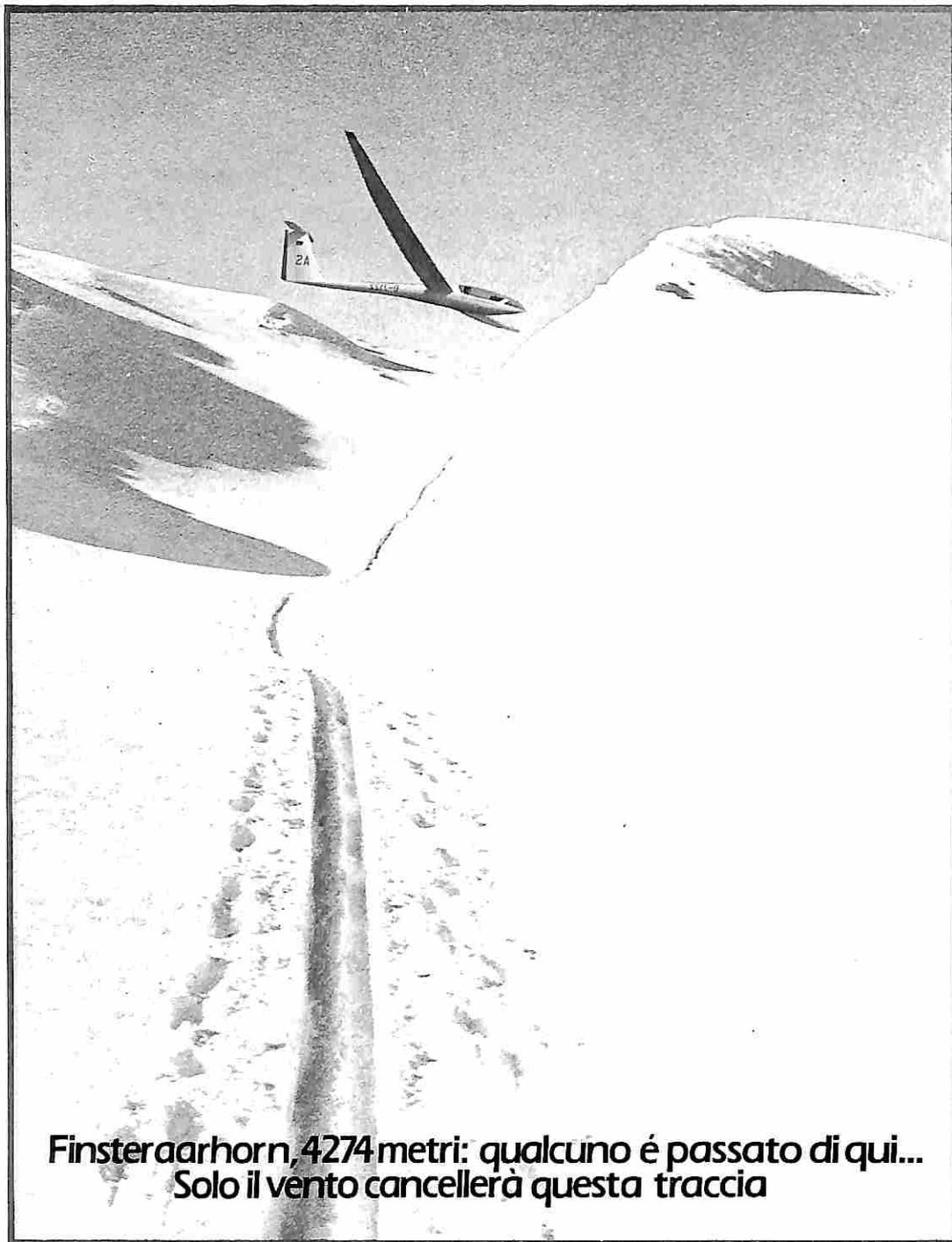
FSG 60

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

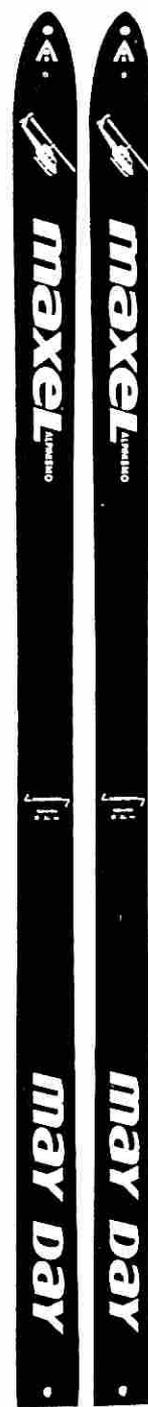
FSG 50

- 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.





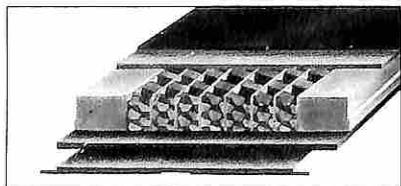
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



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

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

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.



Ne deriva una grande versatilità su tutte le

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

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


maxel SKI

conosce tutte le nevi