



VOLO + **OTTOBRE-NOVEMBRE 1985**
VELA + **N. 172**

La Rivista dei Volovelisti Italiani

VALIDITA' DI UNA FORMULA



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

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

AERMACCHI

VARESE - ITALY



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

COMITATO REDAZIONALE:

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

PREVENZIONE & SICUREZZA:

Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
STATI UNITI: Mario Piccagli

ABBONAMENTI E PUBBLICITA':

Francesco Scavino

ABBONAM. PER ANNO SOLARE: ITALIA

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

ESTERO

ordinario	\$	40
via aerea	\$	60

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Varese - Calcinate del Pesce
tel. 0332-310073 - CAP 21100
C.F. & P. IVA 00581360120

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

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

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

ARTI GRAFICHE CAMAGNI COMO

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

OTTOBRE - NOVEMBRE 1985

N. 172

SOMMARIO:

Per un Aero Club d'Italia più vicino alla periferia... dalla quale si attendono i migliori suggerimenti 222

XIX Campionati Mondiali:

Grazie Rieti!	231
La competizione minuto per minuto	236
Interviste con i protagonisti	241

Intervista con Ann Welch 243

XXV Campionati Italiani:

Ancora regime di alte pressioni e temi di gara di alto livello	245
Promozione 1985: sono riuscito a fare... - Un campionato non esasperato	251

Aerodinamica & tecnica aeronautica applicate 253

Ultimissime 252

Club Aviazione Popolare 257

Riuniti ad Alzate gli aliantisti militari 258

Cosa bolle in pentola? 259

Prevenzione & sicurezza 263

O.S.T.I.V. - qualche cenno storico 267

Commissione Sportiva Centrale 269

I lavori della Commissione di Specialità 271

Vola a vela al servizio dei volovelisti 273

Inseriti:

V.I.P. - Una termica per un mondiale

La rivolta di Abele

IN COPERTINA

Un'altra bella immagine degli indimenticabili mondiali di Rieti: sono i primi arrivi del 9 agosto. (Foto di Antonio Caraffini)

Per un Aero Club d'Italia più vicino alla periferia... ...dalla quale si attendono i migliori suggerimenti!

Il 15 gennaio 1977 nasce la MAGNA CHARTA che individua il futuro del volo a vela nazionale con «un buon sviluppo quantitativo qualificato per portare l'Italia al livello degli altri paesi volovelisticamente avanzati».

Nel giugno dello stesso anno l'Aero Club d'Italia — attraverso un comunicato AGI (pag. 137 di VV n. 122) — informa:

Il 27 aprile 1977 la Commissione Parlamentare si è riunita in seduta plenaria ed ha confermato l'Aero Club d'Italia quale Ente di pubblica utilità.

e più avanti lo stesso comunicato continua:

Giacchè vi è stato il riconoscimento ora bisogna ancor più meritarlo. In piena umiltà bisogna proseguire l'opera di ristrutturazione da qualche tempo intrapresa in maniera ancor più organica e col maggior impegno possibile.

Impegno per l'ente centrale e per quelli federati. Le strutture non si possono e non si devono modificare con la sola opera di vertice ma attraverso una corale volontà di collaborazione. Le idee debbono soprattutto venire dalla periferia non perchè al centro non ve ne siano ma perchè quelle sono più genuine di queste in quanto a contatto con una base operativa che vive il diuturno travaglio del lavoro, a contatto con uomini e mezzi. Ed è quindi di là che si attendono i migliori suggerimenti.

Non basta aver avviato il noto «piano poliennale», bisogna ricomprendere in esso una voce che non è prevista, non è scritta, non costa denaro ma costa tanto: l'opera diurna, appassionata degli uomini, la loro tenacia nel voler progredire, la loro perseveranza.

Il 27 marzo del 1982 viene ribadita la validità della MAGNA CHARTA e vengono meglio definiti gli obiettivi per raggiungere il futuro prescelto dai volovelisti e vengono dettagliate le strategie necessarie.

Il punto 4.1 recita: «candidare alla elezione della Commissione di Volo a Vela elementi sempre più qualificati e proporre l'elezione durante il Briefing delle Due Torri».

Il punto 4.4 recita: «Richiedere all'Aero Club d'Italia 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.».

Il 10 novembre 1985 al Briefing delle Due Torri perviene questa lettera:

Sento il dovere e la necessità di essere presente a Bologna almeno con uno scritto (non potendo esserci personalmente), come contributo di informazione affinché ciò che sta succedendo a Gorizia non venga ignorato da una così importante assemblea, che vede riuniti i responsabili nazionali delle attività nei club di volo.

La mortificante situazione creata dai «nostri» responsabili locali, non può essere taciuta perchè rischia di cancellare il lavoro intenso di tre anni e i faticosi traguardi raggiunti passo per passo, nell'intento di far nascere e progredire il volo a vela all'Aero club giuliano.

Ma forse tanto entusiasmo ha dato fastidio, il crescere del numero di volovelisti attivi e uniti amichevolmente dalla stessa passione, ha intaccato un certo modo di condurre il club, come proprio feudo da proteggere per preservare uno «status» che, ovvio a dirlo, con la passione per il volo ha poco da spartire.

Ed ecco che dopo aver portato al brevetto allievi di quattro corsi, e aver incoraggiato e seguito i piloti dopo la scuola, anche nella coraggiosa decisione di portare a casa un monoposto privato — ed un altro doveva arrivare a giorni — (sempre a dispetto di tutte le difficoltà frapposte), i nostri consiglieri si prendono l'arrogante diritto di «liquidare», in modo vergognoso per i singoli comportamenti manifestati, l'istruttore Giacomo Rizzi, senza giustificazioni degne di una qualche attendibilità.

Adducendo l'inconsistente scusa di una «ristrutturazione della scuola» — ma non si cambia ciò che funziona — si è voluto colpire, nella singola persona, la vitalità della sezione, l'intraprendenza di chi vi opera, la compattezza che si sta dimostrando nel non mollare di fronte alla presunzione di chi è disposto a tutto pur di non perdere uno spazio da controllare.

Una serie di coincidenze rende ancora più ignobile ciò che è accaduto. La riunione di consiglio che ha deciso l'allontanamento di Giacomo Rizzi, è avvenuta a pochi giorni dalla conclusione degli esami e appena un giorno dopo l'incontro informale di alcuni soci, nel quale era stato deciso l'acquisto di un monoposto sociale, con il contributo dei piloti (anche consiglieri).

A questo si aggiunge la diffidenza sempre manifestata nei confronti dei volovelisti più attivi che proponevano autonome iniziative e si mostravano determinati a realizzarle.

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**



**combinare con
questo magnifico
motoaliante**

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

semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio

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

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

versione «RANGER» con doppia accensione

chiamateci per voli dimostrativi

GLASFASER ITALIANA s. r. l.

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

**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.

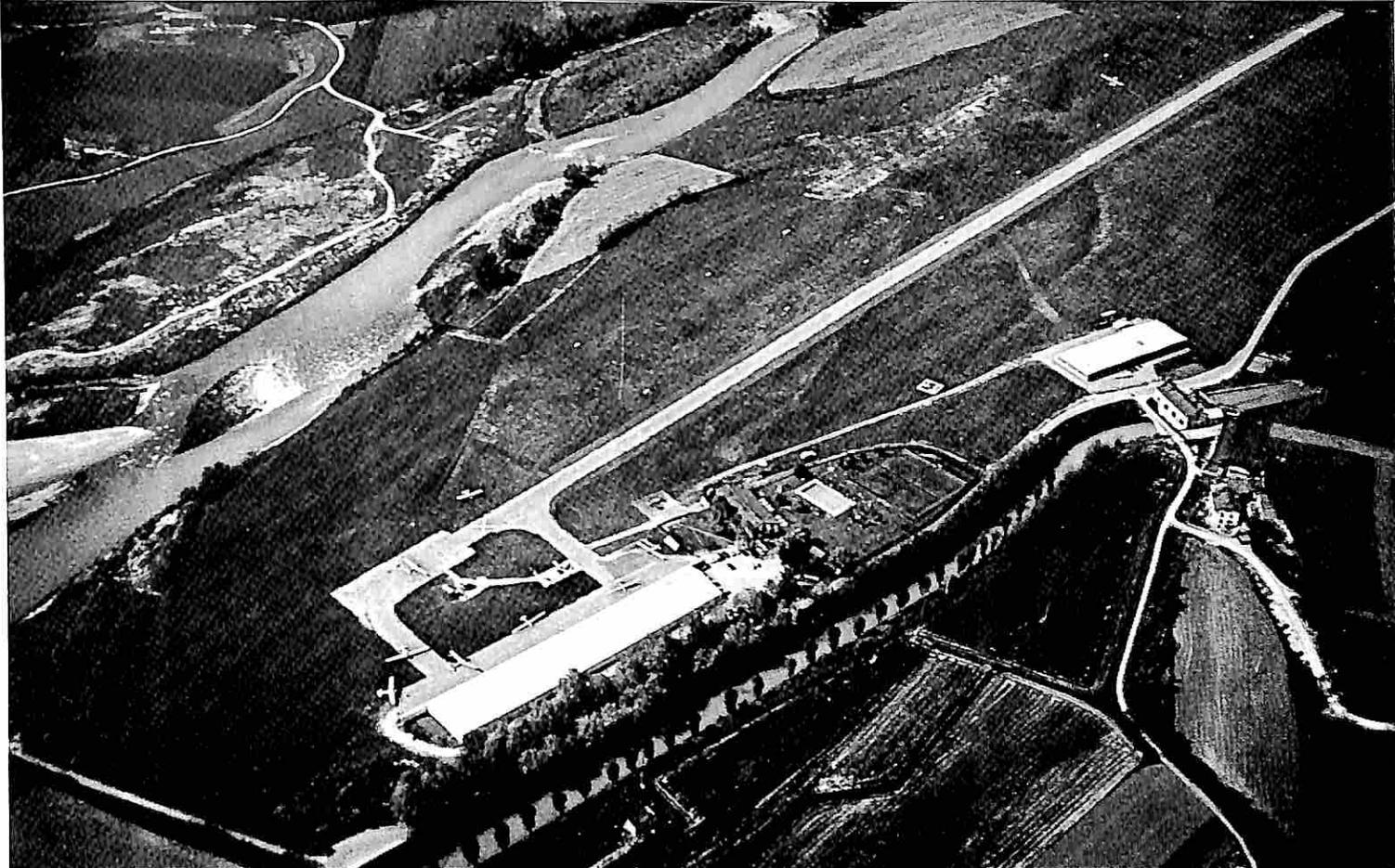
È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

Assistenza: **GENAVE ITALIANA**
Via B. Buozi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328



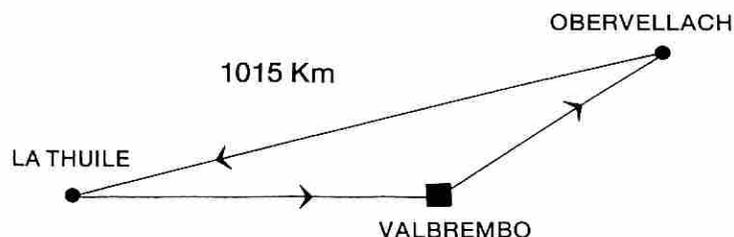
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

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

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

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



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

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

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

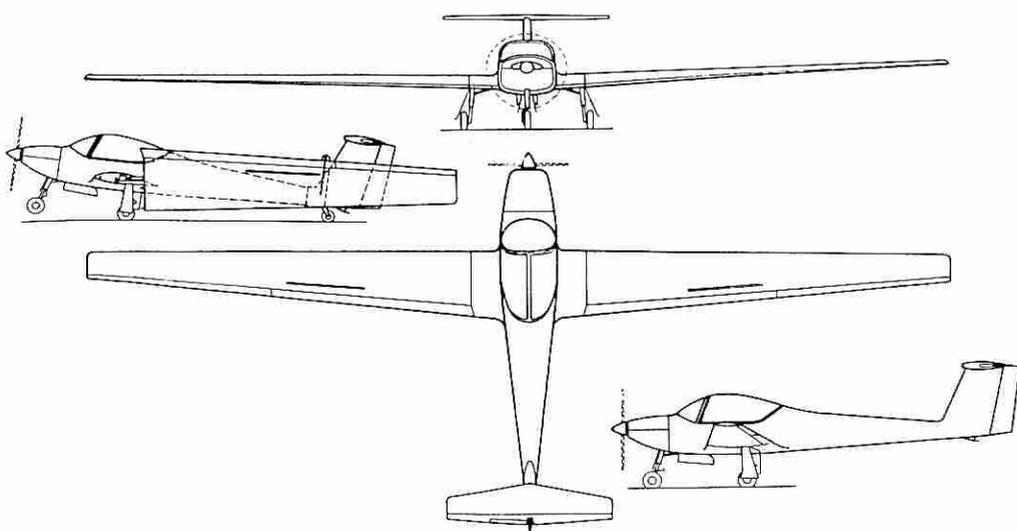
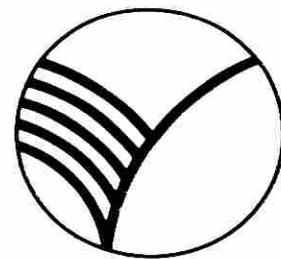


..... ora in produzione ed omologati: anemometro ed altimetro
diametro 57 mm.

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

TAIFUN 17 E

valentin

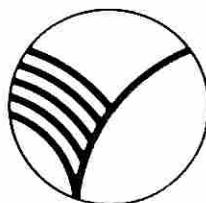


propulsore Limbach	80 hp
apertura alare	17 m
superficie alare	17,6 mq
lunghezza	7,8 m
allungamento	16,4 m
peso a vuoto	600 kg
peso max decollo	820 kg
efficienza max a 105 km/h	30 ca.
minima discesa a 85 km/h	0,95 m/s
velocità di salita	3,2 m/s
Vne	245 km/h
distanza di decollo	270 m
consumo	15 lt/h
autonomia massima a 205 km/h	1250 km

Ali ripiegabili con flap di curvatura. Elica Hoffmann con tre regolazioni. Carrello retrattile, triciclo, con ammortizzatori pneumatici. Due freni a disco. Seggiolini a guscio con imbottiture, facilmente rimovibili quando si impiega il paracadute. Cinture di sicurezza a 4 punti. Tettuccio scorrevole con i finestrini laterali. Antenna a 4 terminali inserita nella deriva. Equipaggiamento standard completo. Due serbatoi da 45 litri cad. Le ali sono ripiegabili in tre minuti da una sola persona.

valentin GmbH

Germanenstraße 2
8901 Königsbrunn
Telefon 0 82 31 / 40 33



Rappresentante unico per l'Italia:

WILLY RIBOLLA

Via Leonardo da Vinci 637
90135 PALERMO - Tel. 091/222.315

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

NEW

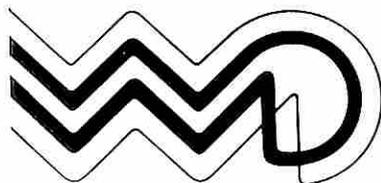
FSG 70



FSG 71 M

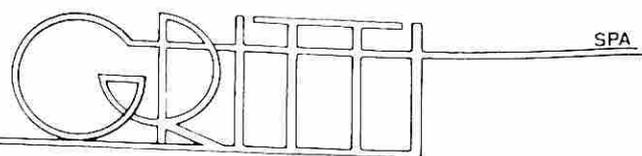


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla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



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

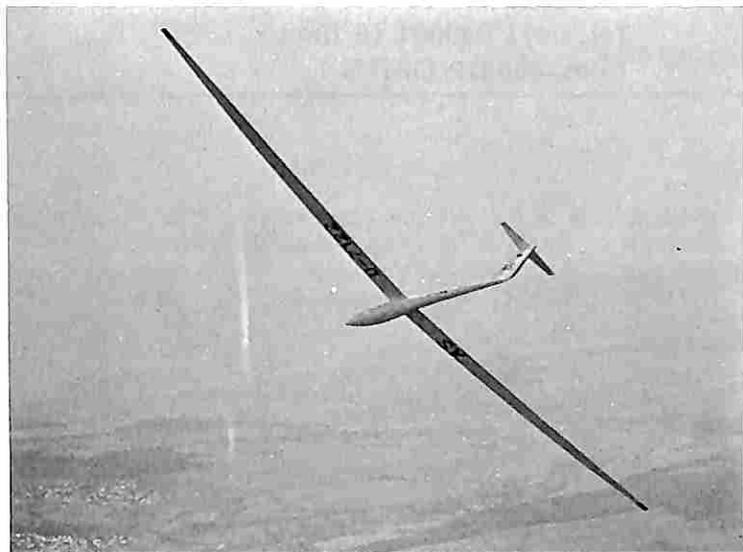
Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

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



PROGRAMMA CONSEGNE

ASW 22 **Classe Libera**
Apertura alare 22 mt. o 24 mt.
Efficienza max. oltre 57

ASW 20C **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. oltre 43

ASK 21 **Biposto scuola**
Apertura alare 17 mt.
Efficienza max. 34

ASK 23 **Classe Club**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 33,7

ASW 19B **Classe Standard**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 38,5

ASW 20B **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 43

ASW 20BL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

ASW 20CL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

... Ed inoltre il magnifico ultimo nato della prestigiosa FOUNIER ...
... lo RF10

FOURNIER AVIATION



Aérodrome de Athée/Nitray
37270 MONTLOUIS
Téléphone (47) 50.68.30

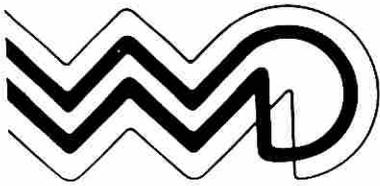
Apertura alare : 17,47 mt.
Apertura alare
con ali ripiegate : 9,60 mt.
Efficienza max. : 30
Potenza : 80 CV
Consumo da 7 a 14 lt/h
Velocità di crociera : 110 Kts
Velocità max. : 120 Kts
Autonomia : 620 miglia



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.) - 011/6931373 (uff.)



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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

AG

GRITTI SPA

I-39100 BOLZANO BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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



FSG 50

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



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.

XIX CAMPIONATI MONDIALI

GRAZIE RIETI!

Un'esperienza che rimarrà a lungo celebrata negli annali meteorologici del volo a vela

di PLINIO ROVESTI

Confesso che in passato non ho sempre considerato con eccessiva fiducia le cosiddette previsioni meteorologiche a lunga scadenza. Quando però si è avuta la certezza che nei mesi di luglio e di agosto di quest'anno avremmo avuto a Rieti allenamenti e gare di importanza mondiale, e la gente ha cominciato a chiedermi che tempo avrebbe accompagnato lo svolgimento dei Campionati Mondiali di Volo a Vela dopo il trascorso gelido inverno di quest'anno (a Rieti la colonnina termometrica è scesa all'aeroporto 24°C sotto zero!), mi sono interessato tenacemente a questo problema. Mi sono così riletto diligentemente tutte le opere di climatologia di cui abbonda la mia biblioteca; e, com'è facile capire, mi sono particolarmente soffermato su quel periodo dell'anno che va sotto il nome di «solleone», compreso tra la metà di luglio e la prima decade di agosto. Allora il sole si trova nel segno zodiacale del Leone ed in quel periodo il caldo si fa sentire con maggiore intensità.

Orbene, secondo indagini statistiche condotte da meteorologi tedeschi di alcune città del centro Europa (con dati di due secoli), per circa l'80% delle volte, ad un inverno molto freddo succede un'estate fresca, mentre, il 20% delle volte, invece, è vero il contrario. Poiché a risultati analoghi sono giunti successivamente anche alcuni climatologi britannici, nonchè il nostro ottimo meteorologo Andrea Baroni, ho cominciato a temere che quest'anno l'ipotesi di un'estate fresca potesse prevalere su quella di un'estate calda.

Mentre mi arrovellavo il cervello su questo non facile problema, gli amici del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica avevano rilevato che verso la fine di aprile la temperatura superficiale del Mar Ligure era di circa 2°C inferiore alla media statistica. C'era da temere quindi che dopo il rigidissimo inverno di quest'anno, il periodo estivo avrebbe quasi sicuramente risentito del raffreddamento subito dalla superficie dei mari che circondano la nostra penisola. Le mie previsioni propendevano quindi sempre più per un'estate fresca. E non c'era da rallegrarsi! Perchè quando la temperatura del mare è fredda, la nuvolosità è maggiore, e la base di condensazione dei cumuli è più bassa. Quando poi si formano le perturbazioni, esse sono più attive ed il mare si riscalda più lentamente; e in estate se ne vedrebbero le conseguenze, con le nubi all'altezza delle cime montane e maggiori possibilità di formazioni temporalesche di origine orografica.

Inoltre, la scarsità di depressioni, cosiddette di sottovento, riscontrate durante la scorsa primavera, sembrava confermare la mia previsione. Infatti, mancando il contributo del calore dal basso, le perturbazioni non trovavano una sufficiente componente termodinamica per instaurare quella convergenza ciclonica negli strati superficiali, che è indispensabile per dar luogo ad una depressione di una certa consistenza.

Nella prima quindicina di maggio, però, una perturbazione di origine africana attraversò con forti venti sciroccali il nostro Paese, spostandosi verso Nord Est. La temperatura dell'aria subì allora negli strati superficiali un salto repentino di ben 9°C provocando un certo riscaldamento delle acque del bacino del Mediterraneo.

A questa prima perturbazione di origine africana ne seguirono altre di minore intensità; le quali tuttavia con i loro venti caldi (che sul deserto africano prendono il nome di «Ghibli» e che giungendo sul Mediterraneo, nel corso del loro cammino, si umidificano e prendono il nome di «Scirocco») hanno riscaldato gradatamente i mari che circondano la nostra Penisola fino ad eliminare i 2°C in meno che si sono registrati a fine aprile.

A questo punto (fine giugno) la situazione sinottica nel bacino del Mediterraneo era tale da non far più temere una estate fresca ma sperare in una estate calda, ricca di quelle correnti termiche ascendenti che fanno la gioia dei piloti di volo a vela. Ma si sa, la meteorologia non è una scienza esatta ed a volte giuoca dei brutti scherzi ai suoi cultori. Non mi rimaneva quindi se non sperare ardentemente che quell'80% di volte che ad un inverno molto freddo succede un'estate fresca questa volta non trovasse conferma, e che il 1985 entrasse invece in quel 20% di volte che ad un inverno rigido succede un'estate calda. Fortunatamente, così è stato.

Chiudiamo le considerazioni formulate in ordine all'agognata possibilità di una estate calda ed accenniamo brevemente alle condizioni meteorologiche che hanno accompagnato la settimana degli allenamenti ufficiali svoltisi prima dell'inizio della grande competizione mondiale (22-28 luglio 1985).

L'intera settimana è stata dominata da un regime di alte pressioni a debole gradiente (fig. 1), con temperature che hanno superato i 35°C, con venti deboli e variabili a prevalente regime di brezza. I cumuli si sono formati lungo il crinale appenninico, assumendo modesti sviluppi verticali, eccezion fatta per qualche isolato «congestus» ubicato sui rilievi più alti. La base di condensazione di tali nubi cumuliformi era tra i 2000 e 2500 metri QNH,

con termiche che spesso hanno superato i 5 m/sec. Il vento sotto la base di condensazione dei cumuli ha sempre spirato attorno ai 5 nodi.

La pressione atmosferica si è mantenuta attorno a 1020 mb fino al 25 luglio; poi è scesa a 1016 mb con un contemporaneo aumento dell'umidità che rendeva l'aria afosa e soffocante.

Durante la settimana di allenamento sono sempre state assegnate prove di gara alle tre classi, senza però che i concorrenti fossero obbligati a compierle. Inizialmente le prove sono state di poco superiori ai 300 km per tutte le classi, per arrivare gradatamente ad un massimo di 550 Km per la «libera» il 27 luglio, ultimo giorno di allenamento.



Fig. 1 - Anche durante la settimana di allenamenti che ha preceduto i Campionati Mondiali le condizioni meteorologiche sull'Italia sono sempre state ottime, grazie alla vasta area di alte pressioni che ha mantenuto lontane le perturbazioni atlantiche dalla nostra Penisola.

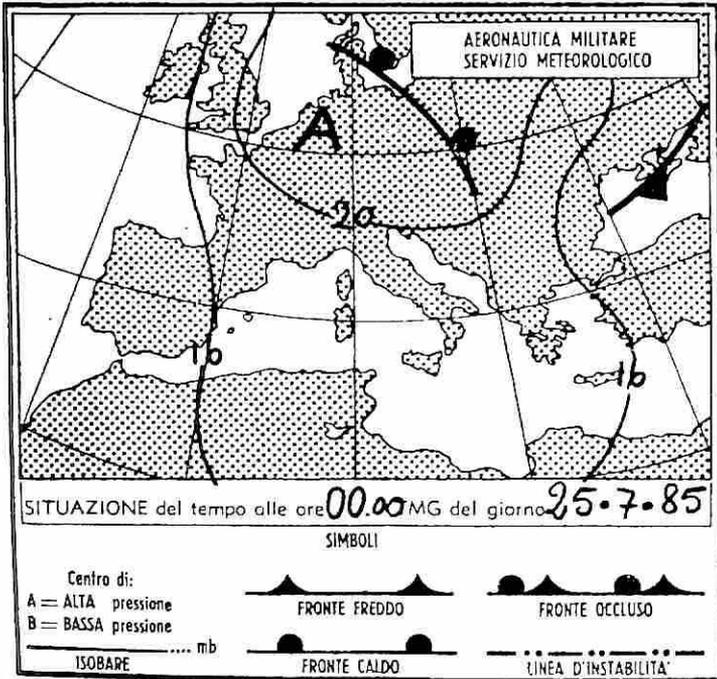


Fig. 2 - La situazione al suolo del 25 luglio 1985, era caratterizzata da un vasto campo di alte pressioni con venti deboli variabili e prevalente regime di brezza. Temperature: Rieti 35° - Perugia 32° - Roma Urbe 37° - Firenze 35° - Pescara 31°. Cielo sereno con saltuarie formazioni cumuliformi di modesto sviluppo verticale. Correnti ascendenti di 4-5 m/sec.

Il 25 luglio Klaus Holighaus e Bruno Gantenbrink, entrambi su «Nimbus 3», hanno portato a termine un triangolo di ben 881 km, prova questa mai compiuta in Italia volando interamente su territorio nazionale (fig. 2).

Nel pomeriggio del 28 luglio suggestiva cerimonia inaugurale dei Campionati con la sfilata delle 26 squadre rappresentative dei Paesi partecipanti alla competizione, ed il giorno seguente inizio delle gare.

29 luglio 1985 - Prima giornata di gare.

Il bacino del Mediterraneo è compreso in una vasta area di relativa alta pressione delimitata da un'isobara di 1012 mb.

Dalla Spagna una perturbazione di origine atlantica si estende fino all'Europa centrale, spostandosi verso Sud Est. I venti spirano da SW a tutte le quote con moderata intensità. Sono previste formazioni cumuliformi a partire dalle ore 12, con base iniziale attorno a 2200 m QNH nella piana reatina, ed a quote maggiori sui rilievi appenninici, con qualche acquazzone isolato.

Vengono assegnate tre corse su percorsi triangolari: una di km 317,7 alla classe Standard (su 38 partiti, 37 completano la prova); una di 488,4 km alla classe 15 metri (su 47 partiti, 36 completano la prova e 11 atterrano lungo il percorso di gara); ed infine un tema di km 574,5 alla classe libera, in cui 7 concorrenti completano regolarmente la gara, mentre 10 atterrano lungo il percorso. Per questa ultima classe, il tema è risultato eccessivo e la prova molto selettiva.

30 luglio 1985 - 2ª giornata di gare.

La perturbazione segnalata il giorno precedente, dopo aver superato l'arco alpino, si sposta lentamente verso Est Sud Est, dando luogo a formazioni cumuliformi di moderata intensità limitatamente alle regioni a Nord di Perugia. La pressione atmosferica rimane immutata attorno a 1012 mb. I venti spirano moderatamente da Sud Ovest a tutte le quote. Lungo i percorsi di gara l'attività termocconvettiva è quasi interamente costituita da termiche secche, specie nelle valli (fig. 3).

Vengono assegnate tre corse su percorsi triangolari.

Prima a partire è la classe standard con un tema di 451,3 km; (31 concorrenti completano la prova, 6 atterrano lungo il percorso di gara).

Seconda a prendere il via è la 15 metri con un tema di 401,3 km; (37 concorrenti completano la gara; 9 atterrano fuori campo).

Ultima a decollare è la classe libera, con un tema di 401,3 km; (13 piloti completano la prova; 4 atterrano fuori campo).

Le velocità medie dei voli compiuti dai concorrenti sono

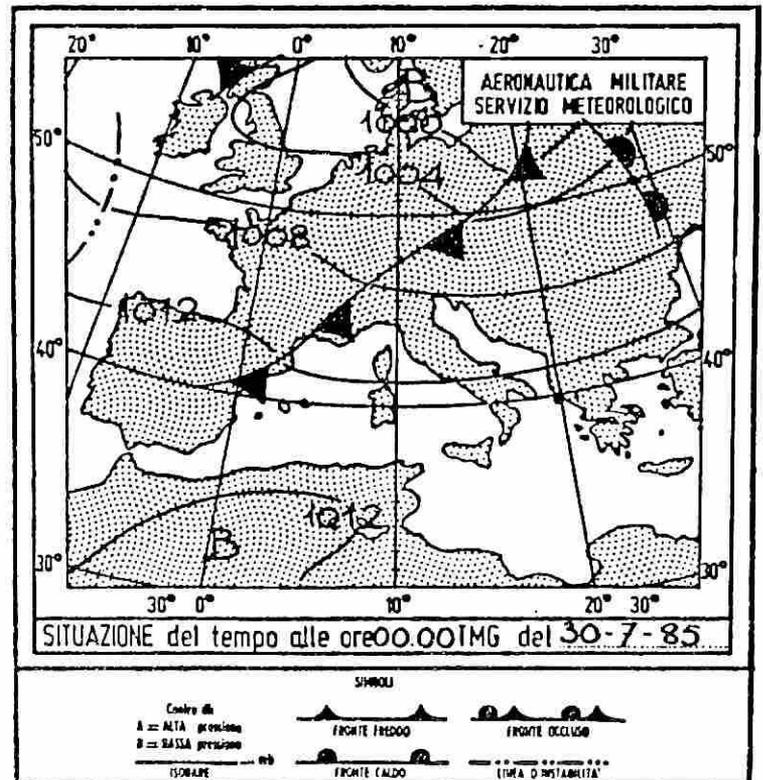


Fig. 3 - Situazione sinottica in superficie alle ore 00.00 TMG del 30 luglio 1985.

risultate un po' basse, ma nel complesso i tre temi si sono dimostrati realizzabili, come è dimostrato dal numero di piloti che hanno portato a termine regolarmente le gare.

31 luglio 1985 - 3ª giornata di gare.

La perturbazione che nei giorni scorsi ha attraversato lentamente l'Italia, ha ormai raggiunto le estreme regioni meridionali, lasciando al suo seguito aria moderatamente umida ed instabile. Nel corso della mattinata un debole impulso freddo, orientato da Est ad Ovest, ha dato luogo ad un acquazzone sulla valle reatina, subito assorbito però dal suolo arido ed asciutto. Il vento spira dal 3° quadrante con intensità che va gradatamente aumentando con la quota (210° 15 Kts a 1500 m, 245° 55 Kts a 5000 m QNH). La scelta dei temi di gara non è stata facile perchè la possibilità di temporali pomeridiani orografici poteva riscontrarsi in tutte le direzioni. A Sud di Rieti, però, la base di condensazione delle nubi cumuliformi era più bassa e pertanto vennero scelti modesti temi di andata e ritorno verso Nord.

Prima a partire è stata la classe standard con un tema di 211,1 km. portato a termine da quasi tutti i concorrenti. Meno fortuna è toccata alla classe 15 metri, la quale misurandosi in una corsa di andata e ritorno di 237,6 km, ha avuto ben 25 fuori campo e soltanto 20 piloti che hanno completato la prova. Le difficoltà maggiori i concorrenti le hanno incontrate nei pressi del Lago Trasimeno. La classe libera, ultima a partire, ha portato invece a termine la gara con maggior fortuna. Impegnati in una corsa di 209,1 km, quindici concorrenti hanno portato regolarmente a termine la gara, e soltanto due piloti hanno atterrato fuori campo.

1° agosto 1985 - 4ª giornata di gare.

Sull'Italia la pressione atmosferica è in aumento. Residui fenomeni di instabilità interessano moderatamente le regioni dell'Italia settentrionale con nuvolosità variabile nelle regioni alpine e prealpine. Nelle regioni dell'Italia centrale e meridionale, sereno o poco nuvoloso, con venti deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1500 m QNH. Negli strati sovrastanti venti moderati dal terzo quadrante con formazioni cumuliformi di modeste proporzioni nelle valli, e qualche congestus isolato sui rilievi montani più elevati nelle regioni a Nord di Rieti, dove le condizioni termiche miglioravano notevolmente, pur non superando i 3-4 m/sec.

Prima a partire è stata la classe standard con un tema di 440,8 km su percorso triangolare (trentasei compiono regolarmente la prova ed un solo concorrente atterra fuori campo). Segue la classe 15 metri con un tema di 349,6 km, portato a termine da 39 concorrenti (tre piloti atterrano lungo il percorso di gara ed un pilota non prende parte alla prova).

La classe libera parte per ultima con un tema di 457 km, regolarmente completato dai 17 concorrenti in gara.

2 agosto 1985 - 5ª giornata di gare.

Le condizioni meteorologiche non hanno subito sostanziali mutamenti. L'anticiclone atlantico continua ad interessare le regioni dell'Europa centrale ed il bacino del Mediterraneo: temporali locali al Nord, cielo sereno al centro ed al Sud, con formazioni cumuliformi lungo i crinali appenninici, spesso organizzate in notevoli strade di cumuli sotto le quali i piloti hanno trovato fino a 5 m/sec. La temperatura si è mantenuta sui valori normali (31°-32°C) ed i venti sono stati ancora deboli variabili a prevalente regime di brezza negli strati inferiori, disponendosi attorno ad Ovest Sud Ovest con moderata intensità sopra i 2000 metri QNH.

Una debole perturbazione, ubicata nella mattinata a Sud di Rieti, si è spostata verso Sud Est limitandosi a lambire le regioni del versante Adriatico senza apportarvi però fenomeni meteorologici degni di nota.

Queste ottime condizioni hanno permesso di assegnare ai concorrenti notevoli temi di gara, portati a termine brillantemente da quasi tutti i piloti in lizza.

Ecco in sintesi i temi assegnati ed i risultati conseguiti dalle tre classi.

Classe libera: km 474,4 (hanno completato la prova in 16 e si è avuto un solo fuori campo).

Classe 15 metri: km 469,9 (hanno completato la prova in 39: 6 i fuori campo).

Classe standard: km 312,9 (hanno completato la prova in 36 e si è avuto un solo fuori campo).

3 agosto 1985 - 6ª giornata di gare.

La vasta area di alte pressioni che continua ad interessare il bacino del Mediterraneo e le regioni dell'Europa centrale sembra voler persistere ulteriormente e fare di questa estate la più secca degli ultimi 40 anni. In quota la subsidenza anticiclonica non permette la formazione di nubi cumuliformi ed in quasi tutte le regioni dell'Italia Centrale e centro meridionale non si hanno che termiche secche. I venti continuano ad essere deboli variabili ed a prevalente regime di brezza. Il 3 agosto assumono una certa intensità soltanto sopra i 2000 metri, dove spirano da 310° con la forza di 9 nodi, aumentando poi gradatamente fino a 5000 metri, dove raggiungono la moderata intensità di 20 nodi.

Il riscaldamento del suolo supera notevolmente ogni giorno i 30°C e le termiche vespertine si protraggono fino a tarda ora, permettendo a diversi concorrenti di rientrare a Rieti anche dopo il tramonto.

Ecco in sintesi i notevoli temi di gara assegnati ai concorrenti il 3 agosto ed i risultati conseguiti dai piloti appartenenti alle singole classi.

Classe libera: corsa su percorso quadrangolare di 750,9 km, portato a termine da 9 piloti, mentre 8 atterrano lungo il percorso di gara.

Classe 15 metri: corsa su percorso quadrangolare di 575,3 km, portato a termine da 29 piloti, mentre 15 atterrano fuori campo.

Classe standard: corsa su percorso triangolare di 403,3 km, portato a termine da 35 concorrenti, mentre 2 atterrano fuori campo.

4 agosto 1985 - 7ª giornata di gare.

Una perturbazione a ridosso dell'arco alpino si muove verso Est, interessando marginalmente il settore Nord-orientale della nostra Penisola. L'Italia centrale e centro-meridionale continua ad essere interessata dal vasto campo di alte pressioni ripetutamente segnalato nel corso di questa rapida carrellata meteo-volovelistica. Negli strati inferiori continuano a dominare venti a regime di brezza, mentre sopra i 1500 m QNH il flusso si è notevolmente rinforzato, disponendosi attorno a Nord-Ovest con 50 Kts a 3000 m QNH.

I cumuli sono scarsi e di modesto sviluppo verticale, eccezion fatta per le regioni appenniniche Nord-orientali del versante Adriatico.

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi ed i risultati complessivi ottenuti dai partecipanti alla grande competizione mondiale.

Classe libera: corsa su percorso triangolare di 357,5 km, portata regolarmente a termine da 15 concorrenti (due i fuori campo).

Classe 15 metri: corsa su percorso quadrangolare di 284,6 km, completata da 36 piloti (7 i fuori campo; un pilota non ha gareggiato).

Classe standard: corsa su percorso pentagonale di 308,2 km, portata a termine da 34 concorrenti (due i fuori campo).

5 agosto 1985 - (giornata di riposo).

6 agosto 1985 - (condizioni meteorologiche sfavorevoli per il passaggio di una perturbazione estesa dalla penisola iberica alla Francia ed in rapido movimento verso Sud-Est. Condizioni di tempo perturbato con precipitazioni anche temporalesche).

7 agosto 1985 - 8ª giornata di gare.

Un'intensa perturbazione atlantica, nel suo movimento verso Est-Sud-Est, estende la sua influenza a tutte le regioni italiane (fig. 4). Sulla parte Nord orientale e sulle regioni centrali della penisola, nuvolosità irregolare con isolate manifestazioni temporalesche ma con tendenza al miglioramento. Sulle altre zone da poco nuvoloso a temporaneamente nuvoloso. Temperatura in diminuzione al Sud; venti da moderati a forti da Nord-Ovest (35 Kts a 2000 m).

Tenuto conto delle condizioni termiche regnanti e della impossibilità di far gareggiare i concorrenti delle tre classi, la Commissione preposta alla scelta dei temi, decide di far volare soltanto la classe 15 metri, facendole disputare una corsa di andata e ritorno di 381,3 km (Rieti-Pontassieve-Rieti).

Le prime partenze hanno avuto luogo alle 13,30, in condizioni abbastanza buone, tanto da permettere ai migliori concorrenti rapide salite fino a 3000 m QNH. Raggiunto il pilone di Pontassieve, sulla via del ritorno una bella strada di cumuli ha consentito a molti piloti veloci planate fino alla zona di Spoleto; dove però i concorrenti sono stati bloccati da un temporale che li ha costretti a variare la rotta per tentare di aggirare la sfavorevole formazione temporalesca. Tale fatto ha causato la perdita di notevole quota a molti piloti, i quali sono rientrati faticosamente a Rieti sfruttando modeste termiche secche e deboli ascendenze dinamiche di pendio a quote piuttosto basse.

Soltanto sei piloti sono riusciti a completare il percorso di gara ed a rientrare a Rieti; mentre 22 sono atterrati fuori campo dopo aver percorso oltre 300 km. Altri undici con-

correnti sono rimasti fuori campo con percorsi assai minori, ed i rimanenti quattro piloti hanno ripreso terra a Rieti senza gareggiare.

8 agosto 1985 - 9ª giornata di gare.

Dopo il passaggio dell'intensa perturbazione atlantica segnalata il giorno precedente, si è ricostituita sul Mediterraneo occidentale una vasta zona di alte pressioni raggiungendo i 1020 mb (fig. 5). Tale fatto ha reso eccessivamente ottimisti i membri della Commissione preposta alla scelta del tema di gara; i quali non tenendo forse nel dovuto conto la forte umidità del suolo bagnato dalla pioggia dei giorni precedenti, nonché la subsidenza in atto, hanno assegnato temi di gara di eccessiva lunghezza. Infatti le ascendenze termiche nelle regioni interessate dai percorsi di gara sono state di moderata intensità, eccezione fatta per il centro Sud, dove per la minor pioggia caduta, le condizioni termiche sono state migliori, grazie alla presenza di modeste formazioni cumuliformi sparse lungo i crinali appenninici attorno ai 2000 m di quota. Tuttavia a pomeriggio avanzato le ascendenze termiche erano ovunque di debole intensità e raggiungevano modeste altezze. In compenso, però, i pendii montani erano abbastanza portanti e le correnti ad essi associate hanno consentito a molti concorrenti di portare a termine i temi di gara.

Ecco in sintesi i risultati conseguiti dai piloti concorrenti nelle tre classi in gara.

Classe libera: corsa su percorso quadrangolare di 659,9 km, portata a termine da 8 concorrenti, mentre i rimanenti 7 hanno atterrato lungo il percorso di gara dopo aver compiuto 400-500 km di volo.

Classe 15 metri: corsa su percorso quadrangolare di 421,8 km, portata a termine da 35 concorrenti, mentre 5 di essi hanno atterrato lungo il percorso di gara dopo aver compiuto oltre 300 km ed altri 4 piloti tratti minori.

Classe standard: corsa su percorso quadrangolare di 505,1 km, portata a termine da 12 concorrenti, mentre 24 di essi

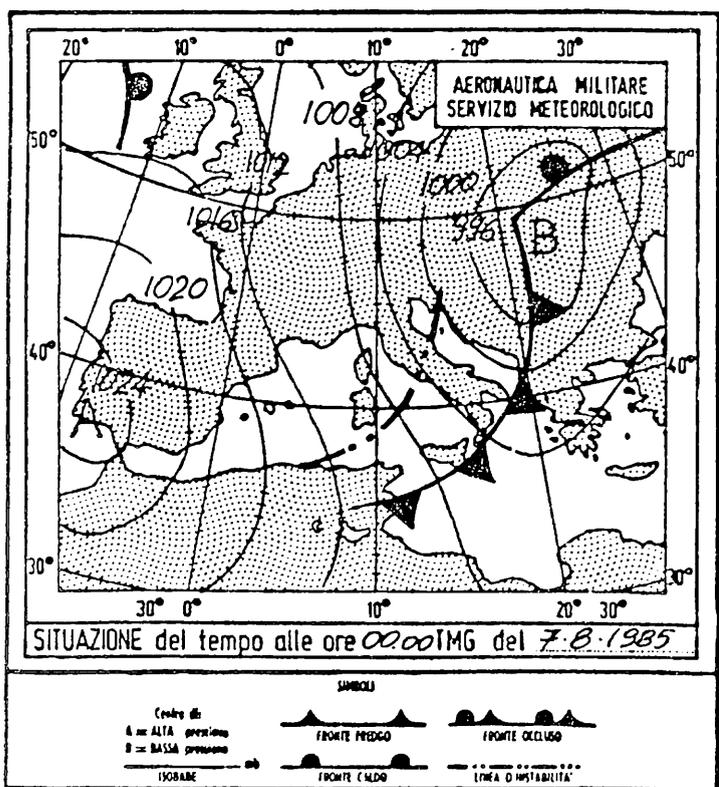


Fig. 4 - Situazione sinottica in superficie alle ore 00.00 TMG del 7 agosto 1985. Al seguito della perturbazione che ha interessato la nostra penisola continua ad affluire aria relativamente fresca dalle porte di Carcassonne.

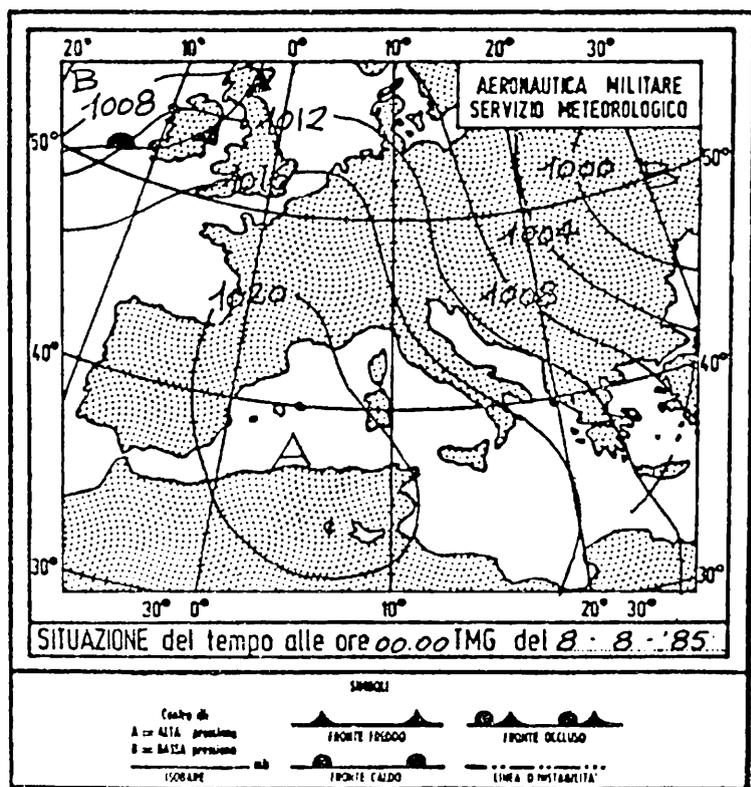


Fig. 5 - Situazione sinottica in superficie alle ore 00.00 TMG dell'8 agosto 1985. Dopo il passaggio della perturbazione segnalata il giorno precedente, sul Mediterraneo occidentale si è ristabilito un vasto campo di alte pressioni.

hanno atterrato fuori campo (15 dopo aver compiuto oltre 400 km; 8 oltre 300 km, ed uno oltre 200 km).

9 agosto 1985 - 10ª giornata di gare.

La perturbazione atlantica segnalata nei giorni precedenti è ormai sui Balcani e sul Mediterraneo centro occidentale si va ulteriormente consolidando l'area di alte pressioni segnalata il giorno precedente. Nel frattempo il suolo si è ulteriormente asciugato e la temperatura ha ripreso a risalire. Durante il primo pomeriggio i venti sono stati deboli variabili, a prevalente regime di brezza, e l'attività termoconvettiva costituita unicamente da termiche secche. Come previsto, però, verso le ore 16, raggiunta la temperatura di 29°C, il cielo ha cominciato a popolarsi di cumuli, sia nelle regioni del versante tirrenico sia in quelle del versante Adriatico. Col passare del tempo poi, le condizioni termiche sono andate ulteriormente migliorando in molti punti della catena appenninica, grazie alla convergenza della brezza di mare del versante Adriatico con il vento sinottico.

I concorrenti delle tre classi hanno così potuto disputare gare di velocità di notevole livello, permettendo alla totalità dei piloti di completare i temi di gara loro assegnati.

Ecco in sintesi i risultati conseguiti dai concorrenti delle tre classi.

Classe libera: corsa su percorso triangolare di 351,8 km portata regolarmente a termine dai 17 piloti in gara, a medie orarie di 119 km.

Classe 15 metri: corsa su percorso triangolare di 394,5 km portata a termine dai 44 concorrenti in gara (media oraria massima 116 km).

Classe standard: corsa su percorso triangolare di 290,4 km portata a termine dai 36 concorrenti in gara (media oraria massima 113 km).

10 agosto 1985 - 11ª giornata di gare.

Sul Mediterraneo centrale la pressione permane relativamente alta. Su tutte le regioni dell'Italia centrale e meridionale persistenza di cielo sereno e termiche secche fino al raggiungimento della temperatura di 27°C. Poco dopo si sono formati i primi cumoletti, con base iniziale attorno ai 1800 m QNH nelle valli e sopra i 2000 m sui rilievi orografici. I venti hanno spirato debolmente da Ovest Nord Ovest per tutto il pomeriggio. Nelle regioni del versante Adriatico sono apparsi in vari punti fronti di brezza marina, ma di debole intensità e piuttosto disorganizzati.

Ecco in sintesi i temi di gara assegnati alle tre classi ed i risultati sportivi conseguiti da ognuna di esse.

Classe libera: corsa su percorso quadrangolare di km 519,2 portata a termine da 5 concorrenti, mentre 10 hanno atterrato lungo il percorso dopo aver compiuto oltre 400 km; uno oltre 300 km e l'ultimo oltre 200 km. E' stata una prova interessante ma alquanto selettiva.

Classe 15 metri: corsa su percorso quadrangolare di 483,3 km, portata a termine da 20 concorrenti. Ben 21 piloti sono stati costretti ad atterrare a Spoleto nei pressi dell'oleificio Monini, in seguito alla formazione di un banco di nubi medio alte stratificate, associate all'estremo limite Sud di una perturbazione inattesa per quell'ora, che ha fatto cessare l'attività termoconvettiva nell'area compresa fra Perugia e Spoleto, costringendo al «fuori campo» ben 21 piloti che avevano già totalizzato 444 km del percorso di gara. Altri 3 concorrenti hanno preso terra ad Umbertide dopo aver compiuto 377 km del tema.

Classe standard: corsa su percorso triangolare di km 436, portato a termine da 28 concorrenti. Otto sono stati i fuori campo, compiuti però da piloti che avevano già superato 300 km del percorso di gara.

11 agosto 1985 - 12ª ed ultima giornata di gare.

La situazione sinottica sull'Italia è pressochè immutata.

Vasto campo di alte pressioni livellate (fig. 6); venti deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1500 m; flusso sinottico altrettanto debole attorno a Nord Ovest senza soluzione di continuità fino ad altissime quote.

Nella fase iniziale delle prove (ore 13), termiche secche fino a 1800 m QNH. Ma ben presto l'altezza e l'intensità delle ascendenze aumentarono sino a raggiungere sui rilievi più alti quote di 300 metri con velocità ascensionali di 3-5 m/sec. a metà pomeriggio. Anche le formazioni cumuliformi non si sono fatte attendere, e per brevi tratti erano organizzate in vere e proprie strade oppure associate a fronti di brezza marina, per lo più di origine Adriatica.

Nel pomeriggio avanzato le condizioni termiche si sono affievolite, ma i concorrenti in ritardo hanno potuto valersi sia delle ascendenze vespertine, particolarmente efficaci sui pendii soleggiati fino a tarda ora, sia delle correnti dinamiche di pendio. Grazie alle ottime condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato quest'ultima giornata di gare, la quasi totalità dei concorrenti ha potuto portare a termine i temi di gara loro assegnati.

Chiudendo la rapida rassegna delle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato questi XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela, rileviamo che quest'anno non si è riscontrata l'interruzione del caldo e del bel tempo che in passato era solitamente determinata da quei temporali che nella prima quindicina di agosto segnavano la fine della stagione estiva.

Volendo infine tirare un bilancio di ciò che questo ciclo meteorologico ha rappresentato per i primi Campionati Mondiali di Volo a Vela svoltisi in Italia, non possiamo che sottolineare la piena rispondenza delle condizioni atmosferiche alle esigenze del volo a vela d'alta performance.

A detta di tutti i piloti partecipanti, questo d'Italia è stato un campionato «duro» e impegnativo; non a causa della povertà delle situazioni meteorologiche — come è stato invece per alcune precedenti edizioni dei Mondiali — ben-

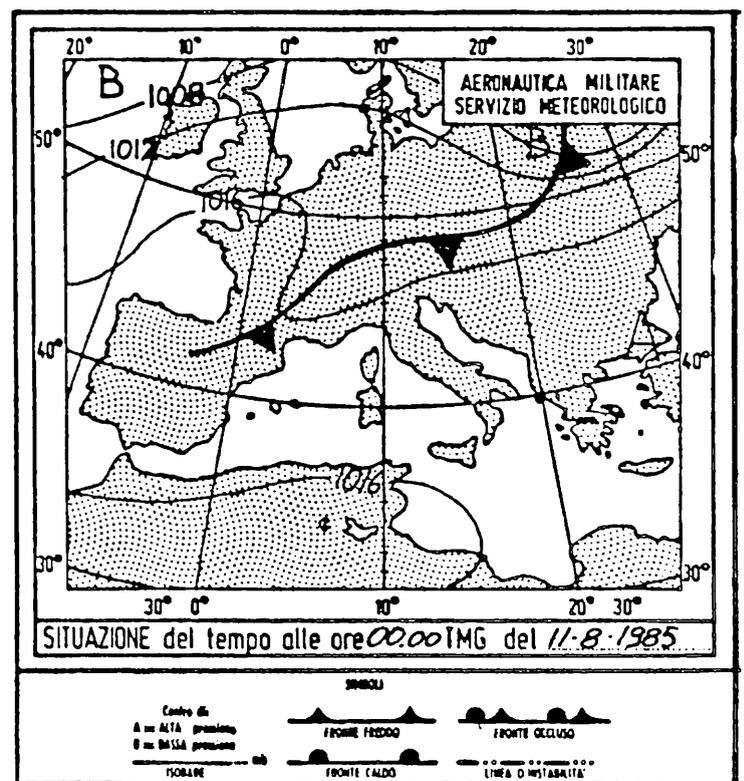


Fig. 6 - Situazione sinottica in superficie alle ore 00.00 TMG del 11 agosto 1985. Sul Mediterraneo centrale vasta zona di alte pressioni livellate. Una perturbazione atlantica attraversa l'Europa centro settentrionale interessando marginalmente il Nord dell'Italia.

sì per la scelta di temi di gara che, salvo poche eccezioni, sono stati tenuti ai massimi livelli di difficoltà pur in rapporto a condizioni di tempo quanto mai propizie al volo veleggiato.

Come è giustamente stato osservato da più parti, i piloti convenuti a Rieti per questa grande festa del volo a vela, non si sono imbattuti in fenomeni o fattori energetici «nuovi» (o almeno, così è stato per la maggior parte di loro); ciò che invece ha piacevolmente sorpreso molti dei concorrenti è stata la multiforme combinazione, la complessa compresenza di tante diverse risorse in uno spazio così angusto e irregolare come quello dell'Italia peninsulare. In una medesima giornata poteva capitare

di sfruttare, a seconda dell'ora e della regione, le più svariate fonti energetiche; dalla termica secca alle strade di cumuli; dai fronti di brezza isolati alle più complesse linee di convergenza, dall'onda di sottovento alla Thermal Wave o dalla Termoonda; dai venti di valle alle brezze termiche di pendio, o alle ascendenze dinamiche: un vero laboratorio del microclima, quale difficilmente i cultori del volo a vela possono trovare in altre regioni del mondo.

Diciamo grazie, dunque, a Rieti, per aver concesso al mondo volovelistico — e all'Italia in particolare — un'esperienza che rimarrà a lungo celebrata negli annali di questo nostro magnifico sport!

Plinio Rovesti

L'Italia consegna alla storia del volo a vela i XIX Campionati del Mondo, fra i più belli

di **Walter Vergani**

La competizione minuto per minuto

GLI ALLENAMENTI

Il primo giorno con tema ufficiale è stato il 22 luglio con 270/280 km per i «piccoli» e 353 per la «Open», orientati prevalentemente al Nord (Cortona, Umbertide); solo peraltro una ventina di piloti delle due classi vi si cimentarono con medie modeste per la Std. e più in linea per la «corsa». Il giorno dopo, con regime di alte pressioni a debole gradiente, venti da NW e cumuli base 2800 ONH si ebbero ancora temi sui 300 nella zona dell'Abruzzo per i piccoli ed a Nord per la Libera e che complessivamente una trentina di piloti hanno percorso con medie attorno ai 100/110 orari.

Le condizioni fumanti che hanno entusiasmato i concorrenti si sono stabilite il 24 luglio con venti deboli dal 3° e 4° quadrante, temperature di 35° su aria fresca e quindi cumuli sui 3000 ONH, ben definiti ed alimentati da robuste ascendenze. Su triangoli di 300/380 km situati sul versante orientale del teatro di gara la media delle velocità realizzate è stata di oltre 100 km/h, 119 e 124 per ciascuna delle tre classi Std., «corsa» e Libera, coi rispettivi vincitori a 120, 135 e 144 orari. Questo tipo di tempo è andato ancora migliorando nei due giorni successivi con basi ancora più alte, ascendenze di +5 e venti sempre deboli da W e NW. Il 25 con temi attorno ai 400 km ed orientati prevalentemente al Nord le medie delle velocità sono state ancora di 111-115-116 orari ma con massimi a 126, 132, 132 km/h; mentre il 26 luglio gli standard sono arrivati alla spettacolare «speed» di 137 (media 120) ed i corsa a 141 (media 124) per triangoli nell'Aquilano. La libera, con una prova su Guarcino (= Fiuggi) - Navelli - Sansepolcro si è dovuta accontentare di risultati un po' più modesti.

Il 27 luglio le condizioni sono state ancora buone con plafond sempre alto e venti da Ovest; tuttavia pochi piloti hanno affrontato i temi assegnati di 360, 420, 550 Km con medie più modeste specie per la 15 metri; il 28 luglio, infine, giorno della inaugurazione — effettuata alle 18 — nessun tema è stato proposto pur effettuando voli d'allenamento.

Come biglietto da visita, Rieti non poteva presentarne di migliori. Il Campionato ha preso avvio con i migliori auspici, in un clima amichevole ma non dimesso ed una cornice festosa che ha mantenuto fino alla fine.

LE PROVE - 1° GIORNATA

Il 29 luglio dunque 101 alianti, di cui 37 Standard, 47 «corsa» e 17 Libera con altrettanti piloti di 26 diverse nazionalità erano schierati per il decollo.



Avrebbero dovuto essere uno in più se non fosse mancata la partecipazione del brasiliano Walter Gabler, seriamente indisposto. Rimase a terra anche l'olandese Theo Van't Rood che danneggiò gravemente il suo ASW 20 nel fuori campo del 26 luglio, poichè il suo capo équipe chiese ed ottenne di sostituire non solo l'aliante, ma anche il pilota e, nonostante le regole lo vietassero, di cambiare addirittura classe.

Gerrit Kurstjens col suo Nimbus 3 arrivò quindi a rimpolpare la classe Libera.

Le macchine in gara furono quindi:

- 14 Discus, 9 LS4, 8 DG300, 4 Pégase BC, 3 Brawo polacchi (modificazione dello Jantar) per la Standard;
- 17 Ventus, 12 LS6, 8 ASW 20, 1 ASW 20B, 6 ASW 20C, 1 Mininimbus, 1 Krokus polacco ed un DG 300 che correva nella 15 metri;
- 13 Nimbus 3, 1 ASW 22, 2 Jantar 2B, 1 Nimbus 2B in classe Libera.

Il tempo previsto per la giornata era simile a quello della settimana precedente, con plafond e temperature alte (i soliti 35°), cumuli, qualche possibilità di degenerazione isolata. Venti da S-SW nello strato d'aria interessante. I temi venivano assegnati alle varie classi anche in funzione dell'obiettivo di evitare rocchi troppo fitti alla partenza ed arrivi troppo affollati e così ai 547 km della «Open», fatta decollare per prima, ed ai 488 km della «corsa», ha fatto riscontro il tema di 317 km della Std. ultima al decollo, e che data la relativa brevità della prova ha potuto permettersi qualche temporeggiamento al via.

In effetti però le condizioni non si svilupparono secondo le attese, benché il cielo apparisse invitante. La presenza di un fronte a ridosso dell'arco Alpino, intensificando per richiamo i venti da SW sull'Italia, probabilmente ridusse l'altezza della convezione (plafond delle termiche) ed anche la circolazione dell'aria fra le montagne e le valli, determinando una diversa direzione dei venti al livello inferiore. Al posto dei 3-4 m/sec. le ascendenze furono di circa 2 m/sec.

La standard prese il via fra le 14,38 e le 15. Gli arrivi iniziarono attorno alle 17,45. La «corsa» ebbe vita meno facile, ma in complesso solo 11 atterrarono fuori campo, dei quali la metà fra Spoleto e Piediluco, a causa dell'ora tarda. Le partenze avvennero fra le 14,07 e le 14,20 con i primi arrivi verso le 18,45.

La libera ebbe vita più dura. Il pilone di Sepino, sulla parte SE del Matese, era in sottovento e qualche concorrente ci lasciò le penne. Alcuni che con fatica e tempo riuscirono a rimontare sopravento si presero un ritardo che li penalizzò la sera al rientro, così che solo 7 alianti poterono chiudere il percorso, dei quali gli illustri Renner, Gantenbrink e Gimmy con oltre un'ora di ritardo sui primi quattro che impiegarono circa 5 ore e mezza, partendo verso le 13,40.

Gantenbrink in particolare tagliò il traguardo di arrivo due minuti prima della chiusura alle ore 21, quando la notte già incombeva; tuttavia l'elevato numero di atterraggi fuori campo limitò il danno a meno di 200 punti persi, nonostante l'abbondante ora e mezza di ritardo.

In questa prima prova gli italiani della standard andarono abbastanza bene: pur 7° e 10° Brigladori e Gavazzi realizzarono oltre 930 punti. La «corsa» andò un poco meno bene con Ghiorzo e Galetto 21° e 22° e circa 800 punti. Nella libera Mussio incappò in un fuori campo a Rivisondoli (257 km) e perse quasi 700 punti.

2° PROVA

Il fronte a Nord delle Alpi si presentava il mattino a ridosso della pianura padana. Più a sud pressione di 1012 mb con plafond previsto di 3000 m QNH, cumuli con possibilità di qualche degenerazione, venti ancora da SW. Buone condizioni dunque, ed i temi ne tennero conto, con lunghezza maggiore alla standard, prima a partire. Inizio decolli alle 12,45, cioè 15' prima del giorno precedente. Alla standard fece seguito la «corsa» e per ultima la libera.

Quello che accadde, e che di nuovo limitò la forza delle ascendenze, fu che l'avanzamento del fronte, più lento del previsto, rallentò il miscelamento della massa d'aria che avrebbe favorito il formarsi di cumuli di un qualche sviluppo ed inoltre limitò l'incremento del vento prefrontale sinottico. La temperatura raggiunse i 35° previsti, ma la massa d'aria più secca diede termiche blu neanche tanto forti essendo per un paio d'ore il vento e quindi l'energia nell'aria, più deboli.

La standard, partita fra le 13,30 e le 14,15, se la cavò abbastanza bene, con sei soli fuori campo di cui tre nell'area di Spoleto, e nonostante le condizioni al sud fossero state ancora più povere. I primi arrivi si ebbero alle 18,30, con qualche raggruppamento di alianti spettacolare sulla linea del traguardo ma senza problemi. La 15 metri, partita fra le 14 e le 14,25 e viaggiando mediamente a 10 km/h meno della consorella, ebbe qualche arrivo crepuscolare in più, ma anch'essa se la cavò

con 7 fuori campo più due (il nostro Galetto ed il cileno Radic) cui non venne riconosciuto l'arrivo non essendo venute le fotografie di Piediluco a causa del buio incipiente. L'ultimo arrivo cronometrato della 15 metri fu alle 20,22, quello del danese Wienberg.

Nella libera, partita fra le 14,20 e le 14,40, le cose non furono molto diverse con quattro fuori campo, fra cui purtroppo ancora il nostro Mussio, e con problemi ad OPI.

I nostri della standard si classificarono a metà lista pur senza gravi danni di punteggio (Leo a 875 punti e Marco ad 852). Ghiorzo nella corsa ebbe il 31° posto con poco meno di 800 punti.

L'argentino Urbancic e lo spagnolo Martinez-Moneo danneggiarono l'aliante in atterraggio fuori campo. Il primo, prendendo terra rovinosamente nella zona inatterrabile del lago di Scanno, dovette successivamente ritirarsi; il secondo fu costretto a due o tre giorni di forzato riposo in attesa che Gerard Waibel e Paul Schofield con duro lavoro lo rimettessero in linea.

3° PROVA

Il mattino del 31 luglio, alle prime ore, il cielo si presentava coperto, con vento da SW mentre qualche goccia di pioggia cadeva qua e là isolatamente. Il pronostico non era facile, con un fronte che alle ore 2 del mattino ancora si trovava sull'asse Sardegna - Toscana - Veneto ed una bassa di 1008 mb centrata sulla pianura padana. Il sondaggio termodinamico rivelava la possibilità di ascendenze a partire da 26,5° con cui sarebbe stata distrutta l'inversione notturna nella valle; cumuli con base a 1700 QNH con 29° e poi, superato uno strato isotermico spesso 400 metri, con base a 2100 in valle e 2300 in montagna. Ma quale temperatura sarebbe stata raggiunta con tale copertura?

Furono assegnati due temi per classi: uno principale (335, 348, 281 km per libera, corsa e standard) ed uno alternativo, che fu poi quello definitivamente assegnato, di 209, 237, 211 km tutti orientati al nord, con decollo che poi avvenne, di rinvio in rinvio, alle 14,45 per la «corsa», seguita dalla standard e dalla Open.

Già allo sgancio dei primi a partire le condizioni erano buone: anche se qualche cumulo rovesciava la sommità gettando ombra su qualche tratto di percorso (per fortuna per breve durata) ed anche se qualche cima era dentro le nubi. I temi si dimostrarono comunque fattibili, nonostante il tardivo decollo e forse, per la libera, troppo corto con temi inferiori alle due ore.

Nella standard, partita fra le 16 e le 16,20, si verificarono solo 4 atterraggi in campagna. Brigladori e Gavazzi non ebbero una felice prova cominciandosi 12° e 27° con 15 e 30 minuti di ritardo sul vincitore, Leutenegger. Tuttavia riuscirono a contenere il distacco in punti a 145 e 253 in meno rispetto allo svizzero anche grazie al coefficiente di svalutazione della prova che attribuì al vincitore 806 punti anziché 1000.

La Open Class ebbe un solo fuori campo, illustre quello di Klaus Holighaus. Verso la fine del percorso, Klaus ebbe qualche goccia d'acqua che gli fece perdere qualche metro in più del previsto sui pochi che già aveva all'entrata della Val Nerina. Non riuscì a raggranellare quei pochi metri che gli occorrevano per la planata finale, come riuscì a qualche suo avversario e fu costretto a terra a Scheggino. La prova fu appannaggio di Blatter con un tempo di 1 h 42' mentre il nostro Mussio realizzò una velocità inferiore di 17 km/h aggiudicandosi 469 punti su 605.

La 15 metri ebbe vita più dura e più di metà del lotto dei concorrenti fu costretta a terra nell'area Trasimeno-Todi-Foligno, fra cui qualche buona «firma». De' Orléans, settimo tempo dopo i quinti a pari merito Galetto ed Asikainen, riferì che da 30 km a sud fino al pilone di Cortona l'aria era assolutamente stabile e che solo grazie ai suoi 2000 metri riuscì ad effettuare l'andata e ritorno di 60 km recuperando un cumulo alla fine del tragitto che invece non gratificò altrettanto alcuni suoi avversari. Ghiorzo rientrò alle 20,14 grazie alla quota fatta centimetro su centimetro su un camino di una fattoria dove si grigliava la cena.

Il giapponese Oda, il cileno Radic, i belgi Sander e Stouff sr., l'argentino Frank ebbero danneggiati in vario modo l'aliante. Perdendo un solo giorno di gara, Henry Stouff riuscì a recapitare l'aliante a Valbrembo per la riparazione ed averlo indietro per la 5° prova.

4° PROVA

Il 1° agosto un promontorio di alta pressione interessava il teatro di gara con venti leggeri da S e SW fino a 2500 metri, ruotanti a quote superiori ad Ovest rinforzando. Allo sgancio

dei primi alianti, decollati alle 12,45, il plafondo era già di 1800 QNH con buoni valori, ma in seguito questi diminuirono. Al Sud ci fu prevalenza di termiche secche, difficili da centrare secondo il rapporto di Galetto sotto i 1300 m mentre al Nord, secondo Gantenbrink s'era stabilita una massa d'aria diversa con cumuli aventi base a 3000. Qualche tratto di fronte di brezza fu trovato nella valle di Gualdo Tadino fino al Monte Nerone. Termiche abbastanza regolari.

I temi furono baricentrati a Sud per i «piccoli» (Monteroduni - Assisi e Pescasseroli - Assisi, 441 e 350 km per la standard e la «corsa» rispettivamente) ed a Nord (Anversa - Sansepolcro, 457 km) per la libera. I concorrenti della standard presero il via dalle 13,36 alle 14,13 (Brigliadori alle 14,12), quelli della «corsa» dalle 14 alle 14,32 e quelli della libera dalle 14,09 (Mussio alle 14,12) alle 14,32 (Renner, Gimmy) parimenti. Il monte Velino (secca) non fu molto buono (Gantenbrink), Celano migliore, Anversa buona, il ritorno al Velino così-così, il Subasio discreto e poi l'orgia dei 3000 QNH con brezza di mare. Bruno Gantenbrink salì a 2900 a Sansepolcro, riprese 300 metri a Gualdo Tadino, 200 a Trevi e si trovò a casa. Dugerdil al ritorno dal secondo pilone traversò subito ad Est al Monte Nerone, si trovò a Trevi con quota sufficiente per l'arrivo e tirò diritto. Mussio impiegò 17' in più del vincitore (ancora Blatter, che però era partito anch'egli non molto tardi) e fu 7' con 880 punti.

Brigliadori vinse la prova. Una bella vittoria italiana che fece guadagnare a Leo 2 posti in classifica passando al 6° posto in generale. Anche Gavazzi, pur 9° nella giornata, ebbe 957 punti e passò dal 15° all'11° posto. Il campione del mondo Oye fu l'unico fuori campo.

Nella 15 metri le cose andarono peggio con Ghiorzo e Galetto 20° e 27° ad oltre 30' dal vincitore, il «marziano» Jacobs, ma anche da Meuser, Petterson e Wells, con un punteggio di 737 punti per Stefano e 705 per Giorgio. Anche Alvaro De' Orléans non fece una gara eccezionale con 708 punti, mentre i fuori campo furono 3.

5° PROVA

Un fronte freddo su Firenze-Venezia alle 0000Z passando durante la notte lasciò posto ad un crinale di alte pressioni con aria più fresca, più tersa e più instabile, che con venti leggeri dal 3° quadrante diede cumuli con base 2700, anche riuniti in strade di notevole lunghezza, alimentati da robusti +5. I fronti di brezza dal Monte Penna ad Assergi e con base 2600/2800 diedero il tocco finale a questa splendida giornata.

Con decolli alle 12,45 per la 15 metri, prima nello schieramento, seguita dalla libera e quindi dalla standard, i temi assegnati furono di 470, 474 e 313 rispettivamente ed orientamento N e NE.

La «corsa» si presentò al traguardo di partenza abbastanza compatta, salvo qualche ritardatario, fra le 13,30 e le 14; la libera ancor più compatta attorno alle 2 pomeridiane, mentre la standard prese il largo ad ondate fra le 14,10 e le 15,20 coi migliori tempi realizzati da coloro che lasciarono la valle reatina fra le 14,07 e le 14,36.

Brigliadori e Gavazzi fotografarono l'orologio alle 15. Trovarono cumuli con +4 e +5 fino alla fine dei primi Martani e cielo blu fino a Perugia, da dove ripartivano i cumuli bene organizzati con base 2100 fino al pilone di Viamaggio. Un buco di blu da lì al Monte Nerone - Cagli dove il vento spirava da NE. Marco trovò buone ascendenze in mezzo alla valle. A Gualdo Tadino il vento era di nuovo da NW e da 1300 risalì al top con un +3. Leo e Marco furono 7° ed 8° con 106 km/h.

Mussio trovò ottime condizioni fino a Bibbiena, salendo solo col +4 di media e scartando le termiche appena più deboli. Sfruttò poi la brezza di mare prima del 2° pilone, appena a sud del quale c'era un grosso temporale che non diede noia; seguì una linea di cumuli che portava direttamente a Spoleto ed arrivò a Rieti con 133 km/h di media, classificandosi sesto a 880 punti contro i 142 di Gantenbrink, miglior tempo di tutto il campionato.

Nella 15 metri vinse Goudriaan (Sud Africa) a quasi 126 di media, con i nostri Ghiorzo e Galetto 19° e 22° a 12 e 16 km/h di distacco; sei furono i fuori campo contro uno della standard. Nella libera l'australiano Giles risulta atterrato a Rieti senza il pilone di Spoleto, forse per difetto fotografico.

La giornata vide a Rieti Hans Werner Grosse, visitatore, che fu prontamente intervistato da molti giornalisti, ed il Dr. Joachim Kuettner, conoscitissimo meteorologo famoso per il suo volo

d'onda di 600 km pionieristicamente effettuato negli anni 60. Dopo cinque prove, la classifica generale vedeva in testa ancora Leutenegger nella standard, seguito dal tedesco Lackner, da Opitz e da Brigliadori a 136 punti di distacco; Gavazzi 9° a 322.

Nella corsa dominava lo statunitense Jacobs, vincitore di tre delle cinque prove, con Kuusisto 2° a 241 punti e Musters 3°; Ghiorzo e Galetto 18° e 28° con 860 e 1146 punti di distacco. In libera Blatter, vincitore di tre prove e leader fino a quel giorno, precipitò al 5° posto in classifica generale a causa dei suoi 106 di media contro i 135 di Linskey che, pur terzo nella giornata, prendeva il comando della classifica. Mussio saliva di due posti al 12° posto con 2855 punti.

6° PROVA

Un'alta pressione di 1016 mb su tutta l'Italia ed il Mediterraneo, con venti leggeri da NW a tutte le quote davano al mattino l'idea di una «big day» che se non lo fu dal punto di vista meteorologico lo fu certamente dal punto di vista performance dei piloti, come acutamente osservò Cibic dalle colonne del bollettino del Campionato. Cumuli piatti a 2900 metri per uno strato isotermico da 2300 a 2800 si sarebbero avuti sui rilievi. Così, viste anche le prestazioni del giorno precedente, una «big task» di 751 km venne affidata alla libera, distanza mai decisa in nessun campionato del Mondo e mai volata interamente in Italia. La «corsa» ebbe 575 km e la standard un tema più corto di soli 430 km, ultima a partire.

In effetti la subsidenza anticiclonica dovuta alle alte pressioni ridusse l'instabilità dell'aria e la forza delle ascendenze (+2, +2.5) impedendo altresì la formazione di cumuli; tuttavia l'alta temperatura rese lunga la giornata e qualche onda serale consentirono rientri anche notturni. De' Orléans atterrò in pieno buio alle 21,40; Holighaus volò da Arezzo a Rieti senza spirare.

La standard, partita ultima e compatta a cavallo delle 14, salvo un paio di ritardatari, fornì i primi arrivi alle 18,05 ed ebbe solo due fuori campo; la 15 metri, partita anch'essa in 17 minuti a cavallo delle 13,30 ne ebbe 16 teorici in quanto l'arrivo di De' Orléans a traguardo chiuso venne considerato distanza e ad Urbina fu riscontrata un'irregolarità fotografica; Ronnestad ebbe zero punti per errato 1° pilone. I primi arrivi della «corsa» avvennero alle 19,21, quando sembrava impossibile che qualcuno chiudesse il percorso. La libera, che aveva avuto una partenza anticipata attorno alle 12,30 data la lunghezza del tema, riuscì nonostante la giornata non fumante a fornire ben 11 rientri su 17. Purtroppo due di essi, fra cui il nostro Mussio e l'inglese Jones, non furono premiati nel loro sforzo ottenendo punti per la sola distanza e perdendone almeno 300, a causa della chiusura del traguardo di arrivo per il buio incipiente. Vinse Renner atterrando per primo alle 19,50, secondo Linskey atterrato alle 20,10; poi Gantenbrink ed Holighaus alle 20,18 ed alle 20,24, e via via gli altri verso il buio.

Nella «corsa» Goudriaan ripeté le performances del giorno prima vincendo questa volta a soli 97 km/h con Ghiorzo 13° ad 86 di media e Galetto fuori campo a 487 km (437 punti); la standard ebbe invece i 107 km/h di Back con Brigliadori ottimo 4° con 104 e Gavazzi 13° a 101. In classifica generale Leo guadagnava ancora un posto avvicinandosi alla medaglia d'oro finale.

7° PROVA

Il 4 agosto le carte meteo delle 0000Z davano un fronte piazzato sul Mediterraneo occidentale con asse Baleari-Genova-Bolzano. La previsione annunciava per la giornata 2-3/8 di cirri e cirrostrati, temperatura massima 30° alle 16, cumuli a 2500 con probabilità di isolate degenerazioni, venti da NW abbastanza forti. Per questo fatto e visto come erano andate le cose il giorno prima, gli entusiasmi si calmarono e vennero assegnati più modesti di 308, 285 e 357 km con la standard prima al decollo ed ultima la libera, orientati al Sud.

In effetti la giornata confermò le previsioni e si ebbero anche stratificazioni cumuliformi specie nel versante Adriatico (Cittareale, 2° pilone della «corsa»), ed anche onda, specie nel primo pomeriggio. Qualche temporale fu evitato dai concorrenti. I pendii funzionarono bene quando le termiche erano assenti.

Brigliadori prese l'onda prima della foto dell'orologio, sulla verticale di Piediluco e sui collinini a Sud. Salito a 3900 QNH, riuscì a fotografare a 3300 alle 14,28. Il tedesco Back salì ancora più alto, ma non poté fotografare perchè le nubi coprivano l'orologio. Linskey rinunciò all'onda per non perdere tempo e fotografò a 1400 QNH. In complesso tutte e tre le classi, salvo

qualche ritardatario, partirono fra le 14 e 15,15 con Galetto e Ghiorzo fra gli ultimi.

Brigliadori, sesto con 104 di media su 113 del vincitore Kjallstrom, prese il comando della classifica generale avendo fatto meglio di 10 e 11 km/h dei suoi avversari Leutenegger e Lackner. Gavazzi 8' con 102 orari diminuì il distacco dal 2' in classifica generale pur rimanendo 5'. La standard ebbe un solo fuori campo, più uno teorico per irregolarità fotografica.

Nella 15 metri Jacobs (USA) rivinse per la quarta volta ad oltre 119 orari e portando a 600 punti il distacco in classifica generale dal secondo, Petterson (Svezia) essendo andati maluccio Kuusisto e Musters, precedenti 2' e 3', con 24 km/h di ritardo.

Galetto e Ghiorzo, pure in giornata nera, sono fra i 7 fuori campo teorici (5 effettivi) con 130 km e 183 punti ciascuno.

Mussio realizza 104 orari sui 114 del primo, Holighaus, e rimane 12' in classifica generale. Gantenbrink si prende 43 km/h dal compagno ed amico Holighaus e ciò gli costa ben 630 punti di distacco; due atterrano fuori campo.

Bourgard inizia bene il volo col Ground Clock a 2400 QNH. Copertura e brezza di mare a Castel S. Vincenzo, primo pilone, rendono difficili le cose. Gantenbrink, nel tentativo di prendere il pilone da Sud, si incastra a Monteroduni dove fabbricherà il ritardo, mentre Holighaus, audacemente di pendio in pendio, riesce a raggiungere le termiche a Rivisondoli. Paul Bourgard, invece, con intuizione migliore vola pieno Ovest per aggirare il nero e passando sopra Cassino raggiunge migliori condizioni più in fretta e risale il percorso passando dal lago del Turano e Terni. Solo che qui sbaglia ad impostare la rotta e, sbucando al Subasio anziché a Trevi, ultimo pilone, perde con i 40 km percorsi in più tutto il suo vantaggio.

8° PROVA

Dopo sette giorni continuativi di prove, il 5 agosto fu dedicato al completo riposo. Il 6 agosto un fronte che alle 0000/Z era sulle Prealpi, raggiunse al mattino la zona di Rieti portando con sé coperture a due e tre piani e qualche pioggia, per cui la giornata fu neutralizzata.

Il giorno dopo la situazione non appariva migliore e sembrava che la meteo volesse prendere vendetta di sì tanti giorni di bel tempo (dalla gara del Velino!) regalando un altro «no task» day. Coperture alte e spesse resero perfino impossibile rilevare i venti in quota: l'unico dato disponibile era un 340° a 2000 con forza 30-35 nodi fornito dal Terminillo. Una bassa pressione centrata sulla Dalmazia era responsabile di tutto ciò.

Per un paio d'ore sembrò quindi impossibile gareggiare; ma dopo una mezz'ora il tempo andò migliorando dall'Ovest e lo schieramento che prevedeva la 15 metri in testa, seguita dalla standard e dalla libera sembrò non essere stato fatto inutilmente. Dopo qualche rinvio iniziarono i decolli alle 14,15 che però vennero sospesi dopo l'ultimo della «corsa» che fu quindi la sola classe a gareggiare.

Allo sgancio i piloti, che avevano come tema un'A/R a Pontassieve di 381 km, trovarono buone condizioni e plafond a 1800 con anche strade di cumuli. Le partenze presero avvio alle 14,50 e si prolungarono per un'ora con i migliori della giornata attorno alle 15, così come fecero anche i nostri Ghiorzo e Galetto. Le strade di cumuli avevano comunque un andamento divergente con la rotta per cui ad un certo momento i piloti dovettero abbandonarle e buttarsi pieno Ovest.

Fra coloro che erano andati perfettamente in rotta, 11 furono, costretti all'atterraggio dopo poche decine di chilometri fra Narni ed Acquasparta. Alcuni di questi piloti erano partiti troppo tardi.

Al ritorno da Pontassieve le cose andarono abbastanza bene fino alla zona di Todi, dove un vento da NE si era intanto stabilito complicando le cose e costringendo tutti a voli raso terra se non all'atterraggio. Jacobs, il primo ad annunciarsi alle 18,30, dopo un volo rizzacapelli da Todi a Piediluco, riuscì a ricuperare in questa zona le poche centinaia di metri necessarie ad arrivare e vinse la prova con 109 di media ed 833 punti. Altri 5 riuscirono a rientrare (l'ultimo, Meuser con 70 orari) mentre gli altri rimasero fuori campo. Galetto e Ghiorzo con 329 e 339 km si piazzarono 19' e 15' con 648 e 667 punti.

9° PROVA

L'8 agosto sembrò che le condizioni fumanti fossero ritornate. Un'alta pressione centrata sulla Francia dava valori di 1016 e 1012 anche nella zona di Rieti, con venti da Sud fino a 1000 metri,

deboli, e da NW 10/20 nodi fino a 4000, più forti a 5000. Cumuli previsti inizialmente a 2100 poi a 2600 e 2800 sui rilievi, per cui fu assegnato un complesso di temi di 657 km per la libera, prima a partire alle 12,30, di 505 alla standard e di 421 alla «corsa» ultima al decollo. L'area dei temi era prevalentemente a SE e ad Est tranne che per la 15 metri che aveva SE e Nord.

Invece la subsidenza anticiclonica e l'umidità del terreno ridussero la prevista forza delle ascendenze al Nord, mentre al Sud si trovarono i 2000 seppure con ascendenze non così facili da centrare.

La 15 metri, favorita da un tema più corto, ebbe l'80% dei rientrati, con 9 fuori campo teorici (7 effettivi), e ciò nonostante le partenze fossero avvenute fra le 14 e le 14,40; le altre classi ebbero vita più dura.

Fra gli «outlandings» della 15 metri ci fu Petterson, secondo in classifica generale che con i suoi 268 punti del giorno precipitò al 9° posto; mentre i nostri Ghiorzo e Galetto si vendicarono del giorno innanzi con due bellissimi 7° ed 8° posto con 102 e 100 km/h rispetto ai quasi 109 del vincitore De' Orléans, che guadagnò ancora un posto piazzandosi 10° in classifica generale.

Nella standard le cose andarono diversamente. Il ritorno da Cortona presentò diversi problemi ed anche Brigliadori finì basso a Todi, ad 80 metri di altimetro ma riuscì a riprendersi ed assieme ad altri 11 fra cui Gavazzi rientrò al campo. I restanti 24 concorrenti atterrarono per la maggior parte al ritorno dal 3° pilone nella zona di Magionc-Assisi-Spoleto. Con il 5° posto di Gavazzi ad 85 di media rispetto ai 98 del vincitore Nurminen (Finlandia) e con il 9° di Brigliadori i due italiani si assicurarono il 1° e 2° in classifica generale.

Mussio nella libera riuscì con un volo di oltre 7 ore a rientrare, ultimi degli otto, capitanati da Blatter con 97 di media. Holighaus, nono al traguardo, si vide depauperato dei 267 punti della velocità per tardivo arrivo e ne perse altri 50 quale penalità per tardivo atterraggio. Punito insomma per aver saputo realizzare l'enorme prova — relativamente alle condizioni — affidatagli. A quando le penalità agli organizzatori?

10° PROVA

La nona prova per la standard ed Open, la decima per la «corsa» furono abbastanza corte in chilometri ed ore di volo, più o meno tre.

La solita alta pressione sul bacino del Mediterraneo alle 0000/Z garantiva buona insolazione con massimo di 29° alle 16 sufficienti ad assicurare un plafond di 2500 e 2800 sui rilievi con venti deboli da Sud e SW fino a 1500 e più sù da NW 12/14 nodi. I temi assegnati furono di 290 km per la standard, seconda al decollo, 394 per la 15 metri, prima al traino e 351 per la libera.

La temperatura salì robustamente, ma le termiche furono secche lungo il primo lato dei triangoli che era al Sud. Dopo le 16,30 un flusso da Ovest, portando aria più umida ed instabile sulla zona dell'Aquila permise la formazione di cumuli ed anche la formazione di una convergenza fra brezza di mare Adriatica e vento sinottico, così che le tre classi volarono una prova di pura velocità, favorita da un plafond piuttosto alto (3000 metri al Genziana ed al Gran Sasso, con i +5) e bei cumuli al Vettore, con buoni allineamenti Terni-Subasio.

La 15 metri prese il via alle 13,50/14,40, con i nostri, assieme ai migliori della giornata, alle 14. La standard partì fra le 14,17 e le 15,38, ma i 10 migliori fra cui Gavazzi fotografarono alle 14,50 più o meno 3 minuti. Leonardo forse partì un po' troppo presto, alle 14,46 e non poté fruire non tanto di migliori condizioni, quanto di un buon gruppo che includeva i suoi più immediati inseguitori in classifica generale. La libera prese il via dalle 14,23 alle 15,54 (Holighaus).

Nella «corsa» vinse Gerbaud con 116 di media, Stefano e Giorgio a 112 e 101 rispettivamente 11° e 31° della prova. Il 33°, Wienberg, 100 orari e l'ultimo, a 85 orari, si presero 745 e 499 punti in una gara che non ebbe nessun atterraggio in campagna in nessuna delle tre classi.

Nella standard vinse Mozer a 113 orari, con Gavazzi 9° a 108 e Brigliadori 13° a 106, i 100 orari al 24° posto di Lyons (N. Zelanda) e l'ultimo ad 83 km/h. Leonardo mantenne il primo posto in classifica generale, pur perdendo qualche punto nei confronti di Leutenegger e Lackner suoi diretti inseguitori, che sorpassarono Gavazzi retrocesso dal 2° al 4° posto.

Nella libera vittoria di Renner a 119, secondo Blatter a 118, terzo Bourgard a 118, con Lynskey 5° con 112, ancora al primo po-

sto in generale con 146 punti su Blatter e 157 su Renner che sarà il vincitore di questo mondiale.

11° PROVA

Pressione a 1012 mb con un fronte in movimento al Nord delle Alpi era la situazione alle 0000/Z del 10 agosto, penultimo giorno di gara. Venti dal 3° quadrante deboli e cumuli previsti a 2000 (2400, 2600 sui rilievi) per le ore più calde (le 16) e con 29°. Termiche secche fino a 1800 metri si svilupparono velocemente ed ancora una volta fronti di brezza accelerarono la velocità dei concorrenti, per quanto questi fronti fossero rotti e talvolta turbolenti. Nel pomeriggio avanzato il plafond si abbassò per effetto nubi alte che anzi tagliarono le termiche ai ritardatari. Trentasette aliante, la maggior parte «corsa», atterrarono a Spoleto, nel campo «Monini», ma altri presero terra a Foligno, Piediluco, Umbertide. In totale 44, di cui 8 standard, 12 libera.

I temi assegnati furono 436 km alla standard, seconda al decollo, 483 alla 15 metri, prima al traino previsto per le 12,45, e 519 per la libera. Orientamento verso Sud e poi al Nord. In effetti quasi tutti i concorrenti attesero anche troppo a prendere il via, con la 15 metri fra le 13,30 e le 14, la standard mezz'ora più tardi con la libera.

Probabilmente se fossero partiti prima molti si sarebbero salvati dal fuori campo: Andersen, Danimarca, il vincitore della standard, fu infatti il primo a partire, seguito da Gavazzi che però s'incastò perdendo mezz'ora, mentre Brigladori, sesto con 103 contro 107 del primo, prese il via a metà campo per motivi tattici.

Leonardo mantenne tuttavia il primato, cedendo solo 21 punti a Leutenegger e facendo comunque, anche se di poco, meglio di Lackner; Gavazzi invece passò al 5° posto, superato da Back.

Nella «corsa» vinse Karlsson (Svezia) con 101 e altri 14 si piazzarono fra i 90 orari ed i 100. Ultimo dei rientrati Gatolin a 73 di media. Ghiorzo e De' Orléans terz'ultimo e penultimo con circa 800 punti e gli altri 24, come s'è detto, fuori campo. Il leader Jacobs, pur con 16' di ritardo, se la cavò con 46 punti di distacco ma anzi migliorò la situazione in classifica generale.

Nella libera vinse Renner, a 98 di media, nonostante l'arrivo per primo di Gimmy a 121 km/h lo facesse vincitore «alla grande» della prova: ma in seguito si accortò che aveva sbagliato a segnare sulla carta il 3° pilone, per cui aveva eseguito un tema di 40 km più corto. Questo gli costò la bellezza di 654 punti ed il 4° posto in classifica generale.

Dopo Renner e Gimmy, considerato fuori campo, altri 4 piloti chiusero il percorso e furono Holighaus, Lynskey, Gantenbrink e Giles; gli altri atterrarono prevalentemente fra Perugia, Foligno e Spoleto, fra cui il nostro Mussio.

12° ED ULTIMA PROVA

La 12° prova per la «corsa» e l'11° per la standard e la Open fu assegnata l'ultimo giorno di gara, l'11 agosto. Il tempo si presentò ancora dominato da un'alta pressione sull'Italia e sul Mediterraneo con venti deboli da Sud fino a 1700, SW più sù 4-6 nodi. Cumuli previsti a 2000, poi 2600 sui rilievi.

I temi decisi furono relativamente corti: 276 km per la standard, prima al decollo, poi 341 per la 15 metri e 392 per la libera.

I concorrenti presero il via fra le 14 e le 15 (Brigladori ed i suoi inseguitori fra gli ultimi) per la standard e per la 15 metri che però fu più compatta; fra le 14,25 e le 14,45 la libera.

Già allo sgancio termiche secche di buon valore portarono gli aliante a 1800 metri, ma all'inizio furono abbastanza distanziate.

Nel pieno pomeriggio il plafond si alzò a 3300 metri, con valori di 3 fino a +5 m/sec. e piccoli segmenti di strade di cumuli e fronti di brezza furono riscontrati.

Sembrava che condizioni meteo facili e temi corti, con i leader della classifica insediati con buoni margini di punti non dovessero dar luogo a sorprese. Invece ve ne furono, almeno nella libera dove Lynskey andò ad urtare contro un'altopiano gibboso nel tratto ad Ovest della piana di Avezzano e fu così costretto ad un fuori campo che lo precipitò dal 1° al 5° posto con iniziali allarmanti notizie circa lo stato della sua salute e del suo aliante. Il fatto è che Lynskey tardava ad uscire dal suo aliante e Federico Blatter, che spirava sopra di lui, ne dava annunci in modo giustamente drammatici. Probabilmente la delusione e lo sconforto trattennero Lynskey nel suo abitacolo, con l'aliante che aveva subito solo danni ad una pateletta del carrello ed un buco nell'ala.

L'altro infortunato fu Leutenegger, diretto avversario di Brigladori, che tallonava a 122 punti di distacco alla fine del

giorno precedente. Benchè fosse in leggero ritardo su Leonardo, 16° a 101 punti dal vincitore della prova, spingeva l'arrivo oltremodo, venendo costretto così ad un atterraggio fuori i limiti del campo di Rieti, nel quale fra l'altro danneggiava non troppo gravemente il suo aliante. Anche Simon Leutenegger scivolava dal 2° posto in classifica generale al 12° in classifica finale, perdendo la possibilità di una meritatissima medaglia d'argento. Nella 15 metri Jacobs, 18° con 8 km/h di distacco dal vincitore, manteneva facilmente il primato favorito dai suoi abbondanti 650 punti di vantaggio sul 2°.

Le prove hanno visto un solo fuori campo nella standard ed uno nella «corsa», solo Lynskey nella libera.

Gavazzi, con poco meno di 100 orari rispetto ai 112 del vincitore Kjalstrom dovette abbandonare il 5° posto per il settimo e certamente gli nocque la disgrazia occorsa a suo nipote e squadrista Francesco. Ghiorzo e Galetto, 12° e 13° a 7 km/h da Gerbaud, conclusero degnamente questo Campionato che specie per Giorgio non è stato molto fortunato; mentre nella libera Mussio si classificava 11° con 98 orari rispetto ai 118 di Holighaus e manteneva la stessa posizione in classifica finale.

Brigladori, Europeo nell'82 e vincitore del premondiale dello scorso anno, ha meritatamente guadagnato la prima medaglia d'oro di volo a vela della storia italiana. Il suo successo conclude una lunga marcia di avvicinamento iniziata nel 1963 in Argentina con un buon 4° posto, continuata dopo un decennio di assenza dalle competizioni internazionali in Finlandia (6°) a Paderborn (4°) ed a Chateauroux (2°).

Gavazzi ha fatto una gara di alto livello ed è stato un ottimo coéquipier di Leonardo.

Ghiorzo e Galetto sono stati al disotto delle loro possibilità ed hanno pagato un po' lo scotto della loro giovane esperienza. Mussio avrebbe potuto avere — e darci — di più se non avesse fatto quei primi due fuori campo, il secondo certamente dovuto alla stanchezza originata dal primo. Dal come sono andate le cose e vista la debolezza di Renner, vincitore meritevole ma anche tanto fortunato in questo Campionato, ed i «buchi» dei successivi tre classificati, avrebbe potuto inserirsi forse in zona medaglie, come — mi si consenta — avevo segnalato possibile.

Beta

mod. 260

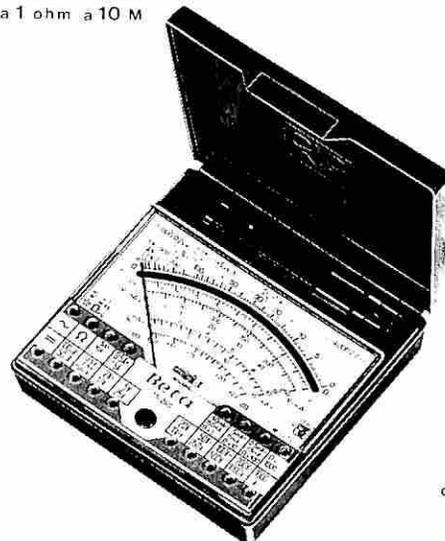
PICCOLE DIMENSIONI

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

10121 Milano - Via Garibaldi 4 - Telefono 02/50.47.41-50.47.42

CLASSE LIBERA

C L A S S.	Pilota	N. gara	Alliante	Naz.	1* 29.7 km 574,5 VV 105,893	2* 30.7 km 437,2 VV 88,437	3* 31.7 km 209,1 VV 122,241	4* 1.8 km 457,— VV 109,512	5* 2.8 km 474,4 VV 142,701	6* 3.8 km 750,9 VV 101,154	7* 4.8 km 357,5 VV 113,964	8* 8.8 km 656,9 VV 97,818	9* 9.8 km 351,8 VV 119,886	10* 10.8 km 519,2 VV 98,318	11* 11.8 km 392,2 VV 117,965	Punteggio finale	% su 10605
1	Renner	TT	NIMBUS 3	AUS	856	979	580	954	881	1000	747	975	1000	1000	955	9927	93,6
2	Blatter	IK	NIMBUS 3	CH	1000	947	605	1000	548	954	956	1000	973	717 FC	804	9504	89,6
3	Holighaus	XX	NIMBUS 3	D	990	1000	173 FC	866	881	956	1000	597 FTM	780	985	1000	9228	87,1
4	Gantenbrink	YY	NIMBUS 3	D	815	931	543	963	1000	968	370	963	781	941	942	9217	86,9
5	Lynskey	73	NIMBUS 3	NZ	966	994	576	884	909	983	950	983	884	980	42 FC	9151	86,3
6	Bourgard	GB	NIMBUS 3	B	986	917	551	679	824	931	910	942	971	523 FC	780	9014	85,-
7	Gimmey	7V	NIMBUS 3	USA	868	910	564	950	927	939	915	967	688	346 FC	874	8948	84,4
8	Dugerdil	YZ	NIMBUS 3	CH	582 FC	950	538	787	832	923	830	420 FC	855	693 FC	745	8155	76,9
9	Giles	RH	ASW 22	AUS	582 FC	988	478	928	248 FC	581	865	576 FC	918	931	908	8003	75,5
10	Kurstjens	VW	NIMBUS 3	NL	487 FC	891	481	838	795	921	260 FC	955	831	722 FC	802	7983	74,9
11	Mussio	ZT	NIMBUS 3	I	309 FC	317 FC	469	880	880	603	864	914	754	722 FC	711	7423	70,-
12	Jones	82	NIMBUS 3	GB	244 FC	980	531	872	503	603	822	410 FC	686	715 FC	569	6935	65,4
13	Matousek	AY	NIMBUS 2B	CS	619 FC	269 FC	440	713	617	490 FC	761	410 FC	392	693 FC	653	6057	57,1
14	Innes	77	NIMBUS 3	GBG	294 FC	959	491	593	438	535 FC	176 FC	569 FC	604	661 FC	641	5961	56,2
15	Papp	IV	JANTAR 2B	H	286 FC	358 FC	418	582	563	490 FC	668	552 FC	611	693 FC	590	5811	54,8
16	Tabart	3B	NIMBUS 3	AUS	294 FC	762	93 P	486	637	431 FC	545	395 FC	771	633 FC	743	5790	54,6
17	Halasi	IT	JANTAR 2B	H	286 FC	270 FC	418	518	566	490 FC	672	552 FC	610	693 FC	595	5670	53,5

CLASSE STANDARD

C L A S S.	Pilota	N. gara	Alliante	Naz.	1* 29.7 km 317,7 VV 109,227	2* 30.7 km 451,3 VV 100,042	3* 31.7 km 211,1 VV 99,942	4* 1.8 km 440,8 VV 108,061	5* 2.8 km 312,9 VV 117,301	6* 3.8 km 430,3 VV 106,944	7* 4.8 km 308,2 VV 113,669	8* 8.8 km 505,1 VV 98,327	9* 9.8 km 290,4 VV 113,487	10* 10.8 km 436,0 VV 107,448	11* 11.8 km 276,7 VV 112,188	Punteggio finale	% su 10879
1	Brigliadori	LB	DISCUS	I	947	875	661	1000	829	950	864	891	878	939	872	9706	89,2
2	Lackner	48	DISCUS	D	997	978	743	981	708	947	722	694 FC	951	920	869	9510	87,4
3	Mozer	RB	DISCUS A	USA	973	984	659	853	699	796	986	643 FC	1000	891	913	9397	86,4
4	Back	71	LS 4	D	700	980	753	961	691	1000	891	695 FC	939	946	833	9389	86,3
5	Opitz	R0	DISCUS	USA	1000	973	643	873	849	685	873	692 FC	909	917	926	9340	85,8
6	Kjallstrom	BG	DISCUS B	S	719	923	560	871	711	999	1000	653 FC	955	957	983	9331	85,7
7	Gavazzi	IX	DISCUS	I	938	852	553	957	826	900	833	918	915	825	786	9303	85,5
8	Simenc	A9	DG 300	YU	942	941	653	908	860	859	833	566 FC	854	915	839	9170	84,3
9	Kuittinen	30	DISCUS	SF	953	907	557	972	645	995	487	951	863	944	871	9145	84,1
10	Navas	E1	PEGASE BC	F	840	908	653	671	714	888	908	892	713	886	931	9004	82,8
11	Nietlispach	AX	DISCUS	CH	942	974	738	967	627	907	749	529 FC	714	909	942	8998	82,7
12	Leutenegger	T5	DISCUS	CH	984	1000	806	965	693	945	702	664 FC	993	960	265 FC	8977	82,5
13	Selen	58	DG 300	NL	711	898	636	814	850	807	805	685 FC	862	914	839	8821	81,1
14	Ottosson	53	LS 4	S	922	918	194 FC	971	663	945	805	653 FC	979	917	815	8782	80,7
15	Fache	E9	PEGASE BC	F	825	720	660	651	722	886	682	888	901	877	965	8777	80,7
16	Lopitiaux	E5	PEGASE BC	F	798	722	686	871	736	905	594	934	931	700	878	8755	80,5
17	Blumer	BL	LS 4	CH	979	912	747	962	644	879	703	323 FC	757	947	881	8734	80,3
18	Haemmerle	ZL	LS 4	A	833	741	776	881	740	914	706	643 FC	845	860	641	8580	78,9
19	Bradley	87	DISCUS	ZA	772	878	552	880	309	824	755	854	830	945	819	8418	77,4
20	Davis	80	DISCUS	GB	710	984	314	863	1000	921	689	640 FC	990	376 FC	923	8410	77,3
21	Teuling	DT	DISCUS	NL	897	845	668	782	462	804	635	654 FC	867	894	881	8389	77,1
22	Nurminen	UB	DISCUS B	SF	920	211 FC	383	810	955	768	685	1000	872	888	858	8350	76,7
23	Oye	X9	DISCUS B	DK	831	599	500	783 FC	889	839	851	909	889	875	941	8241	75,7
24	Cubley	QK	DG 300	AUS	751	877	707	783	616	871	822	896	819	380 FC	705	8227	75,6
25	Andersen	T6	DG 300	DK	846	762	218 FC	706	760	678	780	999	509	1000	917	8175	75,1
26	Zientek	BZ	BRAVO	PL	911	703	556	699	699	712	592	847	691	825	885	8120	74,6
27	Stoegner	SG	LS 4	A	861	343 FC	675	932	732	830	649	712 FC	746	866	738	8084	74,3
28	Kepka	BI	BRAVO	PL	899	653	653	641	708	694	545	693 FC	683	829	870	7868	72,3
29	Soares	C5	LS 4	BRA	931	344 FC	421	774	626	659	712	469 FC	822	881	761	7400	68,0
30	Peperko	E3	DG 300	YU	937	945	131 FC	948	732	899	333	503 FC	637	380 FC	840	7285	66,9
31	Bradney	E10	PEGASE BC	AUS	866	875	615	732	340	766	249 FC	650 FC	763	857	505	7218	66,3
32	Lyons	OZ	DG 300	NZ	616	802	606	773	624	811	682	692 FC	780	380 FC	264	7030	64,6
33	Stouffs	Z	LS 4	B	769	843	704	634	199 FC	918	263 FC	540 FC	568	376 FC	789	6603	60,7
34	Starovic	CP	DG 300	YU	529	855	633	901	704	252 FC	333	553 FC	732	373 FC	560	6425	59,1
35	Guraly	C7	LS 4	H	791	216 FC	93 FC	842	627	723	497	536 FC	793	361 FC	933	6412	58,1
36	Maffini	IS	DG 300	BRA	168 FC	172 FC	286	513	755	665	483	536 FC	602	404 FC	886	5470	50,3
37	Centka	BA	BRAVO	PL	893	341 FC	639	637	603	76 FC	0	0	0	0	0	3189	29,3

	STANDARD					15 METRI					LIBERA					
29.7 LUNEDI	1 ^a 317.7	RI - SUBIACO - CAMPO GIOVE - CASTELLUCCIO - PIEDILUCO - RI 1° Opitz Discus USA km/h 109,227 p. 1000 2° Lackner Discus D 109,071 997 3° Leutenegger Discus CH 108,256 984 KM assegnati 11.755 volati 11.634 pari al 99,0%	1° 488.4	RI - PESCIASSEROLI - AREZZO - RI 1° Jacobs LS 6 USA km/h 109,773 p. 1000 2° Kuusisto LS 6 SF 106,696 960 3° Seaborn Ventus B USA 106,302 955 KM assegnati 22.955 volati 22.072 pari al 96,2%	1° 574.5	RI - SEPINO - COSTACCIARO - TODI - RI 1° Blatter Nimbus 3 CH km/h 105,893 p. 1000 2° Holighaus Nimbus 3 D 104,587 990 3° Bourgard Nimbus 3 B 103,992 986 KM assegnati 9.767 volati 7.333 pari al 75,1%	44.477/41.039 = 92,3%									
30.7 MARTEDI	2 ^a 451.3	RI - ASSISI - BARREA - SPOLETO - RI 1° Leutenegger Discus CH km/h 100,042 p. 1000 2° Mozer Discus A USA 99,024 984 3° Davis Discus GB 98,993 984 KM assegnati 16.698 volati 15.966 pari al 95,6%	2° 401.3	RI - BETTONA - RIVISONDOLI - PIEDILUCO - RI 1° Jacobs LS 6 USA km/h 89,782 p. 1000 2° Gerbaud Ventus B F 88,192 973 3° Hersen Ventus A F 87,450 961 KM assegnati 18.460 volati 17.082 pari al 92,5%	2° 437.2	RI - MAGIONE - OPI - PIEDILUCO - RI 1° Holighaus Nimbus 3 D km/h 88,437 p. 1000 2° Lynskey Nimbus 3 NZ 88,076 994 3° Giles ASW 22 AUS 87,669 988 KM assegnati 7.432 volati 6.902 pari al 92,9%	42.590/39.950 = 93,8%									
31.7 MERCOLEDI	3 ^a 211.1	RI - UMBERTIDE - RI 1° Leutenegger Discus km/h 99,942 p. 806 2° Haemmerle LS 4 97,681 776 3° Back LS 4 95,979 753 KM assegnati 7.811 volati 7.470 pari al 95,6%	3° 237.6	RI - CORTONA - RI 1° Musters Ventus NL km/h 98,521 p. 956 2° Dossing ASW 20 DK 96,032 938 3° Kuusisto LS 6 SF 94,442 926 KM assegnati 10.692 volati 8.691 pari al 81,3%	3° 209.1	RI - GUBBIO - RI 1° Blatter Nimbus 3 CH km/h 122,241 p. 605 2° Renner Nimbus 3 AUS 119,202 580 3° Lynskey Nimbus 3 NZ 118,620 576 KM assegnati 3.555 volati 3.522 pari al 99,1%	22.058/19.683 = 89,2%									
1.8 GIOVEDI	4 ^a 440.8	RI - MONTERODUNI - ASSISI - RI 1° Brigliadori Discus I km/h 108,061 p. 1000 2° Lackner Discus D 106,947 981 3° Kuittinen Discus SF 106,388 972 KM assegnati 16.310 volati 16.061 pari al 98,5%	4° 349.6	RI - PESCIASSEROLI - ASSISI - RI 1° Jacobs LS 6 USA km/h 117,021 p. 1000 2° Meuser Ventus D 116,523 993 3° Pettersson LS 6 S 115,868 983 KM assegnati 15.033 volati 14.217 pari al 94,6%	4° 457.0	RI - ANVERSA D. ABRUZZI - SANSEPOLCRO - RI 1° Blatter Nimbus 3 CH km/h 109,512 p. 1000 2° Gantenbrink Nimbus 3 D 107,326 963 3° Renner Nimbus 3 AUS 106,824 954 KM assegnati 7.769 volati 7.769 pari al 100%	39.112/38.047 = 97,3%									
2.8 VENERDI	5 ^a 312.9	RI - VIAMAGGIO - GUALDO TADINO - RI 1° Davis Discus GB km/h 117,301 p. 1000 2° Nurminen Discus B SF 114,417 955 3° Oye Discus B DK 110,144 889 KM assegnati 11.577 volati 11.495 pari al 99,3%	5° 469,6	RI - BORGO S. LORENZO - CASTELLUCCIO - PIEDILUCO - RI 1° Goudriaan ASW 20 BL ZA km/h 125,904 p. 1000 2° Wells LS 6 GB 124,039 977 3° Dederer Ventus B CS 122,167 953 KM assegnati 21.146 volati 20.435 pari al 96,6%	5° 474.4	RI - BIBBIENA - ASSERGI - SPOLETO - RI 1° Gantenbrink Nimbus 3 D km/h 142,701 p. 1000 2° Gimmy Nimbus 3 USA 136,758 927 3° Lynskey Nimbus 3 NZ 135,328 909 KM assegnati 8.065 volati 7.990 pari al 99,1%	40.788/39.920 = 97,0%									
3.8 SABATO	6 ^a 430.3	RI - BARREA - COSTACCIARO - RI 1° Back LS 4 D km/h 106,944 p. 1000 2° Kjallstrom Discus B S 106,892 999 3° Kuittinen Discus SF 106,649 995 KM assegnati 15.921 volati 15.545 pari al 97,6%	6° 575,3	RI - MONTERODUNI - S.TO STEFANO - SANSEPOLCRO - RI 1° Goudriaan ASW 20 BL ZA km/h 97,458 p. 1000 2° Wells LS 6 GB 95,275 973 3° Jacobs LS 6 JSA 94,978 969 KM assegnati 25.889 volati 23.186 pari al 89,6%	6° 750.9	RI - SEPINO - CASTELLUCCIO - PONTASSIEVE - RI 1° Renner Nimbus 3 AUS km/h 101,154 p. 1000 2° Lynskey Nimbus 3 NZ 99,387 983 3° Gantenbrink Nimbus 3 D 97,883 968 KM assegnati 12.765 volati 12.025 pari al 94,2%	54.575/50.756 = 93,0%									
4.8 DOMENICA	7 ^a 308.2	RI - OPI - GUARCINO - ACQUASPARTA - RI 1° Kjallstrom Discus B S km/h 113,669 p. 1000 2° Mozer Discus A USA 112,687 986 3° Navas Pegase BC F 107,376 908 KM assegnati 11.095 volati 10.952 pari al 98,7%	7° 284.6	RI - ARSOLI - CITTAREALE - PERUGIA - RI 1° Jacobs LS 6 JSA km/h 119,538 p. 1000 2° Pettersson LS 6 S 114,964 865 3° Delore ASW 20 CL NZ 108,350 817 KM assegnati 12.522 volati 11.093 pari al 88,6%	7° 357.5	RI - CASTEL S. VINCENZO - TREVISO - RI 1° Holighaus Nimbus 3 D km/h 113,964 p. 1000 2° Blatter Nimbus 3 CH 110,929 956 3° Lynskey Nimbus 3 NZ 110,510 950 KM assegnati 6.078 volati 5.824 pari al 95,8%	29.695/27.869 = 93,8%									
7.8 MERCOLEDI			8° 381.3	RI - PONTASSIEVE - RI 1° Jacobs LS 6 USA km/h 109,307 p. 833 2° Wells LS 6 GB 96,450 809 3° Oda ASW 20 J 83,654 784 KM assegnati 17.159 volati 10.675 pari al 62,2%			17.159/10.675 = 62,2%									
8.8 GIOVEDI	8° 505.1	RI - CASTEL S. VINCENZO - CAMPOTOSTO - CORTONA - RI 1° Nurminen Discus B SF km/h 98,327 p. 1000 2° Andersen DG 300 DK 98,168 999 3° Kuittinen Discus SF 90,569 951 KM assegnati 18.184 volati 15.906 pari al 87,5%	9° 421,8	RI - ANVERSA D. ABRUZZI - SERRAVALLE DC - RI 1° De Orleans ASW 20 C E km/h 108,875 p. 1000 2° Karlsson Ventus S 108,540 995 3° Wills J. LS 6 GB 107,969 988 KM assegnati 18.559 volati 17.264 pari al 93,0%	8° 656.9	RI - CASTEL S. VINCENZO - COSTACCIARO - PONTASSIEVE - RI 1° Blatter Nimbus 3 CH km/h 97,818 p. 1000 2° Lynskey Nimbus 3 NZ 95,921 983 3° Renner Nimbus 3 AUS 95,054 975 KM assegnati 11.167 volati 9.857 pari al 88,3%	47.910/43.027 = 89,8%									
9.8 VENERDI	9° 290.4	RI - PESCIASSEROLI - CASTELLUCCIO - PIEDILUCO - RI 1° Mozer Discus A USA km/h 113,487 p. 1000 2° Leutenegger Discus CH 113,082 993 3° Davis Discus GB 112,874 990 KM assegnati 10.454 volati 10.454 pari al 100,0%	10° 394,5	RI - RIVISONDOLI - GUALDO TADINO - RI 1° Gerbaud Ventus B F km/h 116,001 p. 1000 2° Hersen Ventus A F 115,661 995 3° Meuser Ventus D 115,463 991 KM assegnati 17.358 volati 17.358 pari al 100%	9° 351,8	RI - CAMPO D. GIOVE - ASSISI - RI 1° Renner Nimbus 3 AUS km/h 119,886 p. 1000 2° Blatter Nimbus 3 CH 118,142 973 3° Bourgard Nimbus 3 B 118,054 971 KM assegnati 5.981 volati 5.981 pari al 100%	33.793/33.793 = 100%									
10.8 SABATO	10° 436.0	RI - BARREA - GUBBIO - RI 1° Andersen DG 300 DK km/h 107,448 p. 1000 2° Leutenegger Discus CH 104,487 960 3° Kjallstrom Discus B S 104,265 957 KM assegnati 15.696 volati 15.379 pari al 98,0%	11° 483.3	RI - CAMPO GIOVE - SANSEPOLCRO - RI 1° Karlsson Ventus S km/h 101,138 p. 1000 2° Delore ASW 20 CL NZ 100,571 995 3° Wills J. LS 6 GB 100,212 992 KM assegnati 21.265 volati 20.181 pari al 94,9%	10° 519.2	RI - CAMPOLI APPEN. - CASTELLUCCIO - PIEVE S. STEFANO - RI 1° Renner Nimbus 3 AUS km/h 98,318 p. 1000 2° Holighaus Nimbus 3 D 95,558 985 3° Lynskey Nimbus 3 NZ 94,692 980 KM assegnati 8.826 volati 7.801 pari al 88,4%	45.787/43.361 = 94,7%									
11.8 DOMENICA	11° 276.7	RI - ANVERSA D. ABRUZZI - TREVISO - RI 1° Kjallstrom Discus B S km/h 112,188 p. 983 2° Fache Pegase BC F 111,025 965 3° Niellispach Discus CH 109,956 942 KM assegnati 9.961 volati 9.960 pari al 99,9%	12° 341.9	RI - CASTELLUCCIO - PIEVE S. STEFANO - RI 1° Gerbaud Ventus B F km/h 107,179 p. 1000 2° Pettersson LS 6 S 105,642 974 3° Stouffs LS 6 B 102,827 926 KM assegnati 14.360 volati 14.261 pari al 99,3%	11° 392,2	RI - FIUGGI - CAMPO D. GIOVE - BETTONA - RI 1° Holighaus Nimbus 3 D km/h 117,965 p. 1000 2° Renner Nimbus 3 AUS 114,968 955 3° Gantenbrink Nimbus 3 D 114,067 942 KM assegnati 6.667 volati 6.331 pari al 95,0%	30.988/30.552 = 98,6%									
3.980,5 361.8		A 145.462 V 140.822 = 96,8% partiti per la 1° prova = 37 partiti per la 11° prova = 36	4.829,5 402,4	A 215.398 V 196.515 = 91,2% partiti per la 1° prova = 47 partiti per la 12° prova = 42	5.180,7 471,0	A 88.072 V 81.335 = 92,4% partiti per la 1° prova = 17 partiti per la 11° prova = 17	448.932/418.672 = 93,3%									

Interviste con i protagonisti

FEDERICO BLATTER - Svizzera

Secondo classificato in classe libera con un Nimbus 3. Ha partecipato ai mondiali del 1983.

D. - Ci dica qualcosa della sua gara e le sue impressioni su questi campionati.

R. - La mia gara è andata bene. Nei primi giorni il tempo ha giocato un grosso ruolo, verso metà è poi cambiato, ma passata la perturbazione, è stato possibile completare un altro buon numero di gare. I piloni mi sono parsi ottimali, non troppo difficili. Anche il famoso volo di 750 km non ha creato troppe difficoltà; è stato un po' duro soprattutto perchè è stato lungo, ma non ha posto problemi tattici e tecnici. Problemi tattici ci sono stati invece nella settima gara, nella quale il pilone Sud era sottovento, e Gantenbrink, per esempio, ha perso lì due o tre ore.

D. - I temi quindi le sono parsi centrati.

R. - Sì. Sono i campionati mondiali, non la Coppa del Velino, si ripete costantemente, allora i temi devono essere difficili. Credo che se tutti riescono a rientrare significa che il tema non è stato abbastanza severo; a mio avviso è giusto che il 10% o il 20% dei piloti finiscano fuori campo, è un indice del fatto che il tema è adatto ai campionati del mondo.

D. - Qual'è il sistema di partenza che lei ritiene migliore?

R. - Il sistema del photo-time (non parliamo del tipo o della marca della macchina, ma del sistema in sè), mi pare il più adatto perchè è quello che garantisce la maggior libertà di scelta al pilota. C'è anche da considerare che questo sistema è ottimo anche per l'organizzazione in quanto la solleva da ogni responsabilità, demandandole tutte al pilota. Si potrebbe fare anche il traguardo con il photo-time e quindi senza avere nessuno sulla linea di arrivo, ma dal punto di vista dello spettacolo (anche della pubblicità) è bello avere una finish line. In fondo l'unico momento spettacolare di una gara di volo a vela è l'arrivo, se si facesse anche questo con il photo-time non rimarrebbe proprio nulla per il pubblico.

Il ground clock così come è adesso, sui 3 o 5 minuti, mi sembra ottimo come secondo sistema. In Austria ho però visto adottata la scorso anno in occasione dei campionati nazionali una soluzione molto semplice e brillante: c'era una sola persona seduta su di una sedia che spostava il ground clock ogni venti secondi, mi pare, mediante una serie di cavi. Un ground clock del genere è davvero ingegnoso, e forma assieme al photo-time, un sistema perfetto.

La partenza libera e la quota libera mi sembrano l'unico sistema di partenza valido nel volo a vela: se già si devono volare 500 o 750 km è anche giusto che si abbia la possibilità, la libertà di decidere quando ed a quale quota ed in quali condizioni partire. Sono dell'opinione che il pilota debba godere di questa libertà in modo completo. Credo infatti che una delle motivazioni per le quali si fa volo a vela è che si è liberi nell'aria e che i volovelisti siano un po' tutti degli individualisti quindi, soprattutto a livello mondiale, è essenziale non porre vincoli in scelte importanti come il momento e la quota della partenza.

RAY LYNSKEY - Nuova Zelanda

Ha volato in classe libera con un Nimbus 3T. Era alla prima partecipazione ai campionati mondiali ed

ha «rischiato» di vincerli. Posizione finale in classifica: 5° posto.

D. - Aveva già esperienza di Rieti? Come le sembra volare qui? Qualche suggerimento particolare?

R. - Eravamo stati qui lo scorso anno per partecipare ai campionati italiani ed anche allora abbiamo volato per una settimana prima della gara. Quest'anno siamo qui da due mesi durante i quali abbiamo soprattutto volato, con qualche breve pausa di riposo. Volare qui rimane comunque piuttosto difficile a mio avviso ed è soprattutto necessario essere costanti. E' infatti possibile guadagnare un po' di velocità in più prendendo qualche rischio aggiuntivo, ma così è anche terribilmente facile finire per terra... E' necessario essere prudenti, tranquilli. Si deve leggere il cielo e sapere quando si deve andare veloci e quando si deve rallentare il più presto possibile. E' comunque un modo di volare straordinario; difficile a volte, ma mi piace.

D. - I temi?

R. - I temi sono stati ragionevolmente lunghi. Credo che le condizioni meteo non siano state buone come ci si aspettava, ma i temi sono stati OK..., probanti!

D. - Il suo Nimbus 3 ha il motore, se lo porta dietro o lo ha sostituito con della zavorra?

R. - No, me lo porto dietro.

D. - Crede che questo faccia qualche differenza rispetto alla versione dell'aliante senza motore?

R. - Fa una differenza minima in quanto non si può scaricare il peso, ma questo non è certo elevato per un aliante così grosso. Io credo faccia una piccola differenza, ma devo anche dire che non conosco il Nimbus 3 molto bene dato che ci ho volato solo per 2 settimane prima di questi campionati.

D. - Come le è parsa l'organizzazione?

R. - Mi è sembrata buona. Le previsioni meteo non sono state buone come lo scorso anno, ma forse erano difficili, non saprei. Per il resto mi sembra che tutto sia filato liscio.

LAURENS GOUDRIAAN - Sud Africa

(presente a titolo individuale per i noti problemi)

Ha volato con un ASW 20B, nella classe 15 metri. Si è classificato al 3° posto.

D. - Le sue impressioni. Era già stato qui?

R. - Ho volato qui l'anno passato e questo mi ha aiutato molto. E', a mio avviso essenziale conoscere il posto, tutto diventa più facile. Anche i piloni, ad esempio sono più facili da trovare con un po' di esperienza, si sa che cosa cercare.

Le condizioni del tempo non sono state eccezionali. Non voglio dire che il tempo non sia stato buono, ma avrebbe potuto essere migliore, io speravo che lo fosse. Ci sono state due o tre giornate con condizioni ottime; in generale direi che abbiamo avuto un tempo buono, ma non stupendo.

D. - E' contento della sua gara?

Credo di poter essere soddisfatto, è stata molto buona, ma come ho già detto prima, l'aver già volato qui mi ha aiutato molto: è più facile correre in un campionato quando si sa come è la zona di gara e si sa come si evolvono generalmente le condizioni meteorologiche.

HOLGER BACK - Germania Federale

Quarto classificato nella classe standard. Ha volato con un LS 4. Ha partecipato ai mondiali di Hobbs ot-

tenendo la 5ª posizione nella 15 metri. E' studente.

D. - La sua è stata un'ottima gara. Aveva già volato a Rieti in precedenza?

R. - Sono stato qui nel periodo di Pentecoste per una settimana, durante la quale è stato possibile volare 4 giorni.

Le condizioni meteorologiche però non erano in alcun modo comparabili con quelle attuali: ci furono molti temporali. Il mio primo vero e proprio «contatto» con il tempo di Rieti si è verificato quindi nella settimana di allenamento.

D. - Allora, come le sono parse le condizioni meteorologiche?

R. - Semplicemente fantastiche. C'è stato ogni possibile tipo di condizione. Durante una gara abbiamo volato in onda prima della partenza fino ad oltre 4000 metri e sarebbe stato possibile salire ancora; purtroppo a quel punto non si poteva partire perchè il ground clock era coperto dalle nubi. Abbiamo dovuto scendere di nuovo sotto le nubi, fotografare e poi partire. Ho avuto addirittura il dubbio che fosse divenuto troppo tardi a quel punto, ma il tempo invece ha avuto un ulteriore sviluppo positivo e tutto è andato per il meglio.

D. - Qualche commento sull'organizzazione?

R. - Nessuna critica, tutto mi sembra in ordine.

D. - I piloni?

R. - Ci sono un paio di piloni difficili da trovare, proprio in fondo alla valle. Sono difficili da vedere e può succedere di passare oltre buttando via così diciamo dieci minuti od un quarto d'ora. Ve ne sono invece altri che sono molto facili.

D. - Infine, è soddisfatto della sua gara?

R. - Senza dubbio, ne sono molto felice. Nei miei migliori sogni speravo di arrivare tra i primi dieci, non posso che essere lieto del mio risultato.

MIKE OPITZ - U.S.A.

Quinto classificato nella classe standard. Ha volato con un Discus. E' alla prima partecipazione ad un campionato mondiale.

D. - La sua opinione sui campionati. In particolare sulle condizioni del tempo e sui temi che sono stati assegnati.

R. - Per quanto riguarda le condizioni meteo, ritengo che il meteorologo sia andato piuttosto fuori segno. Per quanto concerne i temi devo dire che noi della standard abbiamo sempre cercato di rientrare e che in proporzione molto pochi sono andati fuori. Alcune volte ottenere ciò è stato piuttosto difficile ed ha comportato dei rischi: abbiamo dovuto volare in roccolo e molto bassi per sfruttare l'ascendenza che ci dava il pendio. D'altro canto il «task setter» poteva fare ben poco di diverso considerando le previsioni meteo che gli venivano fornite.

D. - Come le sono parsi i punti di pilone?

R. - Per quanto riguarda i piloni direi che non ho lamenti da fare. Mi sono allenato qui per una settimana e mezza e sono andato a guardarne la maggior parte. Poi ho buone carte che mi danno una mano. Negli Stati Uniti di solito si usano piste aeroportuali, ma qui non ve ne sono in numero sufficiente, così si utilizzano paesi ed edifici per i quali sia possibile determinare l'angolo sotto il quale sono stati fotografati.

D. - Lei aveva mai volato a Rieti prima di questi mondiali?

R. - No, ho trascorso una settimana all'Aquila ed è tutto.

D. - Avete però con voi Walter Neubert...

R. - Questo è vero, senza di lui probabilmente non saremmo andati così bene. Tutti nella squadra possono dire lo stesso, anche i due piloti che erano stati qui l'anno scorso ed avevano già appreso molto sulle caratteristiche della zona. Sono certo che Walter ci abbia aiutati moltissimo.

D. - La squadra USA in effetti sta andando benissimo anche senza avere un allenamento specifico nella zona, cosa che tutti ritengono assai importante.

R. - Abbiamo fatto un paio di errori, ma Jacobs e Gimney che si erano addestrati qui volando nei campionati italiani del 1984, sono andati, soprattutto ovviamente il primo, molto bene. Credo che Eric Mozer, John Seaborn ed io avremmo addirittura fatto meglio con maggior esperienza della zona. Ribadisco comunque che con l'aiuto di Walter e di molti altri qui, nonché per il fatto che i temi si sono svolti spesso su rotte molto simili, di modo che tutti e cinque abbiamo potuto darci una mano, il vantaggio che altri avevano rispetto a noi per la loro maggior conoscenza della zona è risultato piuttosto esiguo.

D. - Il problema dei fuori campo, che cosa ne pensa?

R. - Non ho grandi difficoltà, non mi preoccupa molto. Ho fatto due fuori campo durante la settimana di allenamento e la zona in cui volo a casa, nel New England, a nord di New York, nelle Green Mountains, ha, come questa, un sacco di alberi e di campi di piccole dimensioni. Sono pertanto abituato ad un tipo di terreno simile se mi capita di non rientrare. Poche preoccupazioni quindi. In realtà qui ci sono alcune aree che sono poco atterrabili, ma nelle quali comunque ci sono laghi o fiumiciattoli o pozze. La maggior parte dei piloti della nostra squadra è pertanto ben decisa ad atterrare sulla sponda di un lago e tirare fuori l'aliante dall'acqua in condizioni di volare piuttosto che metterlo a repentaglio cercando di atterrare in un campo difficile.



TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

Intervista con Ann Welch

La lettura di un interessante articolo di Ann Welch, apparso sul numero del 15 giugno 1985 di Flight e segnalatoci da Sergio Baldisseri, sulle problematiche e le tecniche connesse con la realizzazione di un piccolo aliante economico e di limitate prestazioni, destinato a tutti coloro che non desiderano, che non possono permettersi o che mancano dell'esperienza necessaria per pilotare un moderno aliante in vetroresina o in fibra di carbonio di elevate prestazioni, ci ha dato lo spunto per un'intervista in tema con l'autrice, presente ai mondiali di Rieti.

Domanda:

Signora Welch, qual'è la sua opinione su quello che potrebbe essere il futuro aliante per tutti, per tutti i piloti che amano volare, ma che forse non possono permettersi una costosa macchina di elevate prestazioni?

Risposta:

Non credo che un aliante per tutti in futuro sia esattamente ciò che si deve auspicare, abbiamo infatti questi splendidi velivoli di alte prestazioni ed i piloti che volano con essi desiderano continuare a farlo. E' anche una continua ricerca di un livello di eccellenza che non deve mai essere scoraggiata.

D'altro canto ci sono nuovi piloti giovani che cominciano a volare a vela in molti paesi e che non possono permettersi di volare molto, mentre per pilotare adeguatamente velivoli sofisticati è necessario volare assai spesso.

Consideriamo per un attimo il mondo della nautica: lì troviamo gli yacht, che sono l'equivalente degli alianti più sofisticati, ci sono i windsurf, che corrispondono ai deltaplani, ma ci sono anche le piccole vele. Nell'ambito del volo a vela queste ultime non ci sono: c'è invece, al momento, un grande spazio vuoto: quindi non bisogna cambiare la situazione al vertice e neppure quella di base, bisogna inserire qualcosa nel mezzo per i piloti giovani, senza grosse possibilità economiche, per i piloti che non possono volare frequentemente e magari per i vecchi piloti che non desiderano più pilotare un velivolo veloce e pesante.

Sarebbe pertanto un'ottima cosa se nuovi progettisti volessero colmare questo vuoto e costruire un aliante leggero e molto lento, un aliante che sia soprattutto un "galleggiante".

Questi nuovi piloti non vogliono andare veloci, non hanno bisogno di andare veloci, hanno bisogno piuttosto di rimanere per aria il più a lungo possibile. E si rimane in aria sfruttando al massimo il lancio se si dispone di una velocità di discesa molto ridotta, minima, e, soprattutto, se si dispone di una bassissima velocità di stallo.

Una delle cose che abbiamo imparato dall'esperienza dei deltaplani è che con una velocità di stallo di 17 o 18 nodi, essi riescono ad utilizzare correnti dinamiche e termiche che sono assai deboli e strette ed anche ad individuare piccole zone di ascendenza che essi sono in grado di sfruttare, mentre non lo sono i grossi alianti veloci.

Ora, se pensiamo a 30 o 40 anni fa, quando si volava, forse anche molto di più, con questi alianti molto lenti e non molto buoni, i voli che si facevano erano molto belli, diversi da quelli di oggi, ma in ogni caso godibili. Attual-

Interview with Mrs. Ann Welch

At Rieti, Mrs Ann Welch gave us her opinion on the characteristics that should be possessed by a future glider destined to pilots who are inexperienced, do not practice much, are not wealthy enough to afford or do not consider essential to fly a high performance fiberglass or carbon fiber sailplane.

Question:

Mrs Welch, your opinion about what could be the glider of the future for everybody, for all pilots who love flying and maybe cannot afford getting a very expensive high performance sailplane.

Answer:

I think what you said about everybody having a sailplane for the future is not really what one wants because we have these beautiful high performance sailplanes and pilots who fly these wish to go on flying these, and it is a pursuit of excellence which should never be discouraged.

On the other hand there are new young pilots coming into gliding in many countries who cannot afford these beautiful ships, also they cannot afford to do so much flying, and to fly these beautiful ships you need to fly very often, very frequently.

So one should think a little bit about the marine side: there you have the yachts which are these beautiful sailplanes, you have the windsurfs which are the hang-gliders, but you also have the dinghies. In gliding we have no dinghies and this is really at present a big empty space: not to change the top, not to change the hang-glider, but to put something in the middle, for young pilots, pilots without much money, pilots who cannot fly very frequently and maybe some old pilots who no longer wish to fly a very fast and heavy aircraft.

So it would be very good if some new designers came into this area to build a very light, slow glider, a glider which primarily is a floater.

These pilots, these new and young pilots, they do not want speed, they do not need speed, they need to stay up, they need time in the air. Now you get your best time in the air if you have a low, minimum, sink rate, and above all if you have a very low stall speed. One thing we have learned from the hang-gliders is that with a stall speed of 17, 18 knots they are able to use rising air, upcurrents, thermals which are very weak, which are very small, and also to find little patches of lift which they can use which the big fast sailplanes may no longer use.

Now, if you think back of 30 or 40 years when people, maybe more people flew these very slow and not very good gliders, they had very fine flying, which is different from today's flying, but is enjoyable, and today the vintage glider community all over the world flies these old gliders and they are very happy.

Over the years many designers have tried to build a cheap glider and I think they have always made the

mente i membri dei club di alianti «oldtimer» in ogni angolo del mondo volano su queste vecchie macchine e ne sono decisamente soddisfatti.

Nel corso degli anni, molti costruttori hanno cercato di costruire un aliante economico, ma credo che abbiamo sempre fatto lo stesso errore: hanno tentato di realizzare un aliante economico facendo un aliante piccolo: il risultato è stato comunque sempre un aliante ancora piuttosto pesante, quindi con un carico alare abbastanza alto e pertanto con un'alta velocità di stallo piuttosto elevata.

Così, cioè con una velocità di stallo elevata, si è nel campo sbagliato: non si ha un aliante sofisticato con un'eccellente efficienza e non si ha un aliante dalle notevoli caratteristiche di galleggiamento come il deltaplano: in pratica il peggior compromesso possibile.

Sono pertanto del tutto certa che quanto bisogna soprattutto ricercare sia questa molto bassa velocità di stallo.

Per quanto concerne la realizzazione di questi alianti molto leggeri, vi sono alcuni che sostengono che non sia possibile costruire un Ka8 per un prezzo inferiore a quello del Ka8; questo è vero se si utilizzano metodi di costruzione tradizionali. Se al contrario si osserva il tipo di costruzione usata per i deltaplani, vale a dire tubi di alluminio con copertura in dacron, e quindi si tiene presente come questo nuovo tipo di costruzione sia stato utilizzato per gli ultraleggeri come ad esempio lo Scirocco, in particolare come lo Scirocco, si può osservare che sarebbe senz'altro possibile usare questo metodo per realizzare l'aliante leggero di cui stiamo parlando. Credo che ci siano grandissime possibilità in questo campo.

Io ritengo anche che il problema sia che i costruttori oggi esistenti hanno già molto da fare ed hanno una reputazione fondata sulla realizzazione di alianti molto veloci ed è d'altronde del tutto corretto, a mio avviso, che non vogliano rischiare questa loro reputazione entrando in un campo completamente nuovo.

Certamente però da qualche parte ci sono giovani progettisti, nuovi progettisti. Alcuni di loro, che desiderano volare con questi alianti più economici e molto meno pesanti, dovrebbero impegnarsi nell'impresa di realizzare un nuovo velivolo molto leggero e molto lento, ma davvero molto lento.

In Inghilterra c'è un signore il cui nome è John Lee, che ha costruito un aliante che ha chiamato Lightwing. Il Lightwing pesa 70 kg, ha un rapporto di planata di 16 e John Lee lo pilota con molto piacere lanciandolo da colline, compiendo piccoli voli di distanza, in termica. Viene trainato da un ultraleggero.

E' in questa direzione che ci si deve muovere, credo, se si vuole realizzare questo aliante differente.

Infine, veniamo all'aspetto sicurezza del problema: molti piloti oggi che volano con i moderni e sofisticati alianti non lo fanno abbastanza e con la dovuta frequenza. Non volano un numero sufficiente di ore all'anno e quindi si pongono in una posizione di rischio non appena non sono più a portata dell'aeroporto, poiché non hanno capacità adeguate per atterrare fuori campo. Così finiscono per danneggiare questi splendidi velivoli.

Non solo, ma se entrano accidentalmente in vite con questi veleggiatori hanno un'elevata probabilità di farsi male o persino di perdere la vita, perchè l'energia cinetica di questi alianti è molto alta. Sarebbe perciò importante introdurre le classi minori, cioè degli alianti leggeri per i piloti nuovi, per i piloti giovani, perchè essendo a bassa energia cinetica sono anche più sicuri.

Spero proprio che qualche nuovo progettista si faccia avanti.

a cura di Roberta F.

same mistake. They have tried to make it a cheap glider by making it a small glider, but it is still a fairly heavy glider and it has a fairly high wing loading, therefore it has a fairly high stall speed.

So if you have this high stall speed you are in the wrong regime: you do not have a high performance glider with a beautiful glide ratio and you do not have a floater like the hang-glider. You are in the worst compromise in the middle I am quite sure that you need to go especially for this very low stall speed. In construction of these light gliders some people say you cannot make a Ka8 any cheaper than a Ka8; that is true if you use conventional construction, but if you look at the construction of the hang-gliders, aluminium tubes and dacron covering, and then you see how this new construction method has been used for some of the aeroplane type microlights like the Scirocco, particularly like the Scirocco, you find that you could in fact use this form of construction to make a much cheaper basic glider than with the traditional methods of construction. I believe there are enormous possibilities.

I think the problem is that the existing manufacturers have their hands full and they have their reputation for fast gliders, and it is correct to my mind that they should not be expected to risk their reputation to move into a totally different field. But surely somewhere there are young designers, new designers. Some of these people who do want to fly these cheaper light gliders, can come into this field and make such new very light, very slow, and I mean slow aircraft.

In England there is a man called John Lee. He built a glider called the Lightwing. It weighs 70 kg, has a glide ratio of 16 and he flies it very happily. He flies it from hills. He flies it on little crosscountries. He flies it in thermals. He is aerotowed behind a micro-light tug.

It is in this direction, I think, that you have to move to make these very light gliders.

Finally let us come to the safety aspect of all this: many pilots today who fly these fast heavy gliders, do not do it enough. They do not fly frequently enough and do not fly enough hours in the year, they are at risk as soon as they get away from reach of the airfield because they are not good enough themselves to land safely in fields. So they break these beautiful gliders.

Also if they spin this glider by mistake they have a big chance of hurting or even killing themselves because the kinetic energy of these fast gliders is very high. It would thus be important to introduce these dinghies, these light gliders for these new pilots, young pilots, not «serious» pilots to fly because they are low kinetic energy and are thus safer. I hope some new designers will come along.

VENDO DG 101

anno di costruzione: 1983

ore di volo totali: 170

telefonare a DE MARCO: 0432/755045

XXV CAMPIONATI ITALIANI

Ancora regime di alte pressioni e temi di gara di alto livello

di PLINIO ROVESTI

Dopo le ottime condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato il periodo dei Campionati Mondiali i volovelisti italiani che dovevano partecipare ai successivi Campionati Italiani nelle classi libera, biposti e promozione, si aspettavano da un giorno all'altro l'interruzione del caldo e del bel tempo e l'inizio di quei temporali che in genere nella prima quindicina di agosto hanno quasi sempre segnato la fine della gran calura estiva.

Ma quest'anno il tempo che si è riscontrato nei mesi di agosto e di settembre... non ha tenuto conto della massa di dati statistici raccolti in oltre mezzo secolo dai cultori di meteorologia.

Infatti il ciclo interminabile di questa anomala stagione estiva ha dato luogo ad una siccità che ha causato non solo seri danni alle colture agricole ma ad una serie di altri inconvenienti che in passato non si erano mai riscontrati.

Ad esempio la salsedine trasportata nell'entroterra dalle intense brezze di mare di quest'anno, ha diminuito il potere coibente dalla terra agli isolatori di vetro o di porcellana che reggono i conduttori elettrici delle linee costiere d'alta tensione. Il fenomeno si è manifestato durante le ore notturne a metà agosto in Sardegna lungo la Costa Smeralda, ed in Campania, dove l'energia elettrica è mancata per molte ore. Ma di notte la gente dorme e pochi hanno avvertito l'inconveniente. L'ENEL però, che si era resa conto del fenomeno, teneva sotto controllo particolarmente il litorale laziale che va da Castel Fusano (Torvaianica) a Gaeta, dove la mancanza di pioggia aveva causato la formazione di forti incrostazioni di salsedine sugli isolatori, incrostazioni che potevano causare il black-out sulla costa per l'enorme dispersione di energia elettrica ivi riscontrata a causa dell'eccezionale siccità.

Abbiamo accennato a questo fenomeno, che a memoria di tecnico in passato non si era mai rilevato, per mettere in risalto l'eccezionalità del ciclo meteorologico che quest'anno si è riscontrato durante la stagione estiva.

Dal punto di vista volovelistico, invece, le condizioni termiche di questa memorabile estate hanno favorito enormemente il volo degli alianti. Basta pensare al favoloso volo veleggiato effettuato il 14 agosto 1985 (alla vigilia dei Campionati Nazionali) dal pilota tedesco Walter Neubert, il quale partendo da Rieti ha compiuto il più lungo volo appenninico della storia volovelistica, veleggiando prima a Sud, poi a Nord per complessivi 924 km.

La situazione meteorologica di quel giorno presentava un vasto campo di alte pressioni, compreso fra 1020 e 1016 mb (fig. 1). Su tutte le regioni sereno con deboli variabili a regime di brezza fino a 1000 metri. Negli strati sovrastanti, debole flusso da Nord Ovest fino a 2000 metri; indi venti dal terzo quadrante, con 9 Kts a 3000 m, 15 Kts a 5500 e 25 Kts a 9000 metri. La figura 2 rappresenta lo stato termodinamico dell'atmosfera nelle regioni dell'Italia centrale. Il pronostico dava cumuli con base teorica

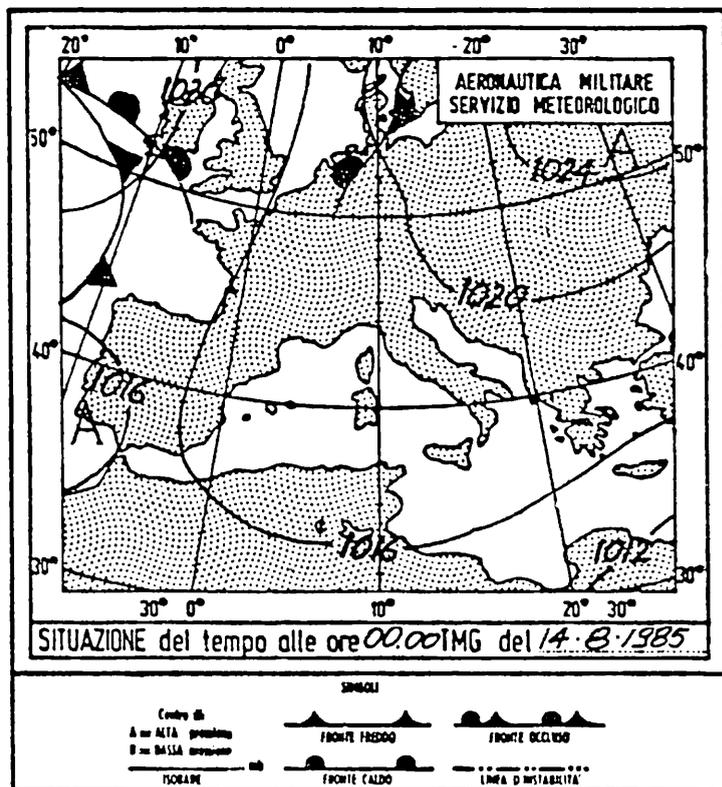


Fig. 1 - Situazione meteorologica al suolo alle ore 00.00 T.M.G. del 14 agosto 1985.

Thermodynamic Diagram in the Rieti Valley 07.30 Summer Time

.....14. August 1985

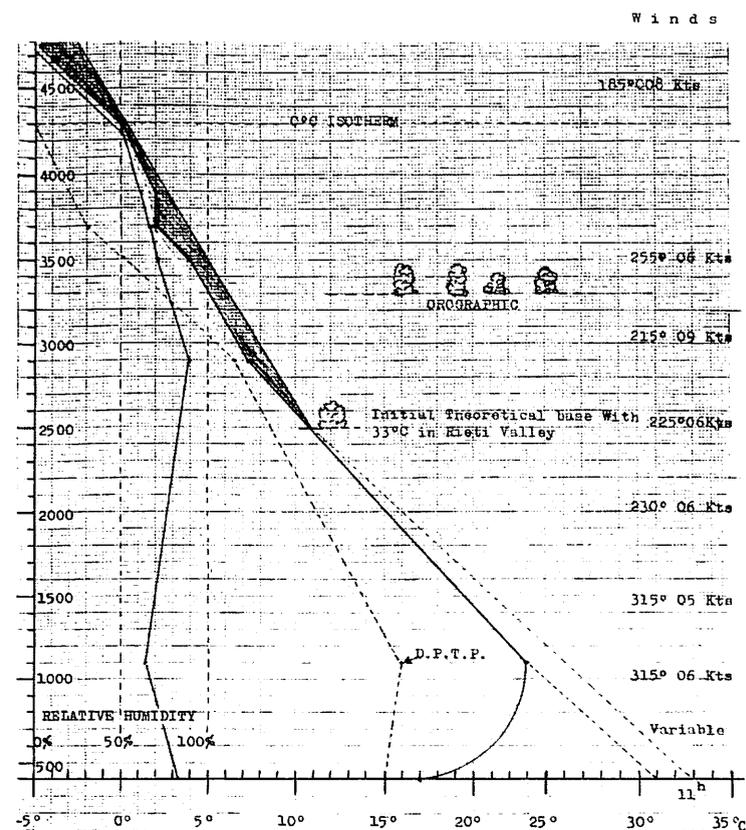


Fig. 2

iniziale a 2500 m QNH nelle valli e attorno a 3300 m sui rilievi orografici. La temperatura massima nella valle reatina era prevista in 35°C alle ore 16, mentre erano previsti valori più alti a Firenze (38°C) e a Roma Urbe (36°C).

Con queste condizioni Walter Neubert è decollato dallo Aeroporto di Rieti alle 11.04 per compiere un triangolo molto allungato (praticamente due andate e ritorno) avvenute per vertici la stazione ferroviaria di Benevento, ed il paese di Pievepelago (paese a 7 km ad Ovest del Monte Cimone, a 780 m sul livello del mare).

Il volo si è svolto prima verso Sud fino a Benevento, utilizzando formazioni cumuliformi orografiche con base fino a 3300 m QNH; poi un fronte di brezza marina di origine tirrenica, e successivamente brevi ma potenti strade di cumuli. L'ultimo cumulo attivo della giornata è stato sfruttato a Cortona fino a 3100 metri. Raggiunto Spoleto con 800 m (400 m su Rieti), Neubert non ha più trovato ascendenze ed è stato costretto a prender terra al tramonto, precisamente alle 20.03. Se le condizioni termiche lo avessero acconsentito, Neubert avrebbe potuto raggiungere Rieti, e chiudere così il triangolo dopo aver percorso 963 km.

Tuttavia i 924 km percorsi dal valoroso tedesco alla vigilia dei Campionati Nazionali di classe libera, biposti e promozione, crearono tra i concorrenti un'atmosfera di ottimismo ed una gran voglia di gareggiare.

I piloti partecipanti alla competizione nazionale furono 22 in classe libera, 23 in categoria promozione e 7 nella classe biposti.

Le condizioni meteorologiche della seconda quindicina di agosto nelle regioni dell'Italia centrale, hanno confermato le caratteristiche di «super-estate» di quest'anno eccezionale. Il 15 agosto il gran caldo continuò la sua ascesa con 36°C a Roma Urbe, 39°C a Firenze, 35°C a Rieti e 34°C a Perugia.

Sul bacino del Mediterraneo ha regnato ininterrottamente il regime di alte pressioni livellate. Soltanto di tanto in tanto il settore Nord-orientale è stato interessato marginalmente da deboli afflussi di aria fresca.

Su tutte le regioni hanno prevalso condizioni di cielo sereno o di moderata nuvolosità cumuliforme sui rilievi.

Unicamente nel settore Nord-occidentale alpino e prealpino si è riscontrata una nuvolosità variabile con isolate precipitazioni. Negli strati superficiali i venti sono stati sempre deboli variabili a prevalente regime di brezza, mentre in quota hanno spirato moderatamente quasi sempre dal 3° o dal 4° quadrante.

Dopo queste brevi notizie introduttive, passiamo in rapida rassegna lo svolgimento dei Campionati Italiani, svoltisi sotto la direzione dell'ottimo Pramstraller, dal 15 al 24 agosto.

15 agosto 1985 - Prima giornata di gare.

Sull'Italia campo di alte pressioni, con venti deboli variabili dal suolo a 2500 metri QNH. A quote maggiori venti moderati dal 1° quadrante. Base iniziale dei cumuli nella valle reatina a circa 2500 m QNH.

Temi di gara:

Classe libera: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Pietraroia - Assisi - Rieti di km 509,5. Concorrenti partecipanti 22 (tutti arrivati). Primo classificato: Avanzini, alla velocità media di km 132,319.

Classe biposti: Corsa sul percorso quadrangolare Rieti - Pescasseroli - Castelluccio - Bettona - Rieti di km 360,7. I sette partecipanti alla competizione hanno tutti completato il tema di gara. Primo classificato è risultato Servillo + 1, alla velocità media di 96,379 km/h.

Categoria promozione: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Bettona - Rieti di km 287,7. Su 23

concorrenti, 20 hanno completato il tema di gara e 3 hanno atterrato lungo il percorso. Si è classificato al primo posto Bellora alla media oraria di Km 102,547.

16 agosto 1985 - Seconda giornata di gara.

Sull'Italia immutato campo di alte pressioni a debole gradiente, con venti a prevalente regime di brezza. Da 1500 m QNH venti moderati da Nord Ovest. A quote superiori flusso moderato dal primo quadrante. Dalle ore 13 formazioni cumuliformi con base iniziale a 2300 QNH nella valle reatina. Cumuli orografici a 2800-3000 m. Temperatura massima 35°C alle ore 15.

Temi di gara:

Classe libera: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Barrea - Vaggio - Rieti di km 586,9. Concorrenti partiti 22; arrivati 21; fuori campo 1. Primo classificato Peter, alla media oraria di km 116,867.

Classe biposti: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Rivisondoli - Costacciaro - Rieti di 420,3. Concorrenti partiti 7 (tutti arrivati). Primo classificato Servilio +1 alla media oraria di km 117,539.

Categoria promozione: Corsa sul percorso quadrangolare Rieti - Barisciano - Costacciaro - Perugia - Rieti di km 323,5. Concorrenti partiti 21; arrivati 18; fuori campo 3.

17 agosto 1985 - Terza giornata di gara.

Una perturbazione atlantica dalle regioni Nord occidentali della Penisola si muove verso levante interessando marginalmente l'Italia settentrionale con nuvolosità irregolare a tratti intensa, associata a rovesci e temporali (fig. 3). Sull'Italia centrale venti deboli dal terzo quadrante dal suolo a 2500 m QNH; a quote superiori venti moderati dal quarto quadrante. Nelle valli, con 31°C al suolo, formazioni cumuliformi con base iniziale a 2300 m QNH. Cumuli orografici attorno ai 2800 m QNH.

Temi di gara:

Classe libera: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Mon-

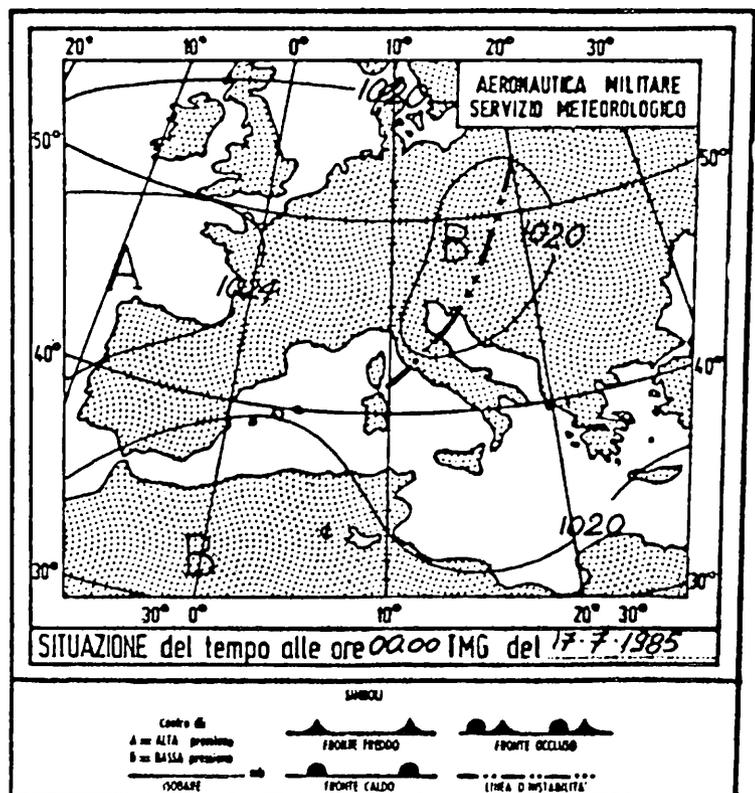


Fig. 3 - Una perturbazione atlantica dalle regioni Nord occidentali della Penisola si muove verso levante interessando marginalmente l'Italia settentrionale.



Pram e il suo staff hanno funzionato egregiamente.

teroduni - Città di Castello - Rieti di km 543,4. Concorrenti partiti 21; hanno completato la prova 18 piloti; 3 hanno atterrato lungo il percorso di gara. Primo classificato Monti L. alla media oraria di km 103,047.

Classe biposti e categoria promozione: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Castel San Vincenzo - Città di Castello - Rieti di km 508,7. Nella classe biposti su 7 piloti partiti 2 hanno completato il percorso e 5 hanno atterrato fuori campo. Il miglior tempo è stato conseguito dalla coppia Mantica Maestri alla media di 92,659 km/h.

Nella categoria promozione, su 20 piloti partiti soltanto 4 hanno completato la prova, mentre gli altri 16 hanno atterrato lungo il percorso di gara, quasi tutti negli aeroporti di Perugia e di Foligno. Si è classificato al primo posto Cala S. alla media oraria di km 72,591.

18 agosto 1985 - Quarta giornata di gare.

Una moderata perturbazione localizzata sull'arco alpino, si sposta verso levante; al suo seguito tende ad affluire aria instabile. Negli strati superficiali, venti dal 2° quadrante in graduale rotazione verso Sud Ovest (a 2000 m QNH 210° 15 Kts; da 2500 m a 3000 m 220° 18 Kts; a 3500 m 250° 32 Kts). Nella valle reatina alle ore 13 formazioni cumuliformi con base iniziale a 2200 m QNH con 33°C al suolo. Sul massiccio del Terminillo cumuli orografici in continuo sviluppo fin dalle ore 11.30, con base iniziale attorno ai 2500 m QNH.

Le condizioni meteorologiche sono favorevoli per la disputa di temi di gara di notevole sviluppo, particolarmente per la classe libera. Ecco le prove assegnate alle tre classi.

Classe libera: Corsa sul percorso pentagonale Rieti - Barrea - Fonte San Gemini - Santo Stefano di Sessanio - Costacciaro - Rieti di km 613,2. E' stata questa, senza dubbio, la prova più interessante disputata in classe libera durante lo svolgimento del Campionato Italiano. Su 22 piloti partiti 10 hanno completato regolarmente la prova, e 12 hanno atterrato lungo il percorso di gara, dopo aver percorso un buon numero di chilometri. Si è classificato al primo posto il tedesco Peter alla media oraria di 107,250 kkm. Ottimi tempi sono stati registrati anche dai piloti che hanno utilizzato le ascendenze associate ai fronti di brezza marina incontrati lungo il percorso di gara. I piloti Attilio Pronzati e Walter Vergani ci hanno fornito su tali fronti dati di grande interesse tecnico che ci permetteranno di approfondire le nostre ricerche in questo campo.

La classe biposti ha disputato una corsa sul percorso pentagonale Rieti - Anversa degli Abruzzi - Fonte San Gemini - Assergi - Foligno - Rieti di km 458,4. Dei 7 concorrenti partiti soltanto 2 hanno completato la prova, mentre gli altri 5

hanno atterrato lungo il percorso di gara. La velocità massima oraria conseguita dal primo classificato è stata di km 73,741.

La categoria promozione ha disputato una corsa sul percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Gualdo Tadino - Rieti di km 316,9. Dei 19 concorrenti partiti 13 hanno completato la prova e 6 hanno atterrato fuori campo lungo il percorso di gara. La velocità oraria conseguita dal vincitore è stata di km 83,322.

19 agosto 1985 - Quinta giornata di gare.

Sul Mediterraneo centrale si è ristabilito il campo di alte pressioni, e su tutte le regioni il cielo è sereno. I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1000 m QNH. A quote superiori moderato flusso dal secondo quadrante fino a 2.000 metri; indi graduale rotazione dei venti ad Ovest fino a 3000 m (270° 7 Kts) ed a Nord Ovest a 5000 m, con intensità di 30 Kts.

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi.

Classe libera: Corsa sul percorso quadrangolare Rieti - Campo di Giove - Costacciaro - Bettona - Rieti. Su 21 concorrenti partiti, 18 hanno completato il percorso di gara e 3 hanno atterrato fuori campo. La velocità massima oraria conseguita dal primo classificato è stata di 94,992 km.

Classe biposti: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Pescasseroli - Assisi - Rieti di km 349,6. Su 7 concorrenti partiti, 5 hanno completato regolarmente il tema di gara, e 2 hanno atterrato fuori campo. L'equipaggio meglio classificato ha volato alla velocità media di 78,808 km/h.

Categoria promozione: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Celano - Assisi - Rieti di km 281. Su 19 concorrenti partiti 13 hanno completato il tema di gara e 6 hanno atterrato fuori campo lungo il percorso.

20 agosto 1985 - Sesta giornata di gare.

Sull'Italia la pressione è in ulteriore graduale aumento, eccezion fatta per il settore Nord orientale, dove si riscontra una nuvolosità variabile con isolate precipitazioni temporalesche nelle zone alpine, con tendenza però al miglioramento (fig. 4).

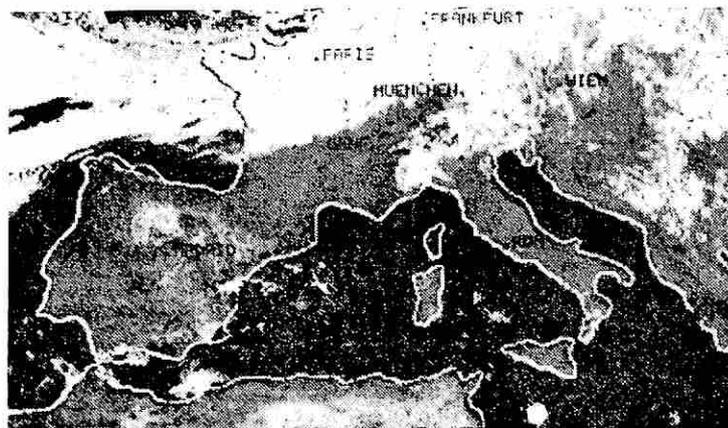


Fig. 4 - Sull'Italia la pressione è in graduale aumento, eccezion fatta per il settore Nord orientale, dove si riscontra una nuvolosità variabile con isolate precipitazioni temporalesche nelle zone alpine.

Sulle regioni dell'Italia centrale sereno, con venti deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1300 metri QNH. A quote superiori venti da Ovest fino a 2000 m con 18 Kts di forza; indi graduale rotazione a Nord Ovest con 320° e 20 Kts a 2500 m; 315° e 35 Kts a 3000 m; 310° e 33 Kts a 3500 m. Temperatura massima prevista in 33°C alle ore 16. Attività termoconvettiva fino a 2100 m alle ore 13 con termiche «secche» in tutte le regioni del versante tirrenico.

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi:

Classe libera: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Scanno - Gubbio - Rieti di km 401,7. Su 19 piloti partiti, 14 hanno completato la prova, e 5 hanno atterrato lungo il percorso di gara.

Classe biposti: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Perugia - Rieti di km 318,2. Su 6 piloti partiti soltanto due hanno completato la prova; gli altri 4 hanno preso terra lungo il percorso di gara.

Categoria promozione: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Avezzano - Bettona - Rieti di km 270,5. Su 16 concorrenti partiti, 10 hanno completato la prova, e 6 hanno atterrato lungo il percorso di gara.

21 agosto 1985 - giornata di riposo.

22 agosto 1985 - Settima giornata di gare.

Sull'Italia il vasto campo di alte pressioni segnalato nei giorni precedenti è andato ulteriormente consolidandosi. I venti sono deboli variabili a tutte le quote (a 1000 m: 140° 5 Kts - a 2000 m: 350° 8 Kts - a 3000 m: 060° 3 Kts - a 4000 m: 140° 3 Kts - a 5500 m: 265° 8 Kts).

La notevole subsidenza anticiclonica ostacola la formazione dei cumuli e le gare vengono disputate quasi totalmente in termica secca.

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi:

Classe libera: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Sepino - Foligno - Rieti di km 482,2. Su 20 piloti partiti 18 compiono regolarmente il tema di gara, mentre due atterrano fuori campo. Il tedesco Peter, primo classificato, ha corso alla media oraria di 109,764 km.

Classe biposti: Corsa sul percorso triangolare Rieti - Rivisondoli - Foligno - Rieti di km 347,2. Su 7 concorrenti partiti, 6 completano il tema di gara, ed uno atterra a Rieti dopo aver sorvolato il pilone di Rivisondoli.

Categoria promozione: Corsa sul percorso quadrangolare

Rieti - Pescasseroli - Città Reale - Spoleti - Rieti di km 281,7. Su 19 piloti partiti 17 compiono regolarmente il tema di gara e 2 atterrano fuori campo. Il concorrente P. De Marco, primo classificato, ha raggiunto la media oraria di km 100,607.

23 agosto 1985 - Ottava giornata di gare.

Sull'Italia permane un'area di alte pressioni. Una debole perturbazione di origine atlantica tende ad interessare l'arco alpino. Sulle regioni dell'Italia centrale, venti deboli dal 2° quadrante fino a 2000 m. A quote superiori flusso da Ovest, fino a 3000 metri; indi 11 Kts a 4000 metri, e 10 Kts a 5000.

Dalle ore 12, con 32°C nella valle reatina, formazioni cumuliformi con base iniziale attorno a 2300 m QNH. Sui rilievi appenninici cumuli orografici con base attorno a 3000 metri e con maggiori sviluppi verticali nelle regioni del versante Adriatico. Temperatura massima nelle valli dell'Italia centrale, prevista in 35°C (36°C a Firenze e 34°C a Roma Urbe alle ore 16).

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi.

Classe libera: Corsa sul percorso pentagonale Rieti - Campoli Appennino - Campotosto - Campo di Giove - Assisi - Rieti di km 526,3. Su 20 piloti partiti, 14 hanno completato il tema e 6 hanno atterrato lungo il percorso di gara. Il tedesco Peter ha ottenuto il miglior tempo, volando alla media oraria di km 113,434.

Classe biposti: Corsa sul percorso pentagonale Rieti - Suviaco - Campotosto - Scanno - Trevi - Rieti di km 415,6. I sette equipaggi partiti hanno completato tutti il tema di gara loro assegnato. Fergnani +1 hanno vinto la prova alla media oraria di 94,431 km.

Categoria promozione: Corsa sul percorso pentagonale Rieti - Luco dei Marsi - Assergi - Campo di Giove - Piediluco - Rieti di km 324,5. Dei 19 concorrenti partiti, 10 hanno completato il tema di gara e 9 hanno atterrato fuori campo. Si è classificato al 1° posto G. Paris alla media oraria di km 89,490.

24 agosto 1985 - Nona ed ultima giornata di gare.

Un moderato afflusso di aria instabile interessa il Nord Italia, dove il cielo è irregolarmente nuvoloso con isolati temporali sull'arco alpino e tendenza ad aumento della nuvolosità nel tardo pomeriggio (fig. 5).

Al Centro ed al Sud sereno con moderata nuvolosità cumuliforme con base attorno a 2000 m sui rilievi appenninici nelle ore pomeridiane. Venti deboli dal secondo quadrante fino a 1500 m, con forma in graduale aumento con la quota (12-15 Kts attorno a Sud-Sud-Ovest fino a 5000 m).

Ecco i temi di gara assegnati alle tre classi in questa nona ed ultima giornata di competizione dei Campionati Nazionali 1985.

Classe libera: Corsa sul percorso esagonale Rieti - Pettorano sul Gizio - Perugia - Fonte San Gemini - Assisi - Rieti di km 467,9. Su 19 concorrenti partiti, 12 hanno completato la prova e 7 hanno atterrato lungo il percorso di gara. Luca Urbani, primo classificato, ha volato alla media oraria di km 90,571.

Classe biposti: Corsa sul percorso quadrangolare Rieti - Anversa degli Abruzzi - Casa Castalda - Rieti di km 346,4. Su sette concorrenti partiti 4 hanno completato la prova e tre hanno atterrato fuori campo. L'equipaggio Servilio +1 ha vinto la gara alla media di km 76,183 all'ora.

Categoria promozione: Corsa sul percorso quadrangolare Rieti - Avezzano - Foligno - Todi - Rieti di km 272,9. Su 16 concorrenti partiti, 11 hanno completato il tema di gara e 5 hanno atterrato lungo il percorso. Il pilota Benedetto Baroni, primo classificato, ha volato alla media oraria di km 74,478.



I vincitori della Classe Libera.

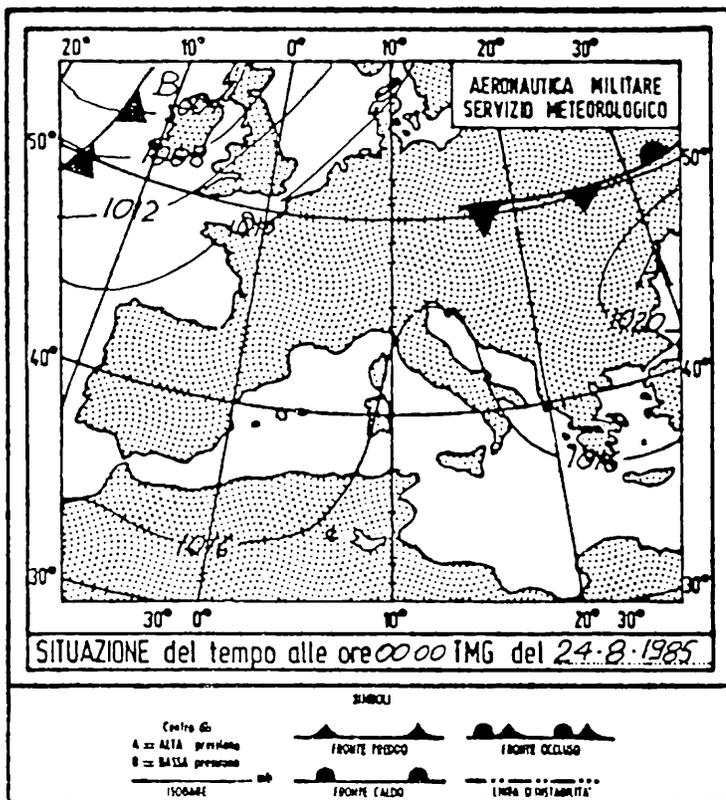


Fig. 5 - Un moderato afflusso di aria instabile interessa il Nord Italia.

Oltre al già citato Peter, che ha gareggiato nella classe libera, hanno preso parte alla competizione altri due concorrenti tedeschi: Lindeman e Horstman, i quali hanno partecipato a tutte le prove con gli stessi temi di gara della classe biposti. Questi due piloti hanno disputato il cosiddetto «Trofeo Vacanze», vinto da Lindeman che ha compiuto tutte le prove su aliante LS4, totalizzando 8579 punti. Horstman, su Jantar S, è sempre stato al secondo posto; ha fatto un fuori campo, ed ha totalizzato 6830 punti.

Chiudendo la rapida rassegna dei Campionati Nazionali delle classi libera, biposti e promozione, rileviamo ancora una volta come quest'anno non solo non si è riscontrata l'interruzione del caldo che in passato era solitamente determinata dai temporali della prima quindicina di agosto, ma in questo meraviglioso 1985 il caldo ha toccato i massimi proprio all'inizio dei Campionati Nazionali, il giorno di Ferragosto, con punte di oltre 35°C nelle regioni dell'Italia Centrale, di 36°C a Roma Urbe e di 39°C a Firenze.

E come durante lo svolgimento dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, in una medesima giornata poteva capitare di sfruttare le più svariate fonti energetiche, come ad esempio il 18 agosto, giornata caratterizzata dalla formazione di potenti fronti di brezza marina, di strade di cumuli e di linee di convergenza, che hanno permesso a molti concorrenti il compimento di performances di alto valore sportivo.

A conclusione della nostra rapida carrellata riportiamo le classifiche finali dei concorrenti che hanno partecipato a questa bellissima competizione della superestate 1985.

Plinio Rovesti

CAMPIONATI NAZIONALI DI VOLO A VELA ANNO 1985

CLASSE LIBERA

class.	n. gara	concorrente	club o nazione	aliante	punti
1.	61	PETER	Germania	LS 6	8.436
2.	E22	PRONZATI A.	AVAL	Ventus B	8.152
3.	Y	MUZI / DE ORLEANS	ACCVV	Janus C	7.993
4.	47	CLEMENT J.M.	AVAL	Nimbus 2	7.737
5.	SG	GRITTI A.	Valbrembo	ASW 17	7.590
6.	BC	URBANI L.	GVA	ASW 20	7.566
7.	82	AVANZINI L.	AVAL	ASW 20	7.408
8.	VV	VERGANI W.	AVAL	ASW 22/22	7.400
9.	C4	MERIZIOLA S.	AeC L'Aquila	ASW 20	7.390
10.	LL	GLOEKL H.	Germania	Nimbus 2	7.138
11.	ZT	MANZONI R.	AVAL	Nimbus 3	6.804
12.	KK	KEIM K.	Germania	Glasfluegel 604	6.580
13.	65	PRONZATI M.	AVAL	Discus 3	6.522
14.	CC	COSTA C.	AVAL	ASW 20	6.249
15.	AN	MONTI R. / ORSI G.	AVAL	Janus C	6.087
16.	73	WOLFF	Svizzera	Nimbus 3	5.692
17.	B6	MONTI L.	AVAL	ASW 20	5.642
18.	X	BALESTRA B.	GVA	LS 3 A	5.079
19.	5	BALZER M.	Valbrembo	ASW 20	4.371
20.	MD	DICK M.	Germania	LS 6	3.204
21.	32	MAZZUCHELLI A.	AVAL	Glasfluegel 604	2.290
22.	AH	COSIMI G.	ACCVV	Pik 20	1.839

CLASSE BIPOSTI

class.	n. gara	concorrente	club o nazione	aliante	punti
1.	3	MANTICA / MAESTRI	CPVM	Janus C M	8.240
2.	P	SERVILIO +1	AeC Roma	Janus B	7.698
3.	S	FERGNANI +1	AVF	Janus B	7.666
4.	MZ	FIANCO +1	AeC L'Aquila	Calif A21 S	7.374
5.	B3	VILLA / CAIROLI	AVM	Janus A	5.290
6.	CF	COSTA / PUGNETTI	GVV N. Valzania	Janus	5.235
7.	EE	DAVINI +1	AVM	Twin Astir CF	3.184

TROFEO VACANZE

class.	n. gara	concorrente	club o nazione	aliante	punti
1.	LN	LINDEMANN L.	Germania	LS 4	8.579
2.	VL	HORSTMANN E.	Germania	Jantar S	6.830

CATEGORIA PROMOZIONE

class.	n. gara	concorrente	club o nazione	aliante	punti
1.	64	KROGER J.	AVAL	ASW 20	8.024
2.	UB	ALBERTAZZI A.	AVM	Cirrus S.B	7.607
3.	86	CALA' S.	AeC Sabina	ASW 15	7.539
4.	CS	FLORES P.	AVM	LS 4	7.314
5.	BM	BELLORA M.	GVV N. Valzania	DG 200	7.238
6.	66	BARONI B.	AeC Sabina	Cirrus	7.178
7.	JJ	DE MARCO P.	AVRO	DG 101 G	6.830
8.	I	MAYER L.	AVA Valbrembo	Pegase	6.493
9.	511	DANESY E.	AeC Torino	ASW 15 B	6.442
10.	ND	DELL'ORTO G.	AVM	Ventus B	6.319
11.	HY	MAESTRI G.	AVM	Cirrus	6.186
12.	O	GIACOBBE S.	Voghera	ASW 20	5.896
13.	C5	NUCCIO P.	AeC Torino	LS 4	4.741
14.	IX	GIACINTO G.	AeC Aosta	Hornet	4.699
15.	W	PARIS G.	AeC Trento	Libelle 201 B	4.328
16.	L	DANIELI L.	AeC Torino	LS 3 A	4.183
17.	C6	STAGI F.	AVM	LS 4	3.452
18.	GS	SCAGLIONI G.	AVA Valbrembo	LS 3	3.374
19.	IL	PROSPERINI E.	AVM	Cirrus Std	2.085
20.	C7	CAIMOTTO G.	Levaldigi	LS 4	1.502
21.	II	CAIMOTTO G.	Levaldigi	Astir CS	575
22.	Q	MARCHI U.	AeC Trento	ASW 20	394

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.

PROMOZIONE 1985:

Sono riuscito a fare il mio primo 500!

Mi sveglio, guardo l'orologio: sono le due del pomeriggio; mi alzo di scatto per dare un'occhiata fuori dalla finestra: cielo sereno, che mi venga un colpo, ho perso il briefing e forse sono già decollati... mi guardo in giro: non sono più a Rieti a fare la gara ma di nuovo a casa mia, adesso mi sono svegliato davvero! Però i ricordi sono sempre vivi e vicini, la fine dei campionati mondiali, la triste scomparsa di un amico; la vita continua e ritorna la voglia di volare, la voglia di vivere.

Voglio raccontarvi del volo più sofferto che ho fatto a Rieti, ma che in fin dei conti mi ha dato la maggiore soddisfazione. Si tratta del volo del terzo giorno di gara: i piloni sono Castel San Vincenzo e Città di Castello per un totale di km 508. Il traino mi lascia vicino al costone e trovo subito da salire. Imbocco «l'autostrada» passando per il Nuria e poi direttamente al Velino. Trovo un bel tre m che mi fa raggiungere quasi i tremila ed attraverso la Piana di Avezzano. Vedo Luco dei Marsi: fin qui ero già arrivato due giorni fa, adesso incomincia la terra nuova. Mi vengono in mente i briefing pregara di Giorgio e Bob e di Luciano: «a questo punto devi decidere se prendere la Val Roveto o la Valle Gialla». Sulla carta sembrava una cosa facile, ma arrivato qui di valli io ne vedo tante. I cumuli sono proprio dappertutto, e perciò abbandono per il momento il problema delle valli. Punto verso Sud-Est, e riesco a identificare Pescasseroli. In un trombone raggiungo i 3200 m; vedo un aliantino piccolo piccolo sotto di me e nello stesso istante sento Walter che dice di essere a Pescasseroli a 2000 m. Lo chiamo e gli dico che sto lasciando a 3200. Lui mi risponde con tono un po' seccato che m'aveva già visto. Mi mordo le labbra pensando che forse qualche volta è meglio stare zitti.

I cumuli intanto stanno degenerando. Sfortunatamente il mio pilone, Castel San Vincenzo, si trova esattamente sotto uno di essi, cosa che riesco ad appurare perdendo molta quota e prendendo molta acqua. Finalmente riesco a sbucare al sole che rapidamente mi asciuga le ali e mi tira su. Dopo un giro molto strano, zigzagando un po', mi ritrovo al Velino dove rifaccio quota per poi raggiungere Spoleto in planata.

Arrivato lì trovo un bel cumulo che mi porta fino a 3000 m. Dopodiché però le cose si mettono male: verso nord a perdita d'occhio neanche un baffettino in vista, e il mio pilone a quasi 100 km di distanza. Decido di planare. Sui Martani vedo sotto di me lo Janus di Bob e Giorgio; sono tentato di seguirlo, poi però lascio perdere: non voglio fare il succhiacode! (Più tardi cambierò opinione a questo proposito).

Dopo un po' sento Bob che dice al figlio: «Qui i Martani sono tutti portanti». «Accidenti come è possibile che ci riescano loro, mentre io scendo inesorabilmente», è il mio pensiero. Prima di Umbertide trovo un termichino che mi lascia di nuovo sperare e fotografo Città di Castello con 1000 m. Sento Luciano e Corrado che stanno arrivando altissimi dalle parti di Gubbio. Così decido di attaccare al ritorno i costoni ad Est e infatti lottando un po' all'inizio da 800 m mi trovo su fino a 1800. Continuo poi a seguire il crinale verso Gualdo Tadino. Intanto sento Luciano e Corrado che stanno puntando il Subasio; stavolta bassini. Sono stanco di volare sempre da solo e ho bisogno di



Coabitazione al vertice!

compagnia. Decido di bruciare la mia quota per raggiungerli al Subasio con 1000 m. Adesso con due esperti mi sento già molto più tranquillo. Raspiamo tutti i costoni fino a Spoleto dove arriviamo con 300 m. Per me significa una cosa sola: fuoricampo a Spoleto. C'è perfino Walter, che è lì da mezz'ora e non riesce a salire di un metro. Ciononostante continuano a lottare ed io tengo duro con loro. Miracolosamente troviamo un termichino, dapprima molto debole poi man mano rafforzandosi arriva a dare quasi 1 m. Arrivati a 900 m planiamo verso casa; sono riuscito a fare il mio primo 500!

Jens Kröger

TTI - THERMALLING - TURN - INDICATOR

Il «knowhow reso strumentale» di un pilota da primati per i futuri campioni! Lo sviluppo rivoluzionario per i volovelisti moderni! Dal 2 al 20% più veloci, più lontani, più tempo per aria, e ancora con un volo più indipendente e sicuro con il «TTI»: uno strumento elettronico che indica al pilota da quale parte del suo aliante la termica è più forte! incorruttibile ed infaticabile, sempre, «TTI».

Dati tecnici: strumento circolare da 80 mm di diametro, triplice indicazione (indicazione analogica, con lampadine di segnalazione, acustica), quattro parametri regolabili con continuità.

Prezzo: contro assegno 1540 Fr.sv. franco Vaduz/FL.

Consegna: 2-4 settimane.

Garanzia: 1 anno.

Distribuzione in Europa (informazioni, ordini):

FLUGIM-ESTABLISHMENT

Altenbachstr. 17, FL-9490 VADUZ

INDICATORE DI VIRATA IN TERMICA - TTI

PROMOZIONE 1985:

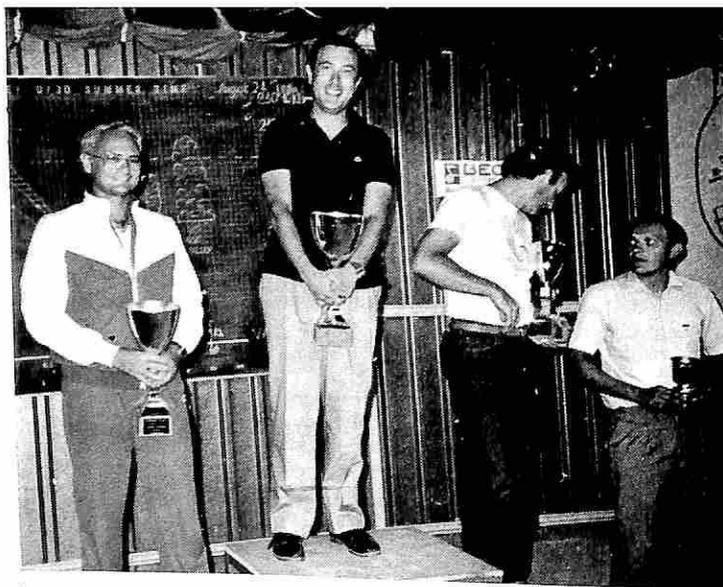
Un campionato non esasperato

Il 1985 si ricorderà negli annali del Volo a Vela Italiano sia per il risultato ottenuto da Leonardo Briigliadori con la vittoria del Campionato mondiale classe STD che per le fantastiche condizioni meteo.

Tali condizioni, nel secondo periodo, sono diventate eccezionali permettendo un campionato Promozione/Biposti che ha raggiunto nel numero e qualità delle prove (9 con medie di 318 km a prova) livelli da Campionato Nazionale.

La direzione di gara, guidata magistralmente da Pramstraller che ha per l'occasione rinunciato a volare, ha somministrato ai partecipanti prove che per lunghezza e piloni nuovi hanno dato la possibilità di svolgere temi interessanti ed estremamente impegnativi.

A proposito di questi direi che, nonostante le condizioni favorevoli, le partenze a volte troppo ritardate e con il tempo preso allo sgancio, non hanno messo tutti i concorrenti nelle medesime condizioni. Il campionato, in tutte le sue fasi, è stato molto combattuto e tale da decidersi soltanto nell'ultima prova.



I quattro piloti che passano in "Nazionale"

Il mio risultato è dovuto ad una condotta di gara regolare e prudente nel corso di tutto il campionato, aiutato da un pizzico di fortuna e dall'esperienza maturata nelle due precedenti edizioni.

Un ringraziamento agli amici Ferrè, Radici e Marinoni che privandosi del loro Cirrus St. 75 mi hanno permesso di partecipare alla gara, nella quale avrei dovuto usare il nuovo DG 300 I-ELAN presente ad Alzate Brianza fin dallo scorso marzo, ma non ancora in regola con i documenti a tutt'agosto (burocrazia o cavilli personali??).

Tra i partecipanti un grazie agli amici AVM ed in particolare a Giancarlo Maestri sempre disponibile a dar consigli.

Per quanto riguarda le ventilate proposte di soppressione del Campionato Promozione mi augurerei che ciò non avvenisse poichè ritengo che il clima di gara non esasperato fornisca la possibilità di conoscere la zona e le condizioni

Reatine prima di affrontare un più impegnativo Campionato Nazionale.

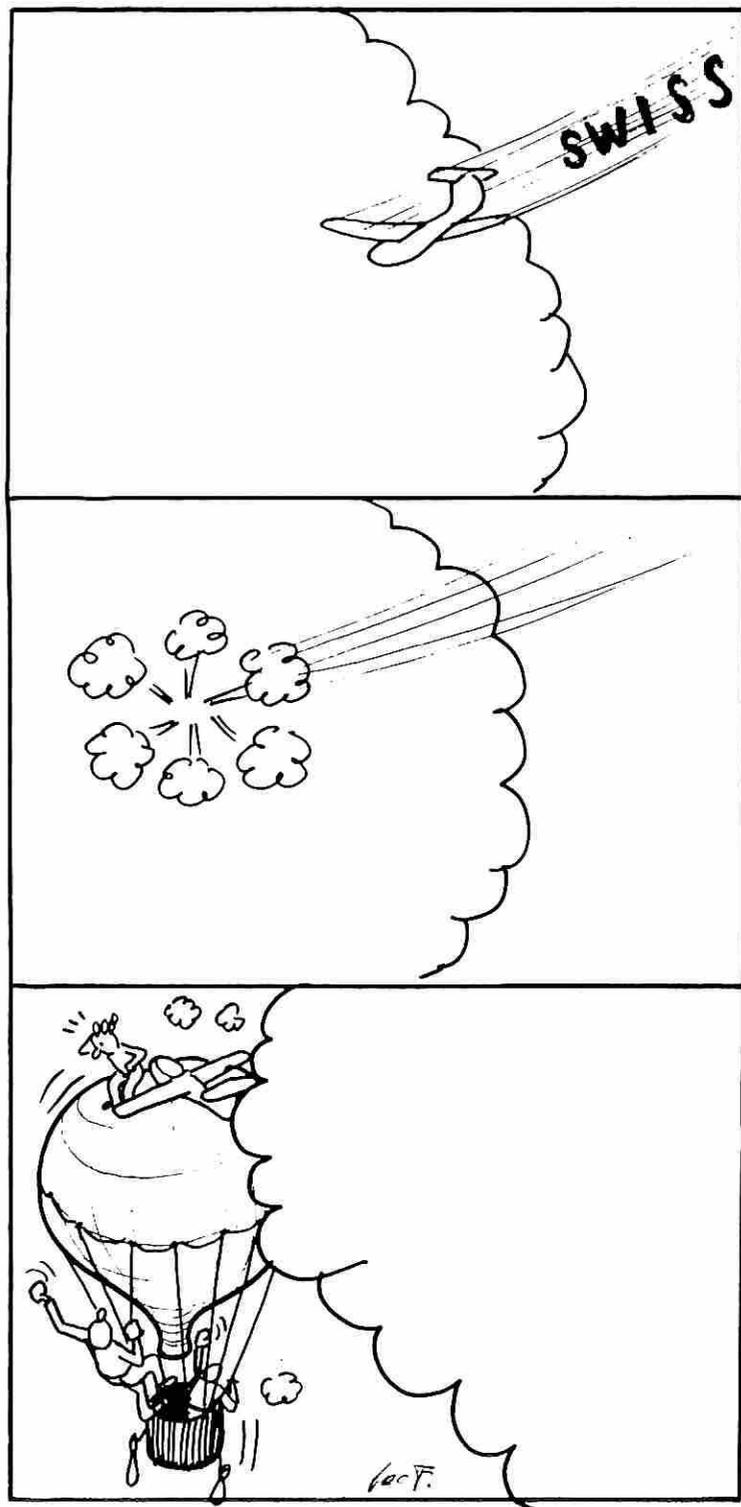
Alberto Albertazzi

Grazie Alberto per le poche ma ponderate righe che mi offrono lo spunto per un quesito: da dove vengono le ventilate proposte di soppressione del Campionato Promozione?

Ne ho già sentito parlare ma non riesco mai a sapere chi sia l'ispiratore. Colgo l'occasione per invitarlo a farsi avanti per esprimere liberamente le sue opinioni in proposito. Lo spazio è a sua disposizione.

Grazie, ciao

Lorenzo Scavino



VALBREMBO '85

Una panoramica della..... vanità? Un convegno delle..... illusioni?

Ancora una volta la voglia di fare è stata premiata.

C'erano molti dubbi quest'anno sull'opportunità di organizzare la mostra di Valbrembo sapendo che specialmente i costruttori tedeschi, dopo la fiera di Friedrichshafen e, per alcuni dei più importanti tra questi, dopo i gravosi impegni dei Mondiali, non avrebbero potuto parteciparvi direttamente. E c'erano buoni motivi per adeguarsi al ritmo biennale di Friedrichshafen ed alterarsi con questa manifestazione.

Ma Capoferrri non ci sentiva da questo orecchio, insisteva perchè la manifestazione si tenesse comunque, sia pure in tono minore, per non perdere questa occasione annuale di un simpatico ed amichevole incontro a prevalente carattere tecnico dei volovelisti italiani e non solo italiani, e finiva con l'aver ragione.

I volovelisti sono venuti ancora una volta numerosi, come pure il pubblico della domenica: e se quest'ultimo, favorito dal bel tempo che da qualche anno accompagna regolarmente questa manifestazione, si è divertito alle esibizioni domenicali dei velivoli e dei modelli, per i primi il minore interesse per l'assenza di qualche costruttore è stato compensato da quello per le relazioni e le discussioni del convegno che con fede e coraggio si è denominato «1° Convegno scientifico di volo a vela».

Ed è stata questa forse la lieta sorpresa, quella del vedere per tutta la giornata di sabato la improvvisata saletta della riunione piena di gente attenta e pronta ad intervenire, in particolar modo sul tema dell'aliante economico. Il che fa pensare che l'iniziativa è giusta e che, preparata meglio di quello che si è potuto un po' affrettatamente fare quest'anno, può inserirsi stabilmente nella manifestazione.

Ci occuperemo ampiamente di questo convegno in un prossimo numero. Qui, come ormai tradizionalmente facciamo in questa occasione vogliamo, parlando di quello che abbiamo visto e di quello che avremmo voluto vedere a Valbrembo, fare il punto sull'attuale situazione nei settori che ci interessano alla conclusione di una stagione resa importante dai Campionati Mondiali, e per noi italiani particolarmente felice, sia per il successo della manifestazione che per il titolo conseguito da Briigliadori.

Dunque la CIVV ha deciso a Parigi in primavera che le classi FAI rimangono come sono e che semmai si prevede di aggiungervi col tempo una classe biposti ad apertura alare limitata tra i 18 ed i 20 metri. Quindi tutto chiaro, ed i costruttori dovrebbero poter lavorare tranquilli con programmi a lunga scadenza. Diciamo dovrebbero perchè già al congresso OSTIV di Rieti il Sailplane Development Panel si sarebbe (apprendiamo la cosa da fonti non ufficiali) pronunciato fortemente in favore di un emendamento della classe standard che la riporti com'era in origine al carrello fisso ed alla proibizione del ballast. La cosa, che verrà discussa alla riunione della CIVV del marzo prossimo, ci trova naturalmente d'accordo, perchè segnerebbe finalmente un'inversione di tendenza verso la semplificazione nella classe che era nata per essere semplice ed economica.

Intanto però la standard è quella che è, e da moribonda come sembrava qualche anno fa (e quando si è introdotta la 15 metri l'idea era di lasciarla morire) è diventata la più dinamica. L'evoluzione è così rapida che l'LS 4 che l'ha rianimata sembra, dopo soli quattro anni, appartenere già ad una generazione passata. Le cose non stanno forse proprio così, e questo bellissimo aliante, di cui è stato recentemente consegnato il cinquecentesimo esemplare, resta sempre una macchina di prestazioni eccezionali che forse avrebbe potuto figurare meglio anche a Rieti (basti vedere il quarto posto del giovane Back a pochi minuti dal terzo) se quasi tutti i grossi nomi non si fossero buttati, anche per ragioni psicologiche, sul Discus. Ma l'LS 4, per le sue oneste caratteristiche di pilotaggio, sta ora diffondendosi anche

nei club, e secondo Schneider può migliorare ancora di qualcosa le sue prestazioni, almeno in una limitata gamma di velocità, con l'adozione di un turbolatore a nastro a zig-zag (o 3-D-Band), diverso da quello finora impiegato da Holighaus sui suoi alianti.

Comunque Schneider non dorme e sta già parlando di un LS 7, che dovrebbe sostituire l'LS 4 e che sarebbe qualcosa di più originale ed avanzato di un semplice accoppiamento delle ali dell'LS 4 con la fusoliera particolarmente felice dal punto di vista aerodinamico dell'LS 6 (vi troveranno certo impiego la fibra di carbonio ed il kevlar). Il prototipo dovrebbe volare entro l'anno venturo, anche se l'azienda è molto impegnata per le consegne dell'LS 6.

Ed appaiono forse anche un po' superati alianti standard usciti dopo l'LS 4, come il DG 300, il Pegase BC ed il polacco Brawo, questi ultimi due sono apparsi addirittura dopo il Discus che si può considerare l'antesignano di una nuova generazione. Ai mondiali si sono trovati tutti, con maggiore o minore fortuna, a soccombere allo strapotere del Discus. Si è difeso abbastanza bene il DG 300, che sembra migliore degli altri due. Considerando i nomi e l'esperienza dei piloti del Pegase ci si poteva forse aspettare di più da questa nuova versione con nuovi profili prodotta in 15 esemplari. Del Brawo polacco forse non sono molto convinti nemmeno i costruttori, visto che continuano a reclamizzare e vendere lo Jantar 3.

Tutto bene per il Discus, dunque, sia perchè vince dappertutto che perchè tutti quelli che ci volano ne dicono un gran bene. Ed a dare ragione a Holighaus di certe sue scelte su questa macchina, in particolare sulla maggiore attenzione alle prestazioni alle basse e medie velocità, viene addirittura il suo concorrente Waibel. Questi infatti nell'annunciare il suo nuovo anti Discus, lo standard ASW 24 (che dovrebbe essere pronto per partecipare con qualche esemplare ai prossimi mondiali), oltre a parlare di un'efficienza 43 presenta una polare migliore alle basse e medie velocità, ma che precipita più rapidamente di quella del Discus (del quale imita anche parzialmente la pianta alare) dopo i 160 ed i 180 km/h rispettivamente ai bassi ed agli alti carichi alari. Sembra strano che ci si accorga adesso che conviene orientarsi in questo senso (anche se Schneider afferma di essersi messo su questa strada già con l'LS 4), ma evidentemente entra in gioco anche una evoluzione della tecnica di volo che tende a rendere il volo più regolare, con variazioni di velocità meno ampie e meno frequenti.

E se Holighaus appare vincente nella standard, e ancor più come vedremo nella libera, sembra invece avere qualche difficoltà nella 15 metri, dove il suo Ventus non pare regga il campo nei confronti dell'LS 6, che specialmente dopo la massiccia affermazione ai mondiali domina il mercato con consegne nell'ordine dei tre anni o più. Non appare pertanto del tutto improbabile la voce che stia preparando per i prossimi mondiali di Benalla un nuovo 15 metri con ali simili a quelle del Discus.

E ancora a dimostrazione della rapidità dell'evoluzione c'è da osservare la sorte dell'ASW 20B, e più ancora del suo fratello ASW 20C. Mentre infatti il Ventus ha potuto godere di un discreto periodo di gloria, piazzandosi tra i primissimi a Paderborn nell'81, vincendo a Hobbs, e occupando ancora due dei primi cinque posti a Rieti, molta meno ne ha avuto l'ASW 20B con il secondo posto di Hobbs ed il terzo di Rieti, e niente ne è rimasto per l'ASW 20C, travolto quasi sul nascere dalla valanga degli LS 6.

Naturalmente tutte queste considerazioni basate su risultati di gare non dovrebbero avere grande importanza in un mercato che ha tra gli acquirenti una buona parte di piloti che non si dedicano, o si dedicano non in maniera prevalente, a gare. Ma il mercato volovelistico ha come caratteristica esasperata, ed in Italia forse ancora più che altrove, proprio quella di basare la popolarità delle macchine esclusivamente sugli esiti delle gare, o meglio sull'esempio dei campioni, col risultato che macchine ottime ed onestissime vengono spesso trascurate a favore delle stelle del momento, che risultano sovente delle comete di scarsissima durata.

Ma appena detto questo, dobbiamo osservare che accanto a que-

sto fenomeno di scarsa saggezza, proprio nella 15 metri ce n'è un altro opposto, sano, che prescinde totalmente o quasi dalle gare.

Stiamo parlando dell'allungamento a 17 metri che, pure bocciato dalla CIVV ai fini della creazione di una nuova classe o della sostituzione della 15 metri stessa, ha una diffusione che non accenna a diminuire. In effetti si è visto fin dall'inizio come questo artificio consenta da un lato di avere una macchina nei limiti regolamentari della 15 metri, quando questo è necessario in occasione di gare, dall'altro di disporre di qualche punto di efficienza in più nei voli di distanza al prezzo per punto più basso possibile. E anche se non è detto che alla lunga la decisione della CIVV non debba venire modificata a furor di popolo, quella della 15/17 metri resta a nostro modo di vedere la soluzione più brillante dal punto di vista del rapporto comodità-prestazioni-prezzo.

A questo proposito vorremmo anche ricordare come proprio un 17 metri derivato da un 15 metri, nella versione motoaliente, il DG 400, abbia recentemente battuto il primato di velocità su triangolo dei 300 km, sia pure nelle fumantissime condizioni dei deserti della Namibia, ad una media di oltre 165 km/h, di 3 km/h superiore a quella del primato stabilito da Grosse in Australia pressapoco nello stesso periodo con l'ASW 22 dell'ala più lunga di parecchi metri.

Alla classe 15 metri appartiene anche il Glasfluegel 304 B, in cui la B sta per Brauchle, il costruttore tedesco di rimorchi che ha rilevato licenza ed attrezzature dell'aliante di Haenle per farlo costruire in Jugoslavia. La macchina dovrebbe essere destinata al turista che avrebbe un 15 metri al prezzo di uno standard: purtroppo la qualità della lavorazione non è la caratteristica migliore della particolare azienda jugoslava che lo costruisce.

A questo punto pensiamo che il discorso sulla 15 metri si possa chiudere aggiungendo che per il nuovo Krokus dei polacchi, rappresentato a Rieti dal prototipo, vale quanto detto per il loro standard (ed a maggior ragione, perchè parlano già di un nuovo tipo per Benalla) e che la Centrair, dopo aver costruito una buona quantità di ASW 20 ed essersi fatta proprio con questi una notevole esperienza, sta realizzando il nuovo 15 metri «Etalon» (pure allungabile a 17/18 metri) che dovrebbe uscire nel 1987.

E se la standard è la classe più vivace dal punto di vista della sua evoluzione, la libera è certamente all'estremo opposto. Dalla prima affermazione a Paderborn, il Nimbus 3 ha continuato a consolidare la sua supremazia, e le gare della libera si sono ridotte in pratica a gare di monotipo, cosa che da un punto di vista sportivo è tutt'altro che condannevole. L'unica timida opposizione poteva venire dall'ASW 22, ma non è mai riuscita a materializzarsi. Ed ecco che ad un certo punto pare che Schleicher possa diventare competitivo con il biposto derivato dall'ASW 22, l'ASH 25, il cui prototipo, costruito essenzialmente per battere primati, dà risultati superiori alle aspettative e convince il fabbricante a passare alla costruzione in serie. Ma Holighaus non ha nessuna voglia di lasciare al concorrente questa possibilità e questa sia pur piccola fetta di mercato e dimostra ancora una volta la sua forza tirando fuori dal suo cappello magico la versione biposto del Nimbus 3, il 3D, che viene offerto già subito anche nella versione Turbo. Le due nuove super-orchidee troveranno una quantità sia pur limitata di amatori disposti a sborsare i 130-140 mila marchi specialmente in paesi come la Germania, dove il biposto sembra diventare sempre più popolare. Staremo a vedere se la loro apparizione nelle gare di libera sarà un fenomeno passeggero o meno. Aspettiamoci comunque un nuovo e più intenso assalto ai primati, a cominciare dall'annunciato e consueto safari australiano annunciato da Grosse per il prossimo inverno con l'ASW 25.

E dal momento che stiamo parlando di biposti, abbandoniamo le classi FAI e parliamo di quello che sta succedendo in questa categoria di alianti.

Sul mercato ci sono da tempo diversi tipi: i notissimi Twin Astir che quest'anno vantano la consegna dei cento esemplari ai cadetti della RAF, lo Schleicher ASK 21, le varie versioni dell'affermatissimo Janus, i Puchaz polacchi che tentano di penetrare nei paesi occidentali con prezzi relativamente convenienti. Ma a questi se ne vanno aggiungendo altri: alla ELAN è da tempo in costruzione il DG 500, il cui primo volo è stato ritardato all'inizio dell'anno venturo dagli impegni per le consegne dei DG 300; la Centrair sta per uscire con il Marianne, con il quale ha vinto il concorso per la sostituzione dei 250 vecchi Bijave ancora in uso nelle scuole francesi. Entrambi i tipi avranno diverse versioni con diverse aperture alari per coprire varie gamme di impiego.

Brauchle si ripete facendo costruire in Ungheria il biposto FS 34 di Scheibe e contando su un prezzo concorrenziale. Da come stanno andando le cose ci sarà solo la difficoltà della scelta, oltre a quella solita della cassa, dato che si tratta comunque sempre di prezzi elevati rispetto alle possibilità medie dei club.

Come del resto sono elevati i prezzi degli alianti club, che proprio ai club dovrebbero essere destinati perchè economici, oltre ad avere caratteristiche adatte all'impiego di primo periodo. Tra questi ai notissimi Astir, che peraltro la Grob, occupatissima con i biposti ed i motoalianti, costruisce in piccoli quantitativi, agli ASK 23 di Schleicher (peraltro offerti ad un prezzo più elevato degli ASW 19), ai DG 101 che pur essendo dei buoni standard inseriamo in questo gruppo perchè certamente non in grado di competere con le macchine migliori di quella classe, al 101 Trainer (versione club del Pegase), si viene ad aggiungere il nuovo polacco SZD-51 junior, che a Friedrichshafen ha destato un'ottima impressione ed il cui prezzo dovrebbe essere molto conveniente.

Solo come curiosità in tema di ricerca di nuove vie diciamo ancora che i gruppi universitari tedeschi hanno allo studio tre alianti aventi in comune delle caratteristiche particolarmente brillanti alle basse velocità: lo standard tuttora SB 13, che riprende dopo molti anni questo concetto costruttivo, l'FS-32, un 15 metri con flaps Fowler, e l'E 14, ancora uno standard in cui si è cercato di ridurre al massimo i pesi (360 kg massimi al decollo con 120 litri d'acqua), con allungamento 28 ed efficienza 45.

Tornando a Valbrembo, diremo che non c'era, né per quello che abbiamo detto poteva esserci, nessuna particolare novità. C'erano ovviamente gli alianti che avevano appena vinto i mondiali, e specialmente coloro che non avevano potuto assistere a quella manifestazione hanno avuto modo di ammirarli con calma.

E c'era naturalmente l'usato, una dozzina di alianti in tutto, che non è poco se lo confrontiamo col quasi niente che, contrariamente alle aspettative, si è visto in marzo a Friedrichshafen. Si andava dall'ASK 6E e dal Dart a circa 8 milioni ai Nimbus 2B a trenta o poco più, all'LS 3a/17 a trentotto milioni. Prezzi che ci sembrano accessibili per chi ai diversi livelli vuole volare senza avere di mira la grande competizione.

Parlando di usato, rileviamo nelle riviste tedesche un'offerta che ci sembra più numerosa del solito e che spazia su tutti i tipi; purtroppo i pochi prezzi dichiarati non ci consentono un confronto attendibile con i nostri.

Dovremmo accennare ai motoalianti, per i quali forse il mercato è in proporzione più vivace che quello degli alianti. Continua infatti il successo dei vari Grob, Dimona (di cui viene ripresa la produzione nelle vicinanze di Vienna) e Valentin Taifun, particolarmente per l'interesse che hanno anche per i piloti a motore. Abbiamo potuto ammirare il Taifun di Alvaro de Orleans e soprattutto abbiamo potuto renderci conto dalla sua relazione sulla spedizione nel Nepal delle enormi possibilità di impiego di velivoli di questo genere. Non si è riusciti ancora ad avere a Valbrembo l'austriaco Brditschka, che ha una versione con motore da 110 cavalli certificata in Austria per il traino.

Trà i motoalianti derivati da alianti, sempre molto richiesti i DG 400, cui abbiamo accennato all'inizio, e lo Janus, e molto venduta tutta la gamma dei Turbo di Holighaus. A proposito di questi ultimi ricordiamo che il sistema è nato soprattutto in relazione al lancio con il verricello, per consentire di andarsi a cercare termiche anche distanti dal campo e per esempio poter anticipare anche di molto le partenze al mattino.

Dai motoalianti agli ultraleggeri il passo può essere breve o brevissimo: lo dimostrano il Piccolo che abbiamo visto a Valbrembo l'anno scorso, il Monera degli amici di Alzate ed il Marco J5 di concezione polacca e costruzione tedesca presenti quest'anno. Sono tutti e tre dei veri motoalianti, costruiti secondo le norme JAR 22. L'ultimo sembra, per le dimensioni, un bellissimo giocattolo, ma ha prestazioni incredibili sia come aliante (efficienza 21 con un'apertura alare di soli 8,1 m) che come aeroplano a motore (salita a 3 m/sec., velocità massima 210 km/h e consumo di 5 lt/h al 75% della potenza con un motore KFM da 30 cavalli). Giocattolo peraltro non molto economico, se si pensa che viene offerto in scatola di montaggio a 25 mila marchi e si prevedono 500 ore per il montaggio.

Molto più economici i veri ultraleggeri: dagli 8 milioni del Firestar M1 ai 12-13 milioni del Leone T7: cifre che fanno pensare alla possibilità di una buona diffusione di questi mezzi se, come sembra, va a posto la loro regolamentazione.

Vorremmo ancora, per concludere, accennare alla strumentazio-

V. I. P. - International Gliding Club



Una termica per un Mondiale

di Leonardo Briigliadori

E' il primo giorno di gara dopo un riposo di 3 giorni per noi della Standard. Ho cominciato ad abituarci e ad affezionarmi al posto di primo in classifica conquistato 3 giorni prima, ma se è vero che il riposo ha salvaguardato la mia posizione, è anche vero che mi è rimasto molto tempo per meditare e considerare quanto precario e irrisorio sia il mio vantaggio.

Anche se ho cercato di non innervosirmi, devo ammettere che le cose cominciano subito male quel giovedì 8 agosto: i miei variometri, dopo lo sgancio, sono inchiodati su un costante 2 a scendere che non varia anche in presenza di sicure ascendenze; evidentemente ho acqua nei condotti e devo riatterrare. Il Bob e la mia squadra si precipitano sul cruscotto e a tempi di Formula 1 ripristinano il funzionamento degli strumenti. La classe Standard, però, è già tutta decollata nel frattempo e l'Egidio mi avverte che dovrò decollare in coda a tutte le classi. Purtroppo il tema è lungo (oltre 500 km) e qualcuno della mia classe sta già «tagliando». Pazienza!

Finalmente sono in volo con un cielo che insolitamente comincia a svuotarsi di alianti e il mio aggancio è scadente.

Non riesco neppure a fare il plafond, ma sono ormai le 14.15 e decido di partire con solo 1800 m mentre i cumuli su Rieti cominciano a diradare, come spesso accade in questo cielo dopo una certa ora.

Il primo planè è disastroso; non mi riesce di centrare buoni valori e di fare una quota ragionevole. E' con questo tipo di «rotolamento» che mi inoltro nella Val Roveto a soli 1000 m fidando nel vento da Ovest. Finalmente la dinamica regge le mie ali ed il volo si svolge veloce e facile fin quasi al pilone di Castel S. Vincenzo. Ma, gli altri dove saranno?

Non ho veduto altro che qualche luccichio davanti a me in Val Roveto, poi lunghi, solitari tratti. Visto il buon lavoro della dinamica in Val Roveto, decido di rifare quella stessa strada per il ritorno, anche se la rotta per Campotosto passerebbe ben più a Est. Da questo momento sarò assolutamente solo per almeno un'ora e mezzo, ed è in questo tempo che ho la sensazione di avere completamente buttato via il mio Mondiale: il mio volo scorre troppo impacciato per non pensare di essere ormai un fanalino di coda attardato e fuori tempo massimo. A confermare questa mia dolorosa convinzione arriva il messaggio di Marco che è già al Gran Sasso a 2000 m mentre io sono ancora alla Piana del Fucino a 1400 m. Marco è partito forse più di 35 minuti prima di me, ma il mio distacco è di almeno 50 minuti. Pazienza Leonardo! Vuol proprio dire che non vincerai mai un mondiale!

Percorrendo una rotta folle che passa ad Ovest del Salto e poi piega a destra sul Monte Ocre e quindi sull'Aquila (qui per fortuna con buoni valori e base a 3000 metri) arrivo a Campotosto dove, con mia estrema e piacevole sorpresa,

A Thermal Worth a Championship

by Leonardo Briigliadori

It is the first day of competition after 3 days of rest for us in the standard class. I have begun to get used to and love this leading position I have reached three days ago. But if the rest period has on one hand safeguarded my placing, it has on the other hand given me a lot of time to reflect and consider how precarious and thin my lead is.

Although I have tried not to get nervous, I must admit that today Thursday the 8th of August, things commence to go wrong from the very first moment.

Just after tow release my variometers are stuck on 2 meters in descent, and the reading does not change even when I am positively in a lift; it is clear that water is trapped in the system ducts and that I have to land back. Bob and my team rush to work on my instrument panel and in whisper (it seems to be in a Grand Prix pit), they restore my instruments to serviceability.

But the entire standard class has meanwhile taken off and Egidio informs me that I will be launched after all classes are towed up.

Too bad: the task is long (over 500 km) and some pilots in my class are already going across the start line. That's it!

Eventually I am airborne in a sky which unusually begins to become empty of sailplanes, and the lift I contact is weak. I do not even succeed in attaining the ceiling, but it is 2.15 p.m. already and I decide to get away from the field with 1800 meters altitude only, while cumulus over Rieti are becoming more scattered apart, as generally happens here as the day grows older.

The first glide is disastrous. I am unable to intercept good lift and attain a reasonable altitude.

Thus toilsomely I reach the Val Roveto and enter it with a bare 1000 meters altitude, hoping in the westerly.

And here I finally find ridge lift to sustain my wings: the flight now develops fast and easy almost un to the turning point of Castel San Vincenzo. But where are the others? I have caught only a few glints ahead of me in the Val Roveto, then long, solitary periods. In consideration of the fact that ridge lift was working nicely in the Val Roveto, I decide to fly back along the same track, even if the course for Campotosto would run farther East. For at least one hour and a

vedo il cielo ripopolarsi di standard; e di standard di buon nome come Leutenegger, Kuittinen, Simenc. Ma allora cosa è successo?

E' mai possibile che un volo talmente sballato mi tenga ancora in gara? il mio morale che era sottoterra comincia a risalire ed il volo procede spedito di nuovo sospinto dalla dinamica del Gorzano, del Vettore, del Pennino.

A questo punto ha inizio la terza fase del volo: un faticosissimo andare contro vento verso Cortona con plafond di 1000 m e una forza delle termiche di 1 m/s. Gavazzi, che ha perso un po' del suo vantaggio facendo una strada totalmente diversa, mi preavverte con anticipo di mezz'ora su tutte le difficoltà del percorso mentre la base ci annuncia il primo fuori campo, quello di Nietlispach.

Su Cortona si incrociano i libera che tornano da un pilone a Nord impegnati su un percorso di oltre 600 km, ma le prospettive di ritorno sono molto ridotte in queste condizioni. Sono ormai le 18.45, niente cumuli e molti alianti bassi. Marco è a 350 m quasi a Todi, ma improvvisamente imbrocca un valore di 1-2 che lo porta a 1300 m; mi spiega che occorre stare molto a Ovest nella Valle del Tevere, alla ricerca di fumulus che si formano stranamente sottovento alle colline dell'Orvietese.

Inizio la mia planata da 1000 m con scarsa convinzione bordeggiando il Trasimeno, passo a Ovest di Perugia, imbocco la Valle del Tevere e nessuna traccia di ascendenza smuove il mio vario da un costante -1.

L'informazione di Marco mi sembra non più attuale ora che sto passando io e mi sembra che con questo vento da Ovest, ben segnalato dai fumi della valle, l'unica mia speranza siano ancora i Martani. Ma la quota si riduce, comincio a osservare i campi che finora sono abbondanti, Todi si profila a una decina di km. Sono ormai a 100 m di altimetro addossato al primo zoccolo dei Martani: zero, ma niente più; un giro, due giri, sempre zero. Un profondo senso d'invidia per Marco che intanto ha impostato il planè finale e nuova sconfortata rassegnazione per un Campionato che ormai per me sarà finito.

Ma... quello è un cumulo?! O un'apparizione? 5-6 km più a Ovest della mia posizione uno splendido cumuletto appena sbocciato ravviva il cielo ormai spento e, a confermare che deve tirare, un aliantino poco più alto di me spirala strettissimo per non perdere la sua preda.

Non so se prenderla come una beffa, perchè io non arriverò mai a quel cumulo con la mia quota; tuttavia l'istinto è di lottare: o la va o la spacca; se arrivo per terra, atterrerò in quella macchia gialla di grano tagliato. Sono 3 minuti interminabili, ma l'aria tiene ed il mio zero prosegue anche andando avanti; sono sotto l'aliantino, ora scendo, l'aria si muove, uno sguardo all'altimetro: 80 metri! Poi, incredibile, 1/2 al variometro.

La mia spirale è rabbiosa ma concentratissima, qui si giuoca tutto un mondiale, mi rendo conto! Mentre scopro che gli alianti sopra di me sono diventati due, una convinzione comincia a penetrare nella mia mente: questa termica è un regalo, qualcosa ha sorretto miracolosamente le mie ali per farmi percorrere quei 6 km! Salire a 1600 m a quest'ora è contro ogni logica!

Il Bob è raggiante quando mi sente in planè finale e la sua voce tradisce emozione mentre mi elenca i fuori campo che nel frattempo si sono segnalati. Tutti i miei avversari diretti sono fuori campo; ritornano solo quelli della media e bassa classifica, il Marco ed io: anche questo è contro ogni logica!

Nel volo mio peggiore, quando per due volte avevo ormai perso ogni speranza, ho avuto al contrario il maggior successo in termini di punteggio con oltre 200 punti su tutti gli avversari diretti: e anche questo è ancora contro ogni logica!

Ma, in fondo, invece, ci dev'essere una logica: di fronte all'assurdo, al paradosso, all'inconcepibile, si sta forman-

half from this moment I am completely alone. In this period I feel and sense that the championship is irremediably lost. My flight proceeds too clumsily not to let me think that I am the very last one, delayed and beyond limit time. To confirm this sad conviction of mine, a message arrives from Marco who has already reached Mount Gran Sasso and is at 2000 meters... while I am still in the plain of Fucino at 1400. Marco has gone across the gate possibly 35 minutes earlier than I, but I am at least 50 minutes late now. Do not mind Leonardo, you will never win a world championship!

Following a crazy route that passes West of Salto, then bends to the right over Monte Ocre, and later over L'Aquila (thank goodness it is working fine here, and cloud base is at 3000 meters), I reach Campotosto where, to mi surprise and delight, I see the sky crowded with standard class gliders; and, even more important top pilots are here: Leutenegger, Kuittinen, Simenc. So, what had happened then?

Is it possible that a flight which is so «out of tune» may still keep me in the race?

My morale, which was very very low, «regains height» while my flight develops rapid and smooth thanks to the lift of Mounts Gorzano, Vettore, Pennino.

Then, at this point the third phase of the flight commences: a very hard upwind flying toward Cortona with ceiling at 1000 meters and 1 meter thermals. Gavazzi, who has lost some of his lead by flying an entirely different course, informs me of all enroute difficulties approximately half an hour in advance, while the base radioes the information of the first outlanding of the day, Nietlispach's.

Over Cortona I meet the gliders of the open class, coming back from a turning point up in the North and flying a task of over 600 km. The chances to make it home seem however rather scanty under the existing conditions. It is already 6.54 p.m., there are no cumulus around, but many low aircraft. Marco is at 350 meters, close to Todi; all of a sudden he finds a 1 to 2 meters lift which brings him to 1300 meters.

He explains to me that it is necessary to keep decidedly to the West in the Tevere valley, looking for fumulus that strangely form downwind of the hills in the region of Orvieto.

I start my glide at 1000 meter but I do not feel determined. Brushing lake Trasimeno I pass West of Perugia and enter the Tevere valley, but not the slightest trace of lift displaces the pointer of my vario from a constant -1 reading.

Marco's information seems to be no longer applicable now that I am in the area, and with this westerly blowing, as clearly shown by the smoke trails in the valley, the Martani appear to be my only hope. Altitude however is decreasing, I begin to observe the fields that are still plentiful, Todi should now be some 10 kms away. I am as low as 100 mt altimeter reading now, leaning against the first base of the Martani: zero, but nothing more; one spiral, two spirals, still zero. A deep feeling of envy fills me: Marco has already started his final glide; and again a disheartened resignation for a championship that is hopelessly lost grabs me.



Inserto al N. 172
Ottobre - Novembre 1985



La Rivista dei Volovelisti Italiani

La rivolta di Abele!

Volevamo titolare ALLONS ENFANTS..., certamente più suggestivo ma Abele non vuole mozzare teste. Oppure AVIATORI UNITEVI, ma non miriamo ad una ennesima corporazione.

Forse le grida dell'eroe del Cervantes erano più indicate in quanto siamo consapevoli delle delusioni che ci attendono. Ma siamo altresì convinti che i mulini a vento della burocrazia sono diventati troppi.

Troppi, ingiustificati ed insulsi, al punto di spronarci alla RIVOLTA DI ABELE per chiamare a raccolta tutti gli appassionati che, nel tempo libero, operano nel cielo, affinché — unificando gli impegni — si possa uscire dalla palude dei mille intralci burocratici e camminare con le nostre forze, diretti dalle nostre teste.

Teste normalissime, che sanno governarsi, regolamentarsi e disciplinare attraverso il comune buon senso per svolgere, nel tempo libero, quelle attività che una inesauribile passione promuove.

Sappiamo che sono molte le nostalgie per una riedizione delle rispettive Federazioni.

In effetti il comune denominatore delle varie attività aeronautiche del tempo libero è solo lo spazio aereo in cui operano.

Spazio che non sempre ci accomuna e sovente ci oppone.

Siamo però convinti che l'Aero Club d'Italia, ampiamente riveduto e corretto («much overhauled» di simpatica e recente memoria reatina), può facilitare il raggiungimento degli obiettivi che la RIVOLTA DI ABELE si pone. Obiettivi che non vogliono dire anarchia ma solo eliminazione di problemi ed ostacoli che non hanno motivo di esistere.

Per un più valido operare è però indispensabile conoscere cosa ne pensano i praticanti delle altre attività aeronautiche del tempo libero, ben s'intende.

VOLO A VELA è e rimane a disposizione di tutti, ovviamente anche dell'Aero Club d'Italia, per pubblicare, in piena libertà d'opinioni, i più disparati pareri su quanto è auspicabile fare o... non fare.

E per dare un avvio concreto, ecco qui di seguito quanto propone Danilo Spelta (un volovelista torinese), da anni conoscitore dei problemi che affliggono il nostro operare.

Ci sembra un ottimo filo conduttore, sul quale sollecitiamo da tutti indistintamente un parere ed un suggerimento.

Ogni qualvolta necessita mettere a fuoco un problema od una politica, pensiamo al Briefing «Due Torri» quale sede più logica e democratica.

Ci corre però l'obbligo di segnalare che anche il nostro Briefing «Due Torri» deve essere «much overhauled»!

Ed è importante che questa revisione avvenga in quanto sappiamo per esperienza che la prima mossa dell'«apparato burocratico» sarà un tentativo di dividerci.

Chiudiamo questo inserto, anticipo al n. 172 di VOLO A VELA, ricordando a tutti i volovelisti, vecchi e nuovi, che il Briefing è di grande aiuto al nostro volo a vela, ma ciò è in funzione dell'attenzione che deve richiamare e che i volovelisti gli devono accordare.

La RIVOLTA DI ABELE continua!

Bologna, 10 novembre 1985

vostro, Lorenzo Scavino

DEREGOLAZIONE

Su invito dell'amico Lorenzo, ho raccolto per iscritto alcune personali idee su possibili iniziative in tema giuridico per limitare gli intralci che attualmente la nostra attività incontra.

CONCETTO

Ritengo molto apprezzabile l'iniziativa della rivolta di Abele, con relativa esposizione dei singoli problemi che ci affliggono (visite mediche, stazioni radio ecc.), ma mi sorge il sospetto che gli sforzi per raggiungere un qualche risultato anche su uno solo di questi temi non siano poi inferiori a quelli necessari per un risultato più ampio e magari definitivo.

Credo anche che il momento attuale, con un atteggiamento politico c.d. decisionista e pragmatico, possa essere meno sfavorevole che in passato per iniziative anche apparentemente provocatorie.

Come concreto esempio, ho notato che recenti proposte di riprivatizzazione, almeno parziale, del sistema assistenziale, che solo pochi anni fa avrebbero provocato violenti risentimenti, sono invece state accolte, almeno in linea di principio, perfino da sindacalisti, il che è tutto dire.

Potrebbe quindi darsi che una proposta di «deregulation» di alcune attività, specialmente se presentata in funzione di effettivo risparmio di oneri per la macchina statale, potrebbe incontrare ostacoli meno impervi di quanto comunemente ritenuto.

PROPOSTA

Si tratterebbe di propugnare una legge quadro che abolisca *tutte* le normative in vigore su determinate attività, non essenziali per la sicurezza nazionale nè per altri degni scopi, e di affidarne la nuova regolamentazione ad un organismo tecnico che ne fosse unico competente.

In pratica, questo nuovo organismo dovrebbe definire, e poi gestire, tutte le questioni di istruzione, rilascio e rinnovo dei brevetti, omologazione ed immatricolazione dei mezzi, utilizzo di aree aeroportuali ed avio-superfici, ecc.

ORGANISMO

AmMESSO che le idee precedenti siano meritevoli di sviluppo, si tratterebbe di inventare l'organismo cui affidare questa massa di competenze. E' chiaro che sarebbe auspicabile un ente nuovo, svincolato dai ricordi, in genere negativi, del passato, e composto da persone competenti e ragionevoli, cioè in sostanza da praticanti, con una semplice rappresentanza di controllo, per quanto possibile ridotta, degli Enti esautorandi (Ministeri dei Trasporti e delle Poste, Aeronautica Militare, ecc.).

Credo però che questo organismo ideale avrebbe ben poche probabilità di venire mai alla luce, per l'opposizione degli Enti da esautorare, che avrebbero buon gioco nel sostenere la loro (presunta) esperienza e competenza in materia. Mi pare quindi più ragionevole puntare sull'affidamento di tutte le competenze all'Aero Club d'Italia, specialmente con la forse prossima riforma statutaria di tale Ente.

C'è inoltre da considerare che un tale incarico dovrebbe essere ben accolto dall'Ae.C.I., se non altro perchè darebbe un significato ed uno scopo ad un Ente che, a mio personalissimo parere, non ha oggi né l'uno né l'altro.

DILEMMA

Prima di partire con proposte concrete, occorre ancora decidere se muoversi da soli come volo a vela, o cercare l'appoggio delle altre specialità.

Personalmente credo più praticabile la seconda ipotesi, perchè se è pur vero che una liberalizzazione del solo volo a vela non disturberebbe certo la comunità nazionale, è anche da tener presente che nessuno, in sede politica, si muoverebbe mai per un pubblico di due o tremila persone al massimo. Unendoci invece ai motoristi, ai paracadutisti e soprattutto ai deltaplanisti si potrebbe radunare una massa di manovra di valida consistenza elettorale e quindi politica.

DEFINIZIONE

Credo che l'elemento più chiaro e semplice per definire le attività da deregolamentare sia lo scopo di lucro. In pratica, il primo articolo della ipotizzata legge di delega si inizierebbe con le parole «La competenza esclusiva a definire e regolamentare le attività di volo senza scopo di lucro è affidata, con decorrenza...».

Una definizione del genere comprenderebbe, in pratica, tutta l'attività di volo a vela, escluse le manifestazioni a pagamento e le scuole di volo private, nonché il paracadutismo, il deltaplanismo e buona parte del volo a motore. Gli Aero Clubs, in quanto enti morali, sarebbero compresi in tutte le loro attività.

Si tratterebbe, in pratica, di introdurre una distinzione sul tipo di quella che negli USA esiste tra l'attività di volo «commercial» e quella «private».

CONSIDERAZIONI VARIE

Si può dubitare che il nuovo ipotetico Ae.C.I., alle prese con problemi oggettivamente non semplici, tenderebbe a burocratizzarsi quanto gli enti ante riforma; è un rischio da non sottovalutare, ed occorre quindi accertarsi sulla possibilità di inserire, in posizione preminente, persone effettivamente elette dalla base, e non nominate dall'alto.

Si incontrerebbe poi l'opposizione di coloro che, ritenendo le attività di volo pericolose in linea di principio, continuerebbero a sostenere la necessità di un loro ferreo controllo; si può rispondere che il discorso regge sì per le avio-linee e per il lavoro aereo in genere, ma dati i trascurabili rischi per i terzi, ogni cittadino adulto può essere ritenuto adeguatamente responsabile per decidere se affidare o meno la propria vita ad un certo tipo di mezzo o di istruttore o di pilota.

In pratica, mi sembra giusto che un passeggero Alitalia debba avere la garanzia che l'aereo su cui sale sia stato sottoposto ad esaurienti prove ed ad una precisa manutenzione, e che il pilota abbia superato severi test attitudinali e medici; se invece decido di acquistare un aliante per mio uso personale credo di poter decidere anche da solo se il costruttore mi dà sufficiente fiducia o meno. Se invito degli amici a volare con me, saranno loro a valutare se affidarsi o meno alle mie capacità.

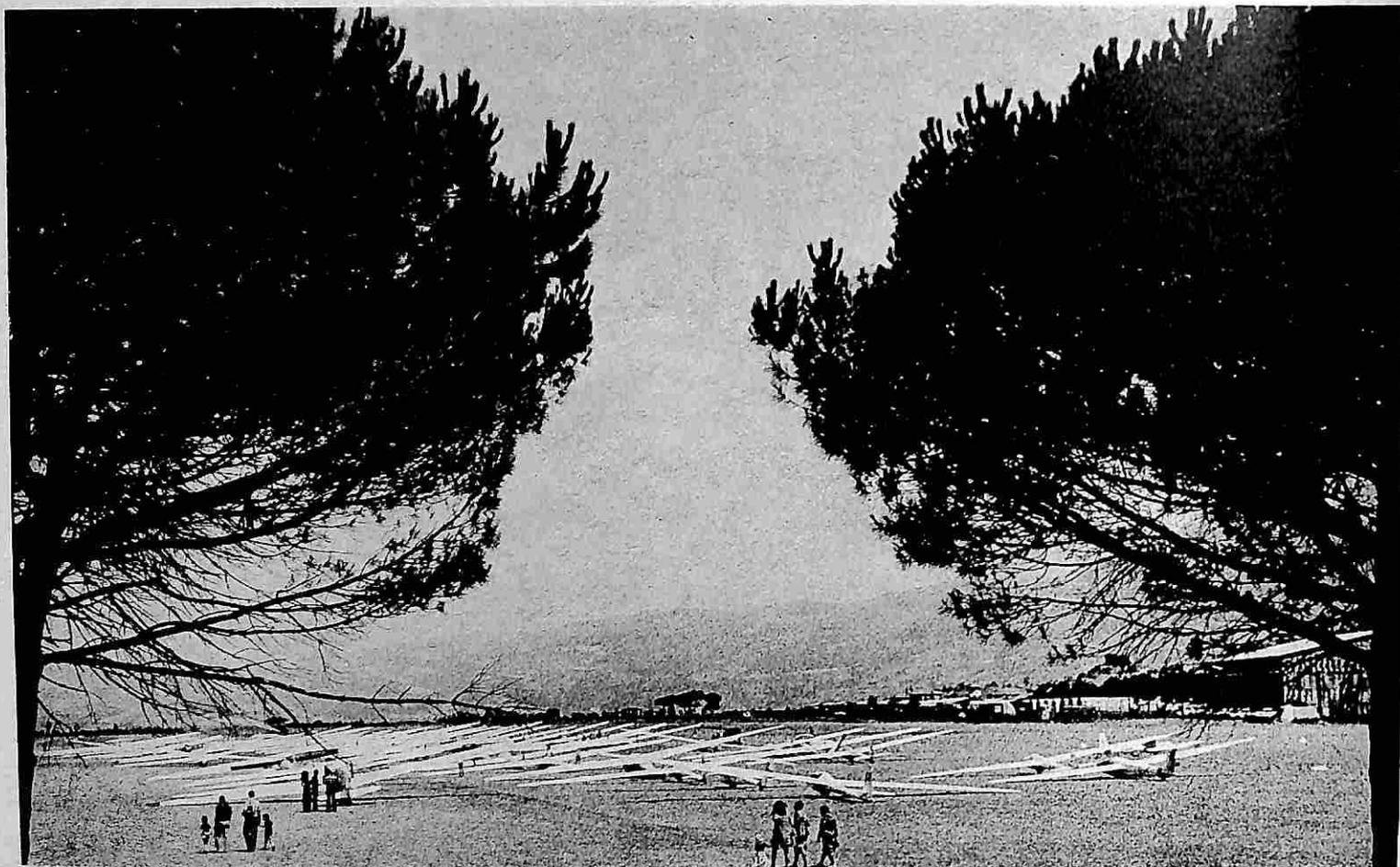
Nulla d'altra parte impedirebbe, ad un costruttore che volesse presentare meglio il suo articolo, di sobbarcarsi gli impegni di una omologazione secondo quella che allora sarebbe la normativa «per il volo a scopo di lucro».

E' ovvio che gli aeromobili non destinati a volo a scopo di lucro potrebbero essere omologati con procedura semplificata, o al limite nemmeno omologati, ma non dovrebbero nemmeno essere immatricolati, se non in un registro tenuto presso l'Ae.C.I.; ricordo al proposito che il Codice della Navigazione prevedeva, ed in teoria prevede tuttora, che gli «alianti liberatori» siano iscritti in apposito registro tenuto presso il (R.) Ae.C.I.; non si tratterebbe quindi di una grande novità.

Credo inutile continuare il discorso in ulteriori esempi in quanto l'importante sarebbe stabilire un concetto (quello del volo senza scopo di lucro), e poi adeguarvi man mano che si incontrano i problemi.

C'è piuttosto da sottolineare che una deregolamentazione come quella proposta non avvantaggerebbe solo gli appassionati, ma anche il cittadino contribuente; teniamo infatti presente che i balzelli vari che noi paghiamo appena si parla di volo non costituiscono che una minima parte dei costi che la collettività sostiene per pratiche e controlli del tutto inutili (vedi versamento di lire 1.000 per il libretto di stazione radio). Oltre al risparmio di carta e pratiche inutili, c'è anche da osservare che RAI, RAN, Civilavia eccetera, se liberati dagli impedimenti delle pratiche per il volo non a scopo di lucro, potrebbero dedicarsi con più solerzia e profitto alle loro più importanti attività.

Daniilo Spelta



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

"l'Aero Club dei volovelisti italiani..... ed europei"

1986: STAGES A TRE LIVELLI

- performance di base
 - per circuiti di 300 Km.
 - per circuiti di 500 km.
-

1986: COPPA INTERNAZ. MEDITERRANEO

- aperta ai piloti stranieri
 - dal 2 al 12 agosto s.c.
-

Rieti, i suoi dintorni e la sua cucina vi attendono



Leonardo Brigliadori e la..... simpatia.

do in me l'idea di una specie di predestinazione, di una forma di Assistenza Superiore da me (perchè no?) invocata e ora esaudita.

Al pessimismo ed allo sconforto dei primi giorni, si sta lentamente sostituendo un sentimento di fiducia in una magica grazia che non potrà lasciarmi dopo che mi ha dato il tangibile segno di una termica che vale un Campionato del Mondo.

E così fu.

Leonardo Brigliadori

But... is that, is that a cumulus? Or rather a mirage? 5 or 6 km West of my present position a wonderful, blossoming, small cumulus revives an already dead sky and, to confirm that it works, a tiny glider just a little higher than me is spiralling very very steeply beneath it not to give in.

I cannot decide whether to consider it a leg-pull or not, because I think I will never succeed in getting below that cumulus, my residual height being so scarce; instinct however is for the fight: either I make it or I loose everything. If I reach there on the ground, I'll land in that yellow spot of already harvested wheat. These are three eternal minutes, but the air keeps me aloft and my zero persists even when I am flying straight; I am below the little glider, now I am descending, the air is moving: a glance at the altimeter 80 meters! Then, incredibly the vario reads 1 1/2 to climb. The spiral is rabid but extremely attentive. The championship is at stake right now. I realize it. While discovering that the gliders above me have become two, a conviction starts seeping into my mind: this thermal is a gift, something has sustained miraculously my wings to let me fly these 6 kms! To climb to 1600 at this time of the day is against any logic. Bob is beaming with happiness when he hears that I am on the final glide; his voice betrays his emotion when he lists all the outlandings reported thus far. All my direct opponents have landed out; only those in the middle or well down in the list, Marco and I make it home. And this is again against any logic. My worst flight, the one during which I have twice lost all hopes, is conversely the one that affords me the greatest success in terms of score: I gain more than 200 points over my closest adversaries, against any logic... again. But in the end some logic should exist in all this: living this absurd, this paradoxical, this unconceivable reality, let the idea of some kind of predestination form in my mind, the idea that some sort of «Superior Assistance» whom I have pleaded for (why not?) is now here to fulfill my wish.

A trustful feeling in a gracious magic that cannot leave me after having given me the tangible token of a thermal that is worth a world championship slowly replaces the pessimism and discouragement of the initial days.

And so it was.

English translation by R. Fischer

Lettera aperta al Sig. Alf Ingesson-Thoor

(Capo della squadra svedese ai XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela)

In tanti anni di attività nel campo dell'assistenza meteorologica alle gare di volo a vela mi è capitato di ricevere molti consensi, e, talora, anche alcune critiche. Poche, fortunatamente, e per quello che ricordo, più simili al consiglio e al suggerimento che non al biasimo. Ma, in ogni caso, non ho mai rifiutato una critica che fosse costruttiva e ben fondata, giacchè ritengo che un maturo confronto di opinioni sia di capitale importanza per lo sviluppo di qualsiasi disciplina.

Recentemente, però, le sue graziose parole nei miei confronti (apparse sul Numero 171 della Rivista «Volo a Vela», a proposito dell'organizzazione dei Campionati Mondiali di Rieti), mi hanno lasciato alquanto perplesso. Esse non erano certamente benevole, e come tali non mi hanno procurato un gran piacere; d'altra parte

Open letter to Alf Ingesson-Thoor

(Captain of Swedish Team at the 19th World Gliding Championships)

During the many years I have provided meteorological assistance for gliding competitions I have received a considerable amount of consensus but also some criticism, at times. Fortunately there has been little of the latter and if my memory serves me correctly it has generally taken the form of advice or suggestions rather than censure. Yet I have never rejected constructive, well-founded criticism, since I feel that mature discussion of opinions is of prime importance for the advance of any discipline.

Recently, however, your gratuitous comments in my regard («Volo a Vela» magazine N. 171 concerning organization of Rieti Gliding Championships) have left me somewhat perplexed. Your words were certainly not benevolent, and as such they brought me no great pleasure; but then they came from a person with no par-

non provenivano da persona particolarmente esperta di meteorologia, e pertanto non mi hanno rattristato eccessivamente; infine non erano sostenute la argomentazioni ponderate né da quel certo acume critico che fa accettare anche le cose più sgradevoli (da chiunque provengano) come stimolo a fare meglio.

Così, ho cercato di analizzare attentamente il mio operato, senza perdere di vista i dati obiettivi che ciascuno è in grado di valutare, e alla fine ho dovuto concludere che la sua critica è troppo radicale per essere serena; troppo superficiale e sbrigativa per essere esauriente; troppo isolata per poter essere rappresentativa di un'opinione diffusa.

Lei dice testualmente che: «The meteorologic facilities have been very good during the contest. Unfortunately the metman has not used them in the right way.» (in italiano: «Le attrezzature per le analisi meteorologiche disponibili durante i mondiali erano eccellenti. Sfortunatamente il meteorologo non le ha utilizzate nel modo giusto.»).

Ebbene io nego che lei, così come chiunque altro nelle sue stesse condizioni, possedesse gli elementi necessari per giudicare se io usassi bene o male gli strumenti a mia disposizione. Infatti, nessuno, all'infuori di me e dei miei collaboratori, partecipava o assisteva all'analisi dei dati, raccolti tramite parecchi sondaggi e svariate apparecchiature di eccellente livello, come anche lei non può fare a meno di rilevare. Tutt'al più lei dovrebbe limitarsi a sottolineare l'eventuale margine di discordanza fra le previsioni del meteo e la successiva evoluzione delle varie situazioni meteorologiche riscontratesi nella realtà dei fatti. Ma se lei possiede un minimo di cognizioni meteorologiche, dovrebbe anche ammettere la possibilità che tali discordanze, quando ci sono, vengono messe in relazione con un'infinità di fattori imponderabili, che sfuggono alle elaborazioni delle più sofisticate apparecchiature, nonchè all'uso più o meno abile che se ne può fare.

Tutte le persone competenti sanno che, nonostante i grandi progressi compiuti in questo campo, non esistono strumenti tanto perfetti, né operatori tanto valenti da poter anticipare in modo esatto i capricci di un'evoluzione atmosferica anomala: e come lei saprà, quest'anno abbiamo avuto un ciclo meteorologico quale non si registrava da più di ottant'anni.

O forse lei, colpito dalla magnificenza delle cose grandi, luccicanti e rumorose, intendeva riferirsi all'uso del SODAR?

In questo caso voglio precisare che io non ho «usato male» il SODAR: non l'ho usato affatto! I motivi sono vari e non è questa la sede per illustrarli, né lei la persona a cui spiegarli.

Lei dice anche che: «a more serious briefing and not so much 'Rovesti show' would have been useful» (in italiano: «un briefing più serio e un po' meno di 'Rovesti show' sarebbe stato più utile.»).

Francamente ignoro quali siano i suoi canoni di serietà professionale, ma credo sia difficile fornire più dati di quanti sono stati forniti durante i Mondiali di Rieti, sia a voce, durante il consueto briefing, sia attraverso la sistematica distribuzione di diagrammi e carte d'analisi a tutti i concorrenti, nel corso del briefing stesso.

Oppure lei non si riferisce alla sostanza delle informazioni, bensì al modo di porgerle? L'espressione «Rovesti show», da lei usata, mi costringe in effetti a prendere in considerazione anche questa bizzarra ipotesi.

Se così fosse, la sua critica si rivelerebbe dettata da una pura e semplice antipatia personale nei miei riguardi. Ma ciò, caro amico, sarebbe veramente poco serio da parte sua, giacchè non mi pare lecito gettare il discredito su di una persona per il solo fatto che non assomigli, nei suoi modi, a un impresario di pompe funebri. Per parte mia ritengo che ciascuno è perfettamente libero di esprimersi come meglio crede, purchè si mantenga entro i limiti della signorilità e della serietà professionale. E per quanto mi risulta, credo di non averli mai oltrepassati: tanto meno in occasione dei Campionati Mondiali di quest'anno, che ho considerato come l'ultimo grande impegno di una ormai lunga carriera, dedicata interamente al volo a vela.

Caro amico, se il mio sorriso la disgusta al solo pensarci è affare suo: io posso solo consigliarle di andare a vedersi un film di Bergman (che peraltro apprezzo molto), nella speranza che le torni il buon umore. In ogni caso cerchi di ricordare che la serietà professionale non si misura dal cipiglio di un volto. Se non altro, eviterà a persone come me spiacevoli perdite di tempo per neutralizzare irresponsabili affermazioni diffamatorie.

PLINIO ROVESTI

(Capo del Servizio Meteorologico
ai XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela)

particular expertise in meteorology, so neither did they sadden me excessively; and moreover, they were not supported by any considered reasoning or by that kind of critical perspicacity which makes even the most disagreeable remarks acceptable (no matter from whence they may come), providing a spur to do better.

Be this as it may, I have tried to analyse my actions carefully without losing sight of the objective facts which everyone can evaluate, and I can only conclude that your criticism is too radical to be dispassionate; too superficial and hurried to be exhaustive; too isolated to be representative of a widely-held opinion.

To quote your reported words: «The meteorologic facilities have been very good during the contest. Unfortunately the metman has not used them in the right way...».

Well I refuse to admit that you, or anyone else in your condition possessed the necessary elements to judge whether I used the available facilities properly or improperly. Indeed, no-one apart from my collaborators and myself had anything to do with the analysis of the data collected by many soundings and a variety of equipment, the excellence of which has not escaped even our attention. At most you might have limited yourself to stressing any differences there may have been between the meteorological forecast and the various weather situations that actually developed. But if you possess even an iota of meteorological knowledge you would have to admit the possibility that such discrepancies — when they occur — must be viewed in relation to an infinity of imponderable factors, which escape the processing capabilities of even the most sophisticated equipment, to say nothing of the more or less capable use made of this.

Any competent person knows that despite the great progress made in this field there is no equipment so perfect nor operator so skilful as to be able to anticipate the vagaries of anomalous atmospheric evolution: and as you are aware, the meteorological cycle in 1985 has been without precedent for the last eighty or more years.

But then, perhaps, smitten by the magnificence of those large shiny, noisy objects, you were referring to use of the SODAR? If so, I should make it clear that I did not «misuse» the SODAR, because I did not use it at all! There were several reasons for this, but these columns are not the place to expound them, nor are you the person to whom they should be explained.

You go on to say that «...a more serious briefing and not so much 'Rovesti show' would have been useful».

Quite frankly I know nothing about your standards of professional seriousness, but I think it would have been difficult to have provided more information than that given during the Championships, both by the spoken word at the daily briefing, and through the systematic distribution of diagrams and analytical maps to all competitors during the briefing.

Or perhaps you are not referring to the basic substance of the information but to the way it was presented. Your expression 'Rovesti show' forces me to consider even this bizarre idea.

If this is, in fact, the case, your criticism cannot but stem quite simply from personal dislike for me. But that, dear friend, would not be very serious on your part, since it would hardly be fair to throw discredit on a person purely because he does not have the mannerisms of an undertaker (funeral parlor director). I hold that we all have a perfect right to express ourselves the way we think fit, provided we remain within the bounds of decency and professional seriousness. As far as I am aware I have never exceeded these bounds, and certainly not during this year's World Championships which for me must be the last great assignment in what has been a long career dedicated entirely to gliding.

My dear friend, if the very thought of my smile disgusts you, that is your affair: I can only recommend that you go and see a film by Bergman (whom I much appreciate, I should add), in the hope that this will restore your good-humour. In any case, try to remember that a frowning face is not a measure of professional seriousness. At least this will avoid people like me unhappily having to waste time scotching irresponsible defamatory statements.

PLINIO ROVESTI

(Head of the Meteorological Service at
the 19th World Gliding Championships)

(Translation into English by J.E. Gladwin)

ne ed approfittarne per dire che girando tra gli alianti in linea a Rieti durante i Mondiali siamo stati piuttosto sorpresi (naturalmente favorevolmente) dal fatto che buona parte dei concorrenti aveva strumentazioni (ci riferiamo in particolare a variometri e calcolatori) del livello dei nostri alianti del leasing. Il mercato offre aggiaggi sempre più complicati e più cari, ma anche strumenti (Westerboer, ILEC, il nuovo Avionic Dittel) a prezzi accessibili con caratteristiche e prestazioni più che sufficienti per il volatore medio ed anche per quello più bravo.

Smilian Cibic

"Manuale del volovelista" risponde l'autore

Impossibilitato a farlo di persona a Bologna, devo ringraziare gli amici Gandolfi, Grinza, Frailich e Zoli per i giudizi e critiche espresse sulla rivista qualche numero fa; giudizi che nel complesso ritengo positivi, almeno così mi è sembrato di capire. Sono sempre in attesa di ulteriori opinioni e proposte di cui terrò il massimo conto per il futuro.

Come tutti già sapranno, è stata fatta una ristampa con la correzione di alcuni errori. Dico alcuni, perchè, data l'imposizione di «spendere il meno possibile», la tipografia si è rifiutata di correggere piccoli errori che comportassero vistosi rifacimenti di cliché. Così si legge ancora «stabilizzatore» ed altre cosette del genere. Bisogna avere pazienza, sarà per la prossima edizione.

Riguardo ai QUIZ d'esame, a Civilavia sono tutti d'accordo che bisognerebbe adottare delle domande più pertinenti al V.a.V. e che trovino riscontro nel Manuale. Ho già inoltrato da tempo un pacchetto di domande da aggiungere ad una selezione di quelle esistenti, ma non basta. Causa la mancanza di personale che si possa occupare della faccenda, bisogna proprio rifare tutto il lavoro completo, cosa che sto facendo e spero tra non molto di portare a termine.

Libretto di istruzione e di impiego Velivolo L. 5

A quest'ora è sicuramente uscito dalla stampa e quindi disponibile il manualetto in questione. E' stato da me curato ed è approvato da Civilavia e perciò adatto oltre che per il normale uso, soprattutto per la documentazione necessaria alle richieste o rinnovi del DISCIPLINARE. Preciso che si tratta del vecchio tipo di L.5 (versione originale con motore da 185 C.V.). Per il tipo potenziato, qualcuno di buona volontà e che possieda i dati necessari, dovrebbe preparare le modifiche e aggiunte necessarie alla stesura del libretto relativo. Ricordo che sia il Libretto L.5 sia il Manuale del Volovelista sono disponibili presso l'Aero Club d'Italia, Viale M. Ilo Pilsudski n. 124 - 00197 Roma. Basta farne richiesta scritta e le copie richieste verranno spedite contro assegno di cifra molto modesta.

Guido Bergomi

Nubi ed ali silenziose N. 2

Con la partecipazione di nove volovelisti e con oltre trenta opere fotografiche, si è concluso, al Briefing di Bologna, il 2° concorso fotografico indetto da VOLO A VELA.

Le vittorie sono andate a Emilio Tessera Chiesa per la sezione NUBI ed a Vittorio Colombo per la sezioni ALI.

Al secondo posto si sono classificati: Passuello Roberto per la sezione ALI ed ancora Vittorio Colombo per la sezione NUBI.

La giuria ha inoltre segnalato opere di Antonino Desti e di Antonio Caraffini; ed inoltre — ma fuori concorso — bellissime fotografie di nubi scattate da Smilian Cibic e da Emilio Tessera Chiesa, queste ultime in bianco e nero.

L'importo raccolto con le quote d'iscrizione è stato devoluto al fondo destinato a Padre Domenico.

Gioventù europea nel tempo libero

Anche quest'anno la CASA DELLA GIOVENTU' AERONAUTICA DELLA GERMANIA OCCIDENTALE organizza delle vacanze volo-

velistiche aperte alla partecipazione di tutti i giovani europei tra i 16 ed i 25 anni.

Le date dei corsi di volo a vela sono le seguenti:

S1 15/4 - 02/5	S5 29/7 - 15/8
S2 20/5 - 31/5	S6 19/8 - 05/9
S3 10/6 - 27/6	S7 09/9 - 26/9
S4 01/7 - 18/7	

nei quali vengono offerte le possibilità di imparare il volo a vela, conoscere il paese ed i suoi abitanti, occuparsi dei problemi della pace e della distensione in Europa.

I costi di partecipazione, comprensivi di alloggio, vitto e istruzione teorica e pratica di volo a vela, sono i seguenti:

- per i corsi S1,3,4,5,6 e S7: DM 980.—
- per il corso S2 : DM 600.—

Per partecipare occorre:

- riempire il modulo d'iscrizione
- un certificato medico che autorizzi la guida dell'aliante
- un certificato di nascita
- un certificato di buona condotta
- in caso di minorità un permesso autenticato dei genitori.

Gli interessati possono richiedere i moduli di iscrizione alla HAUS DER LUFTSPORTJUGEND E.V. Fritz-Stamer Haus D 6345 ESCHENBURG 4 - HIRZENHAIN

Simpatica iniziativa di Vipiteno

Mirko Baldessari ci comunica che in occasione del venticinquesimo anniversario del primo volo sul campo di Vipiteno è stato realizzato un opuscolo a colori e ricco di molte fotografie. Detto opuscolo verrà distribuito unitamente al n. 173 di VOLO A VELA, che applaude alla simpatica iniziativa.

Il libro aeronautico dell'anno

L'Associazione Nazionale Arma Aeronautica, con il patrocinio della Regione Piemonte, dell'Amministrazione Provinciale di Alessandria, del Comune di Acqui Terme e dell'Azienda Autonoma della Stazione di Cura di Acqui Terme, bandisce la prima edizione del Premio storico, letterario e scientifico:

«IL LIBRO AERONAUTICO DELL'ANNO»

dedicato a Coloro che, con il proprio sacrificio ed il proprio impegno, hanno consentito il progresso tecnico ed umano del volo nelle sue implicazioni civili e militari.

MODALITA' DI PARTECIPAZIONE

Potranno concorrere al Premio opere di Autori italiani e stranieri che trattino l'argomento del volo sia in forma romanzata che tecnica.

Saranno prese in considerazione opere pubblicate in lingua italiana nel periodo luglio 1984-dicembre 1985, ad eccezione dei settori medicina aeronautica e meteorologia, per i quali il termine iniziale decorre dal dicembre 1982.

Le pubblicazioni concorrenti dovranno pervenire in quindici copie ad una delle Segreterie del Premio, istituite presso la Presidenza Nazionale dell'Associazione in Roma e presso la Sezione della Associazione Arma Aeronautica in Acqui Terme, entro e non oltre il 30 dicembre 1985.

ENTITA' DEL PREMIO

All'opera giudicata in assoluto la migliore sarà assegnato un Riconoscimento Speciale da parte del Presidente della Repubblica Italiana, oltre ad un premio di lire quattromilioni e conferito il titolo di "LIBRO AERONAUTICO dell'ANNO".

Verranno inoltre segnalate opere vincitrici in cinque particolari settori:

- storico-militare
- letterario-biografico
- tecnico-scientifico
- medicina aeronautica
- meteorologia ed assistenza al volo.

A ciascuna delle opere prescelte sarà assegnato un premio di lire cinquecentomila.

SEGRETERIE

Presidenza Nazionale Associazione Arma Aeronautica - Via Marcantonio Colonna, 23 - 00192 Roma - Tel. 06/3.59.88.82 - 31.08.95.

Presidenza Sezione Associazione Arma Aeronautica - Piazza San Francesco, 1 - 15011 ACQUI TERME (AL) - Tel. 0144 / 5.21.42.

REGOLAMENTO

E' depositato e visibile presso le Segreterie. Viene inviato al domicilio a mezzo posta a richiesta.

PROCLAMAZIONE DEL PREMIO

La proclamazione dell'opera vincente in assoluto e la segnalazione delle migliori opere dei singoli settori avverrà in Acqui Terme sabato 3 maggio 1986.

I programmi dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela

Ecco i punti più salienti che riguardano la gestione 1986.

STAGES:

Saranno qualificati ossia mirano a risultati concreti in funzione del livello di preparazione del candidato:

- stages di formazione (per questi sono previsti stages chiamati di bassa stagione: i primi 3 e gli ultimi 3 del periodo stages)
- stages per i 300 Km.

— stages per i 500 Km.

Sono stati previsti anche «stages» decentrati per:

- volo d'onda ad Aosta
- volo alpino in club da definire.

Questi stages — per essere organizzati — richiedono una tempestiva candidatura, se non si otterranno sufficienti richieste dovranno essere cancellati.

TARIFFE:

Le principali tariffe offerte ai Soci per il 1986 sono le seguenti:

- stages di formazione in bassa stagione L. 350.000 in stagione normale L. 450.000
- stages per i 300 Km. L. 550.000
- stages per i 500 Km. L. 650.000.

Lo stages prevede un massimo di 10 aerorimorchi.

NOVITA':

Per le domande di partecipazione agli stages verrà richiesto — tassativamente — il visto del Presidente dell'AeC o del suo Istruttore e dovranno essere fornite informazioni sul livello di preparazione ed affidabilità.

A partire dal 1986, alla fine di ogni stages, verrà rilasciato al pilota il certificato di partecipazione con l'indicazione dei risultati ottenuti.

Con l'anno prossimo a fianco del Direttore Ettore Muzi collaborerà — in particolar modo sul piano organizzativo e sportivo — Pramstraller.

CALENDARIO:

Il calendario sportivo — in via di definizione — prevede, in ogni caso a Rieti, le seguenti competizioni:

24/5 - 1/6 GARA DI PENTECOSTE O CAMPIONATO ITALIANO

5/7 - 13/7 COPPA DEL VELINO E/O EUROPEI CLASSE CLUB.

2/8 - 14/8 COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO.

E' in via di definizione la possibilità che la COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO — APERTA A TUTTE LE CLASSI DI ALIANTI — contenga anche il CAMPIONATO ITALIANO CLASSE LIBERA e — se le adesioni lo consentiranno — anche LA COPPA EUROPA riservata alla classe Libera che non sempre trova la possibilità di essere effettuata nelle singole nazioni.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



"L'INVILUPPO DI VOLO": è chiaro a tutti di che si tratta?

(2^a PARTE)

Riprendiamo la chiacchierata, iniziata nel n. 170 della nostra rivista, relativamente all'inviluppo di volo, vedendo come si costruisce l'inviluppo di raffica.

Certamente ricordiamo che l'incontro con una raffica ascendente o discendente comporta rispettivamente un aumento o una diminuzione del fattore di carico «n». Il perchè questo accada ha la seguente spiegazione.

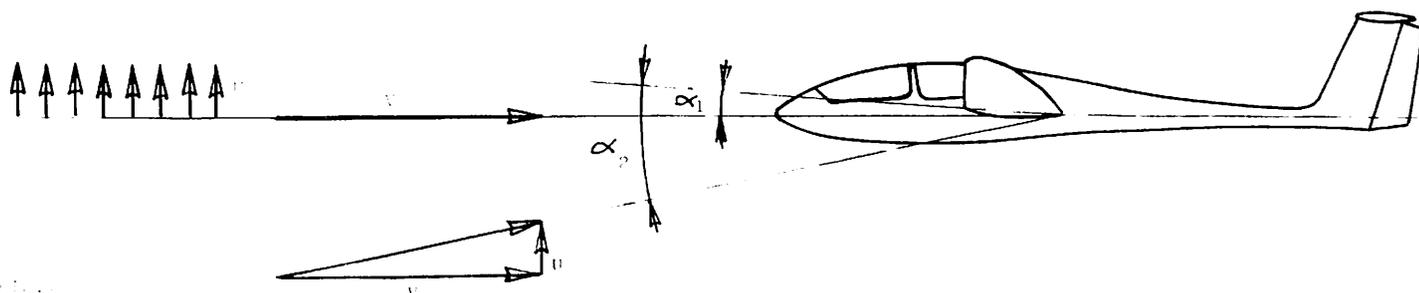
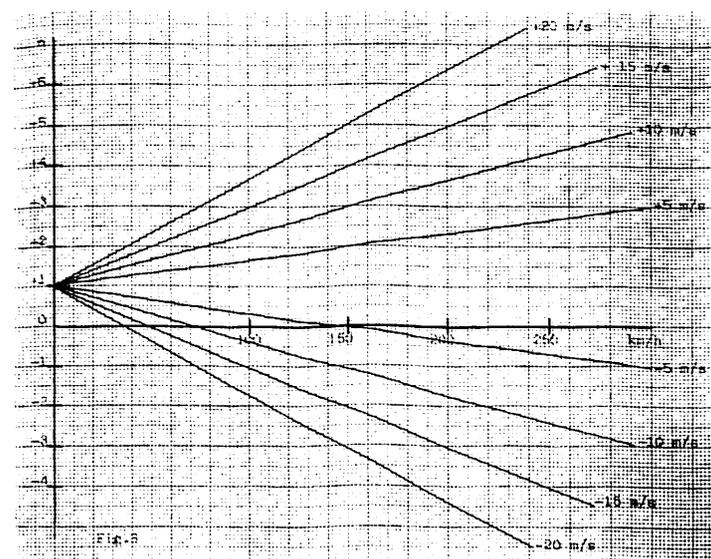
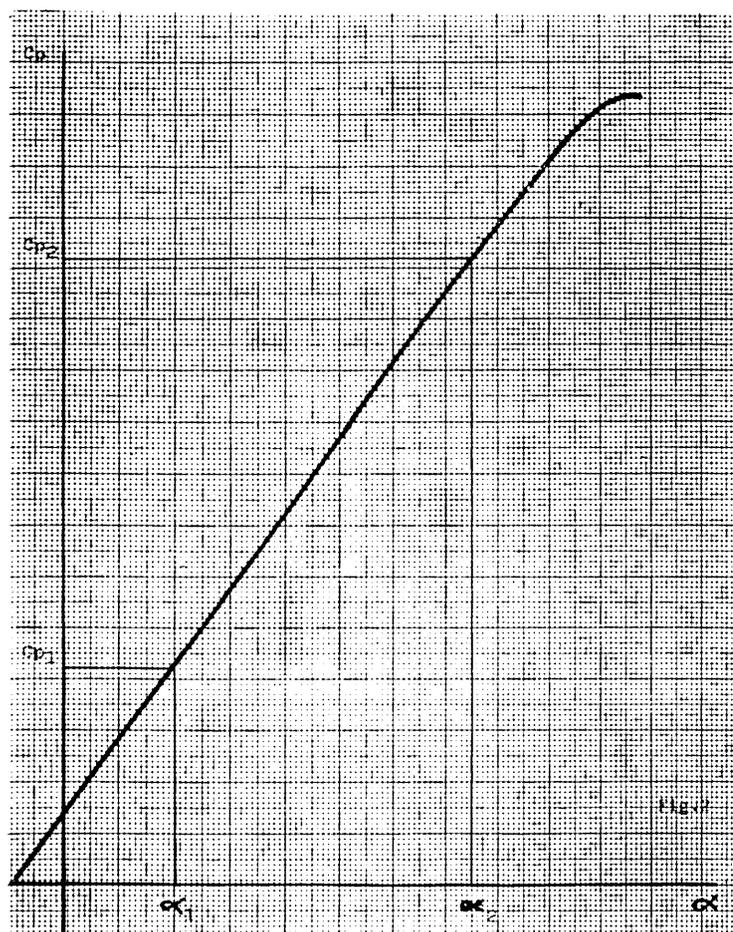
Supponiamo che l'aliante, in volo in aria calma con una certa velocità «V» incontri una corrente ascendente avente

velocità verticale «U». Come mostra la fig. 1, la velocità di traslazione si somma a quella della raffica dando origine ad una velocità risultante un po' maggiore come valore, ma soprattutto orientata diversamente. L'angolo di incidenza subisce, quindi, un aumento (da α_1 ad α_2) e, conseguentemente, aumenta il coefficiente di portanza del profilo alare (fig. 2). Dato che non sono cambiati gli altri parametri che influenzano la portanza dell'ala (densità dell'aria, forma del profilo e superficie dell'ala) l'aumento della velocità, ma soprattutto, l'aumento del coefficiente di portanza hanno come conseguenza un improvviso aumento della portanza; quindi, un aumento del fattore di carico. La conseguente sollecitazione che interessa le strutture prende il nome di sollecitazione da raffica. Studi teorici e sperimentazioni hanno portato a concludere che l'aumento del fattore di carico (che prima dell'incontro con l'ascendenza è uguale ad 1) dipende da diversi fattori; alcuni propri dell'aeroplano (peso, forma del profilo alare, superficie alare, lunghezza della corda media); altri come densità dell'aria al livello del mare e l'accelerazione di gravità; infine, l'aumento di «n» dipende dal prodotto della velocità del moto per la velocità della raffica.

Per un certo aliante si può, quindi, concludere che il fattore di carico è uguale a 1 più (per raffiche ascendenti) o meno (per raffiche discendenti) il prodotto di una costante, tipica di ogni tipo di aliante (K), per la velocità del moto (V) per la velocità della ascendenza o discendenza (U).

In formula:

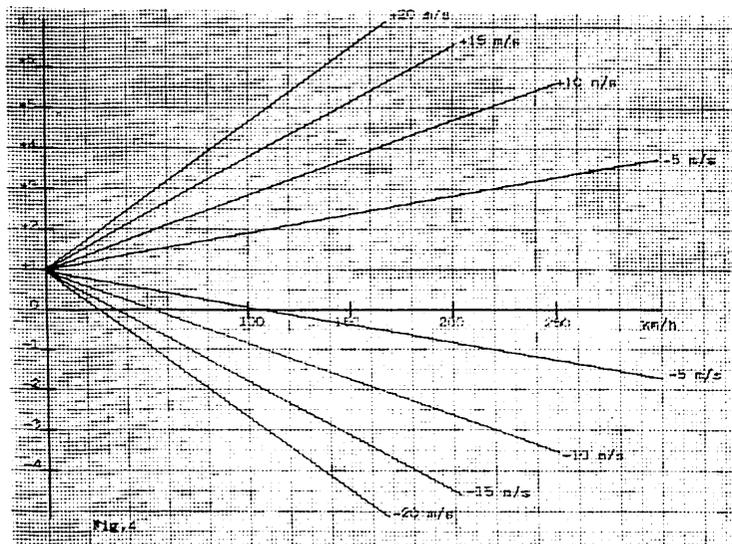
$$n = 1 \pm K V U$$



Preso un certo aliante, nel diagramma $n - V$ questa relazione dà origine a delle semirette, partenti dal punto $n = 1$ $V = 0$, di inclinazione crescente con il crescere del valore di U (fig. 3).

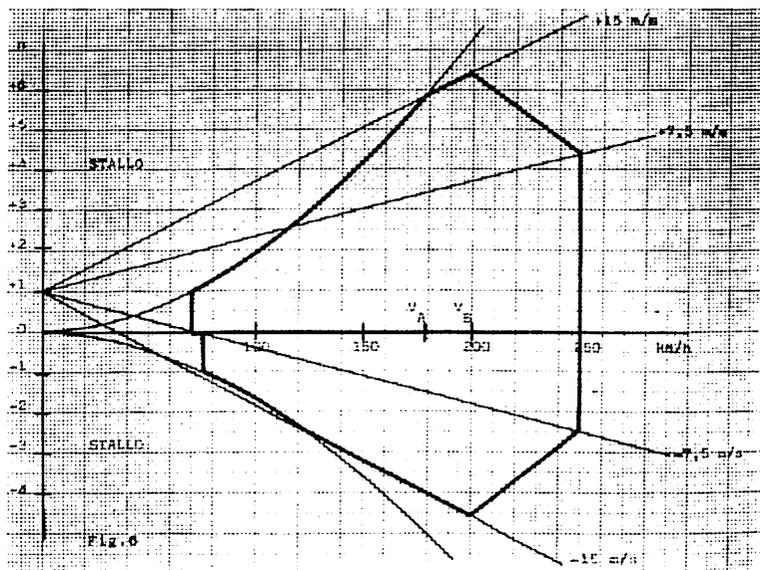
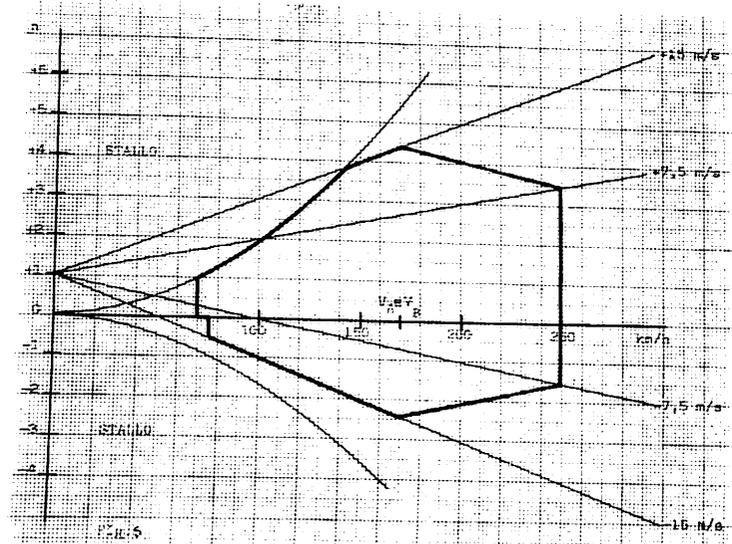
Cambiando il tipo di aliante cambia K e le semirette, a parità di « U », hanno una inclinazione diversa (fig. 4).

Quindi, come d'altra parte dice la formula stessa, la sollecitazione da raffica aumenta, per un certo valore di « U » con l'ammontare della velocità « V » e per un certo valore della velocità del moto « V » con l'ammontare della velocità di raffica « U ».



Siamo ora in grado di costruire l'involuppo di raffica. Anche per questo diagramma si parte dalle due parabole che delimitano la zona di volo possibile da quella impossibile (stallo). I vertici delle spezzate vengono fissati con i seguenti criteri che sono prescritti dai regolamenti di aeronavigabilità. In altre parole, affinché un aliante possa essere omologato, esso deve essere sufficientemente robusto da reggere:

1. Alla massima velocità, raffiche ascendenti e discendenti di $\pm 7,5$ m/s.
2. Ad una velocità chiamata V_B , definita come massima velocità consentita in aria turbolenta, raffiche ascendenti e discendenti di ± 15 m/s.



La V_B viene scelta dal progettista e deve essere non inferiore alla V_A (velocità di manovra).

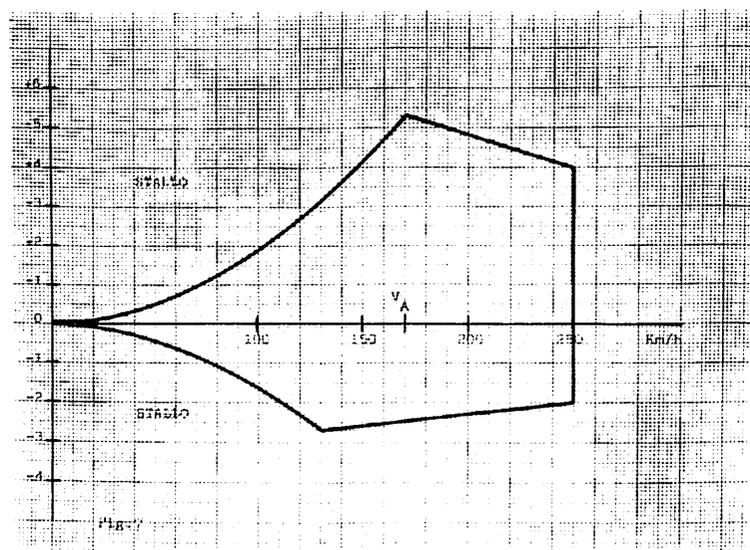
Siamo quindi in grado di chiudere l'involuppo di raffica. Lo facciamo, ad esempio, nel caso dell'aliante relativo alla fig. 3 supponendo che il progettista abbia optato per una V_B uguale alla V_A (fig. 5); nel caso dell'aliante della fig. 4 supponendo di scegliere una V_B un poco superiore alla V_A (fig. 6).

Notiamo come, per reggere alle sollecitazioni da raffica, l'aliante relativo alla fig. 6 debba essere molto più robusto di quello relativo alla fig. 5.

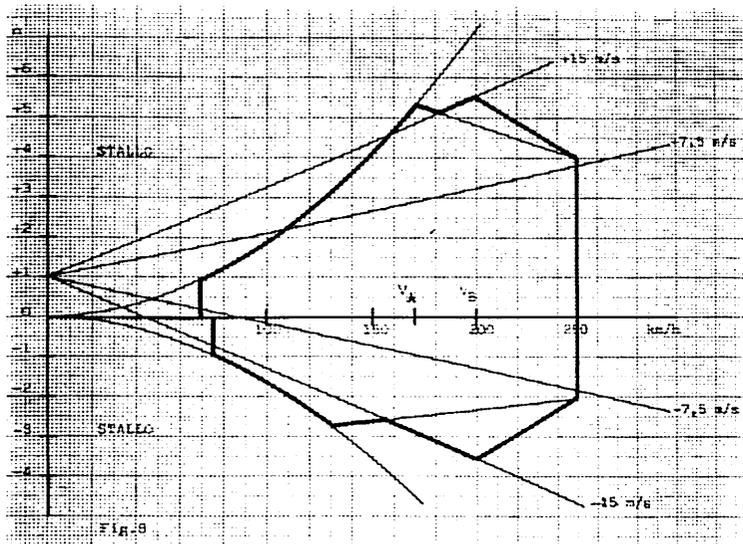
Possiamo, finalmente, costruire il diagramma «involuppo di volo» combinazione di quello di manovra (fig. 7) con quello di raffica. In sostanza, si tratta di sovrapporre i due, facendo prevalere i punti che danno origine alle sollecitazioni più gravose.

Si possono così avere diversi casi.

1. L'involuppo di manovra contiene completamente quello di raffica (fig. 7 e fig. 5). L'involuppo di volo coincide quindi con il primo.
2. L'involuppo di raffica è contenuto completamente da quello di manovra (fig. 7 e fig. 6). Anche in questo caso l'involuppo di volo coincide con il secondo.



3. In alcuni punti prevale l'inviluppo di manovra, in altri quello di raffica. In questo caso l'inviluppo di volo nasce dalla combinazione dei due (fig. 8).



Prima di chiudere una rapida conclusione pratica.

Dato che, come abbiamo appena visto, la capacità di un aliante di reggere alle sollecitazioni va diminuendo con l'aumentare della velocità, non sarà male se, parallelamente, aumenti la cautela da usarsi sia nell'effettuare manovre brusche, sia nel volare in aria turbolenta.

a cura di Jonathan



I QUADERNI DI

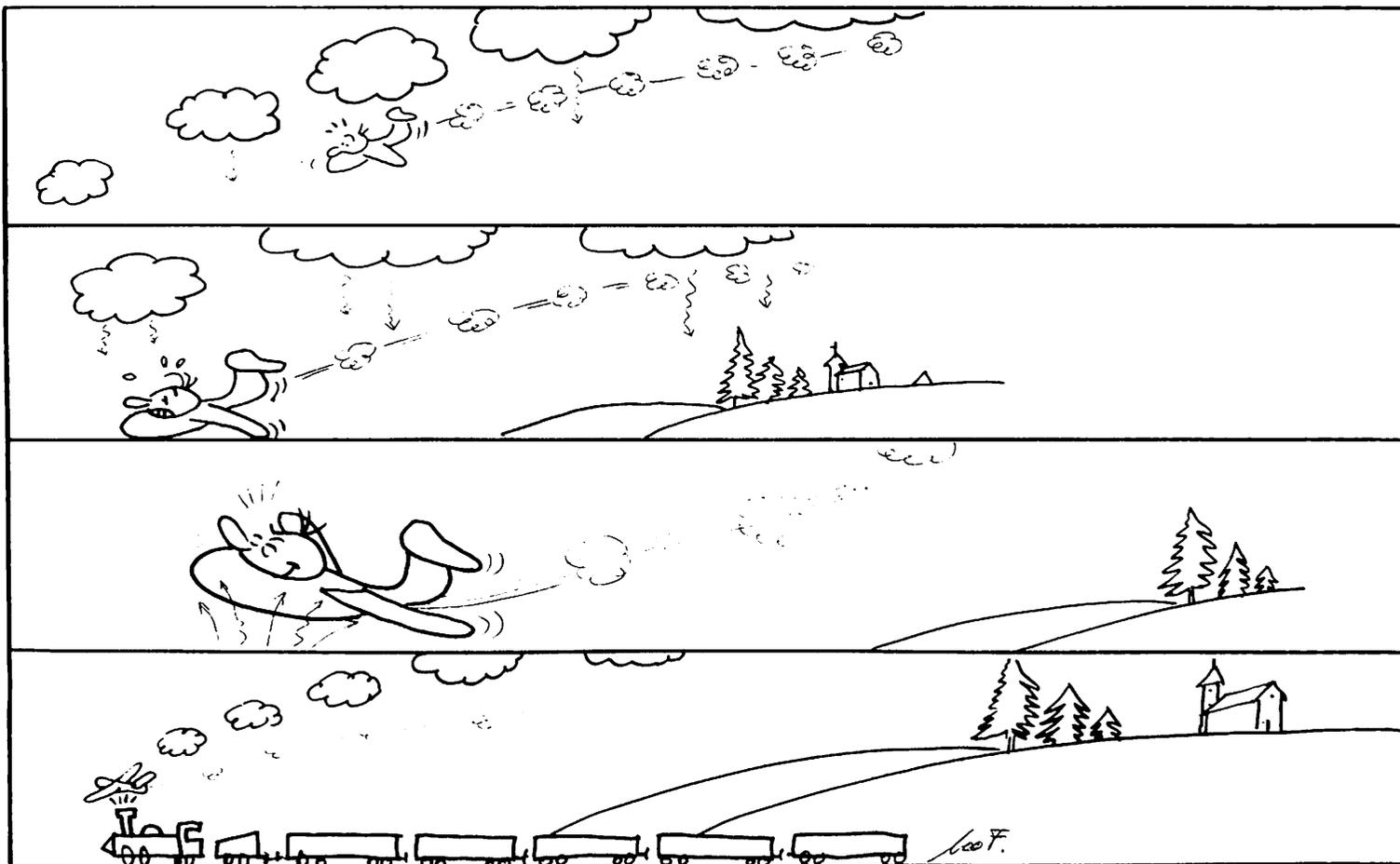
VOLO
A
VELA +



PREVENZIONE & SICUREZZA

Centro Studi del Volo a Vela Alpino

Richiedetelo alla Rivista



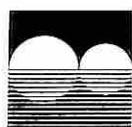


E' il nome della nuova etichetta tessuta Jacquard prodotta dalla Bolis.

Un classico per i confezionisti, finalmente realizzabile con moderni mezzi industriali.

JACQUELINE

Etichetta d'autore a prezzi commerciali



BOLIS

NASTRIFICIO ANGELO BOLIS s.p.a.
Telef.: 035/61.10.53 - Telex: 300145 BOLIS I
24036 Ponte S. Pietro (Bergamo - Italia)

Club Aviazione Popolare

La festa
delle "macchine volanti"
il 21 e 22 settembre
a Venegono



La manifestazione del CAP è stata aperta da un rinfresco offerto da Donna Maria Fede Caproni, nella sua residenza di Venegono.

Oltre una cinquantina di «macchine volanti» hanno preso parte al tredicesimo raduno del Club Aviazione Popolare tenutosi ancora una volta sull'aeroporto di Venegono Inferiore. Il perdurare della bella stagione ha consentito anche la partecipazione di rappresentanti francesi, svizzeri, tedeschi e persino danesi. Ed il pubblico, circa cinquemila persone tra appassionati e curiosi, non è certo mancato. Presenti alla manifestazione praticamente quasi tutte le costruzioni aeronautiche amatoriali italiane. L'attuale orientamento dei costruttori amatori è per le soluzioni che vedono l'ala alta controventata di gran lunga preferita, con l'adozione del motopropulsore ad elica situato posteriormente. I pionieristici autogiri sono stati accantonati lasciando vasto spazio a sempre più affidabili ultraleggeri a controllo sui tre assi.

Da rimarcare la presenza del nostro trainatore Donato Pastori che presentava orgogliosamente l'ormai volante Ratz-mut dalle preziose finiture; peccato che il ritardato arrivo di un'autorizzazione non consentiva la esibizione in volo del bolide volante che contiamo tuttavia di rivedere a Calcinate.



La Compagnia del... teatro stabile "MAESTRI & C." ha presentato con successo il MONERAI motorizzato.



Il fascinoso Spit di Franco Actis, che ancora una volta ci ha promesso di scriverne la storia: una vera "realità romanzesca".

Nella giornata di domenica a conclusione della riuscitissima manifestazione, la giuria, composta da autorevoli rappresentanti l'industria aeronautica nazionale, ha assegnato il trofeo (in memoria del fondatore e grande animatore del C.A.P. Ing. Rotondi) alla costruzioni di Blini e Mainini.

N. S.

VENDO RADIO 720 CANALI

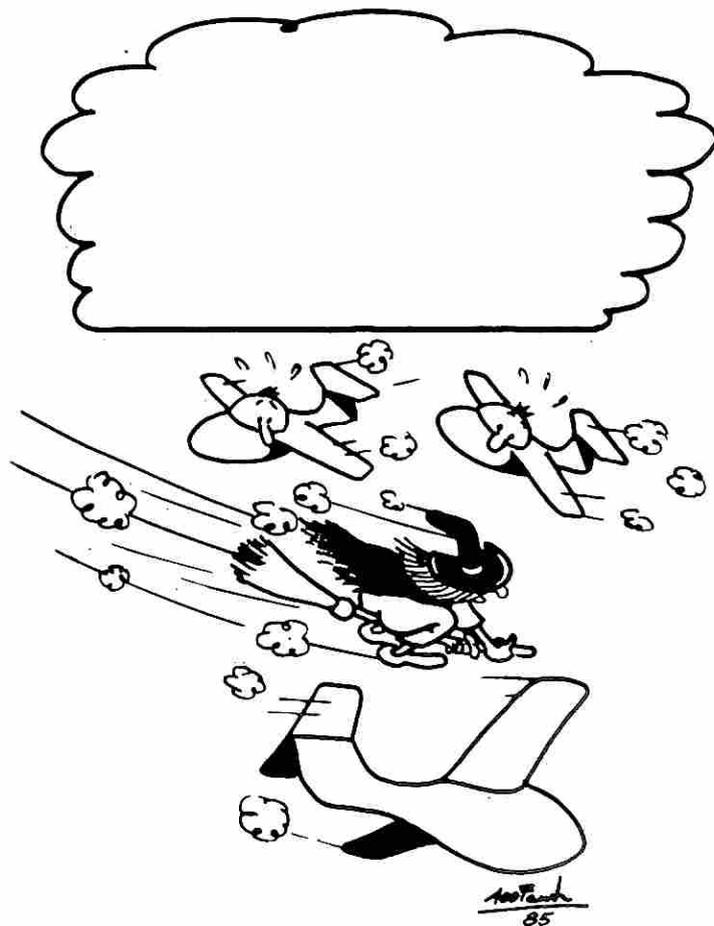
Avionic Dittel ATR 720

completa di cestello per cruscotto e documenti per omologazione

Lire 1.200.000

VILLA ALESSANDRO

tel.: 02/3563910 ab. - 02/2536441 uff.



incontri ravvicinati di un certo tipo

RIUNITI AD ALZATE GLI ALIANTISTI MILITARI

Nel 23^{mo} raduno premiato Leonardo Brigliadori

«Ha dato onore all'Italia e prestigio ai volovelisti italiani» dai Generali Contoli e Mantelli con tutti i loro Aliantisti. Questa l'incisione sul bel piatto dorato sormontato dai 3 gabbiani donato al Compione del Mondo Leonardo Brigliadori in occasione del 23° Raduno Nazionale Aliantisti Militari svoltosi ad Alzate Brianza il 15 settembre scorso. Con lui sono stati anche premiati Angelo Zoli quale Commissario Tecnico della Nazionale Azzurra e Plinio Rovesti in qualità di Meteorologo Ufficiale dei 19° Campionati Mondiali di Volo a Vela.

A Leonardo Brigliadori il premio è stato consegnato dal Generale Contoli ed una lunghissima ovazione ha fatto luccicare gli occhi del bravissimo Leo. Forse in quel lontano 19 maggio del 1957 quando guadagnò i suoi 3000 m infilandosi in nube a Bresso ed andando ad atterrare sotto un temporale in un prato vicino a Como, non avrebbe certo potuto immaginare che quasi trent'anni dopo sarebbe diventato Campione del Mondo. Quel giorno (ero anch'io a Bresso) compresi che quel ragazzo aveva qualcosa di speciale.

Anche Egidio Galli è stato premiato come «Direttore delle Operazioni di Volo ai Campionati Mondiali» ed il piatto argentato gli è stato consegnato dalla Medaglia d'Oro Luigi Gorrini.

Quando Galli in quell'ormai lontano 16 novembre del 1947, portò per la prima volta in volo lo Zoeglin dell'A.V.M. dando il via all'attività dei milanesi, fra quei ragazzi era piantato un seme che avrebbe dato frutti meravigliosi: Riccardo Brigliadori in testa. L'Aeroporto di Alzate e Leonardo Brigliadori sono il risultato di 2 uomini (l'Egidio ed il Riccardo) che hanno veramente amato il Volo a Vela italiano. Non ci sono dubbi. Galli, quando gli hanno dato la targa, non ha potuto trattenere le lacrime ed una lunga ovazione ha suggellato la consegna.

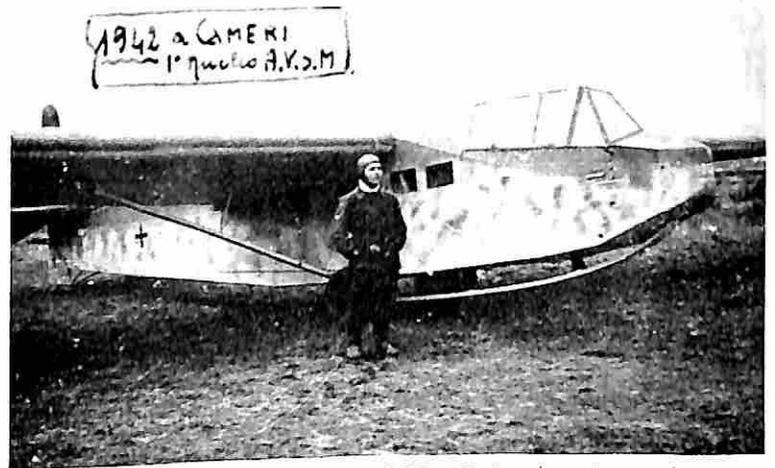
Un bel piatto argentato è andato anche all'Aliantista ed amico Franco Bolzoni di Cremona, per i suoi 300 km prefissati, realizzati nel giugno di quest'anno partendo dall'Aeroporto di Val Brembo. Il bel volo ha coronato un sogno da lungo tempo accarezzato e premia l'impegno e la serietà con la quale Franco affronta i suoi voli.

L'ultimo dei premiati di quest'anno è stato l'Aliantista Carlo Cantilena «il ragazzo venuto dal Sud», impareggiabile creatore dei nostri bozzetti annuali. Per chi non lo sapesse ancora Carlo era il 1° nella graduatoria al nostro Reparto Alianti quando si fecero i primi esami per la nomina ad Aviere Scelto, che era il 1° gradino sul quale tutti dovevano salire, compresi gli Allievi Ufficiali come lui era. Appassionato sostenitore dei nostri Raduni, gli vogliamo tutti bene.

Tra i presenti notati: il Gen. Tomolillo, il Magg. Brera, il Cap. Marson, gli istruttori Broggin, Callone, Locatelli, Spirito e Besia, l'Ing. Della Torre e l'Ing. Chetta, Favini, Meli, Castagno, Semenich, Lobina, Gradi, Taurisano, Schiazza, Maffei, Brusadelli, Pasquarelli, Forastieri, Bertilotti, Landi, De Luca, Alessi e tanti altri. Nominarli tutti è impossibile.

Il nostro Comandante Contoli era felice, quest'uomo dalle 90 medaglie d'oro prese in atletica e che a 79 anni saltava ancora il cofano di un'auto, ha affermato che «vive per noi». E' molto bello questo. In lui la saggezza del tempo ha lasciato tracce profonde e tutti gli Aliantisti lo adorano.

Un ringraziamento particolare all'Avv. Gabrielli, Presidente dell'A.V.M. il quale ci ha dimostrato tutta la sua simpatia. Un grazie anche a Frailich per aver fatto volare i nostri Aliantisti. L'ospitalità di tutti è stata veramente squisita. In mattinata nell'hangar dell'Aeroporto è stata celebrata una S. Messa. Don Livio Galbusera ha ricordato gli scom-



L'aliante da sbarco e assalto DFS 230 in dotazione al reparto aliantisti della Aeronautica Militare Italiana nel 1942. Accanto all'aliante è l'autore dell'articolo.



1943 - AL 12 a traino di un CR 42. (Archivio Chetta)

parsi e nelle sue parole ho sentito una grande Umanità. «Il vero amore è sempre creativo mai distruttore» disse un famoso scrittore e Don Livio ha fatto sue queste parole. Quel «deleo» sul nostro Labaro non gli è piaciuto molto e in modo garbato ce lo ha fatto notare. Il «silenter» sì, anche a lui piace ed ha apprezzato moltissimo tutti coloro che si levano in volo (e lo hanno fatto) sulle loro macchine silenziose, nel silenzio del cielo.

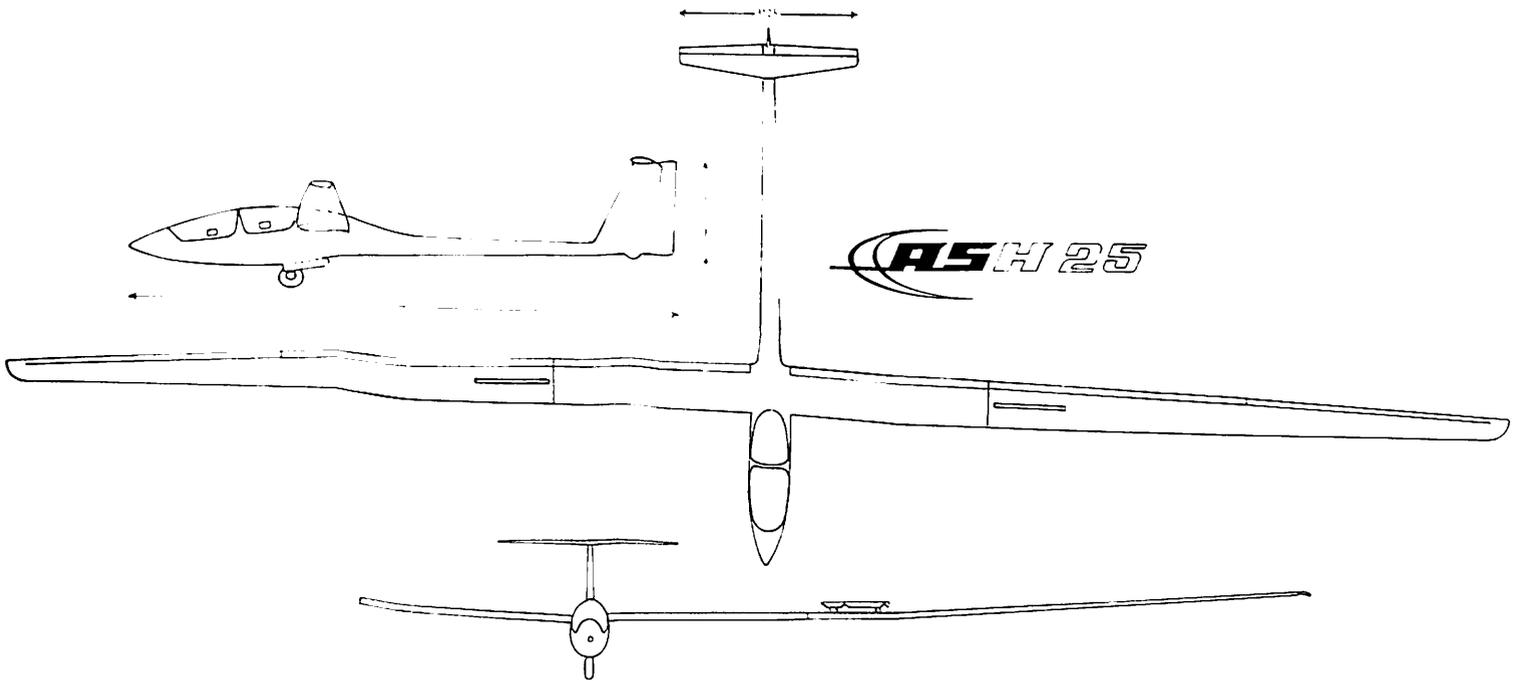
Si tranquillizzi Don Livio: gli Aliantisti non vogliono distruggere proprio nulla e quel «deleo» fa parte di altri tempi. Siamo perfettamente d'accordo con lui. Il nostro vero simbolo sono sempre stati i 3 gabbiani bianchi in campo azzurro e sono stati gli uomini a trasformare il più bello di tutti gli sport in un'arma bellica. Ora, per fortuna, gli aliante sono ritornati alla loro vera essenza, una meravigliosa avventura concessa da Dio per la gioia dell'Uomo. E' vero, con gli aliante si fanno competizioni fra le nazioni, ma sono queste che tutti desideriamo, a chi va più alto e più lontano. Quest'anno un Italiano ha vinto e noi Aliantisti ne siamo molto fieri.

C'è un brano musicale bellissimo di Beethoven intitolato «Inno alla Gioia», ebbene il prof. Donato, dopo il pranzo (tenuto alla Cascina Pelada) ha saputo del suo discorso di chiusura farne un «Inno al Volo a Vela». Gli Aliantisti gli sono grati per questo e lo ringraziano, insieme a Callone e Caggegi che sono stati gli organizzatori del Raduno. Arrivederci fra un anno.

Emilio Pastorelli

Cosa bolle in pentola?

ASH 25 - Biposto per una nuova dimensione



Competizioni in classe libera in biposto? L'ASH 25, essendo la versione di serie dell'ASW 22-2, offre performances fuori dal comune con in più il vantaggio di un secondo pilota.

La nuova ala — il profilo nella zona degli alettoni è stato modificato e l'apertura è stata portata a 25 m — permette un ulteriore miglioramento delle performances nel campo dell'alta e della bassa velocità.

Questo aliante di alte caratteristiche, essendo costruito quasi esclusivamente in carbonio e fibre aramitiche (ke-
vlar), offre un adeguato carico utile, sufficiente per anche due piloti molto pesanti. Inoltre il campo permesso di centraggio è stato pensato in modo tale che anche differenti carichi non presentano nessun problema.

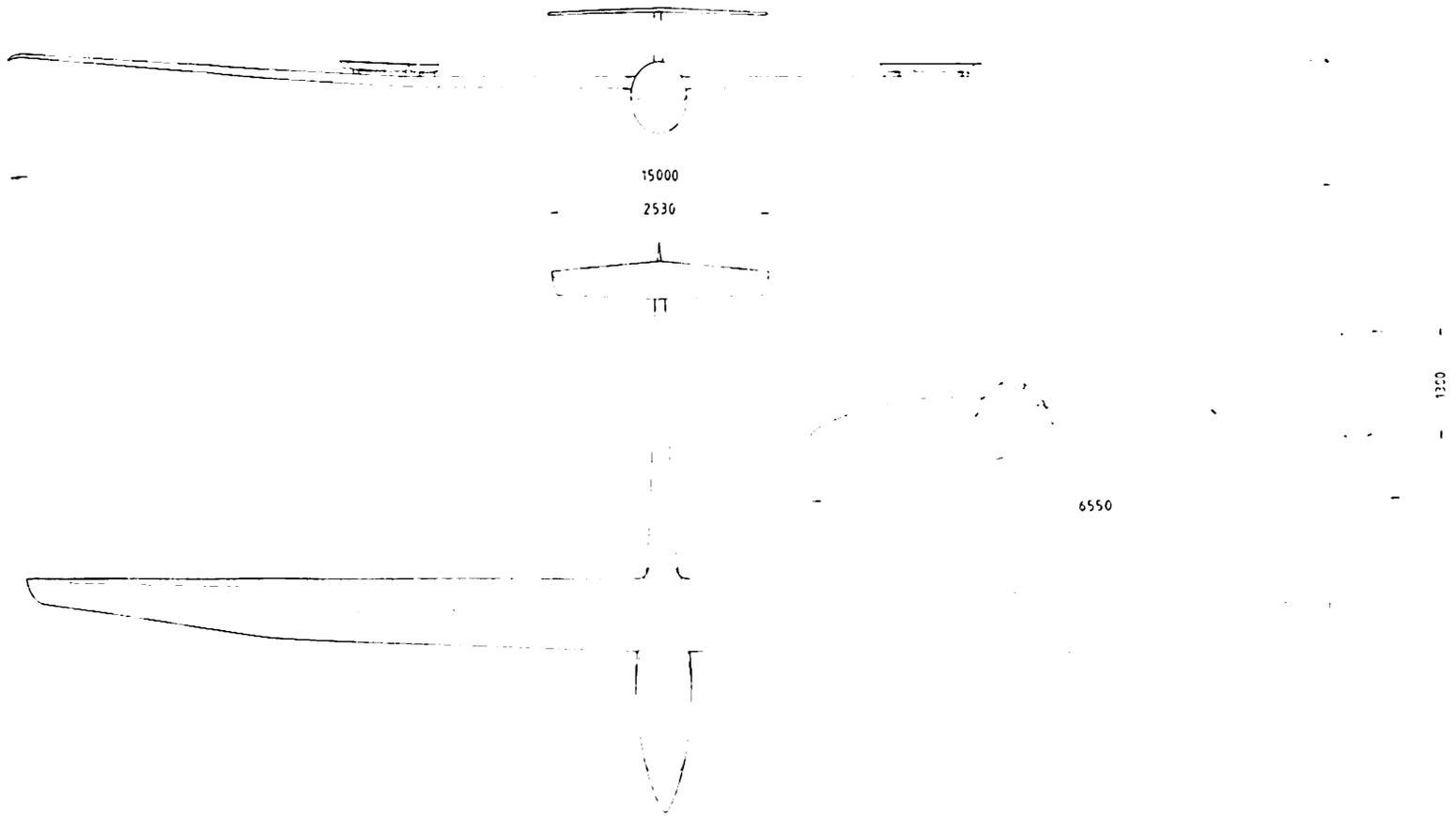
L'ASH 25 può volare con ambedue i piloti con un peso al decollo fino a 750 kg ed in questa configurazione i ballast interessano la posizione del baricentro in modo impercettibile. Ma anche in condizioni deboli l'ASH 25 offre un adeguato carico alare con 38 kg/m² (configurazione biposto). L'esperienza con l'ASW 22 ha dimostrato che un aliante con allungamento maggiore di 37 richiede un carico alare maggiore di un aliante di 15 m. Le prove in volo con l'ASW 22-2 hanno mostrato che le impressionanti caratteristiche di volo dell'ASW 22 possono essere trasferite su un biposto. L'ala con il suo profilo HQ 17 e le caratteristiche cinematiche del suo flap che mettono in evidenza piacevoli e sicure caratteristiche; esempio: questo flap si distingue anche per i bassi sforzi necessari per comandarlo, rende possibili avvicinamenti estremamente ripidi e facilmente controllabili. L'alto ed ammortizzato carrello, così come il diedro alare aiutano le buone caratteristiche di atterraggio. Nonostante alcune variazioni rispetto alla fusoliera dell'ASW 22-2, la forma della fusoliera svela ancora l'affinità al SF 31 costruita dall'Akaflieg

di Stoccarda. La geometria di questa fusoliera con il suo restringimento, si distingue per una relativa bassa resistenza aerodinamica. Così si è ottenuto lo sviluppo di un biposto che offre un confortevole abitacolo per due piloti, senza sostanziali perdite di performances rispetto ad un monoposto.

DATI TECNICI

Uso:	Voli di alta performances
Costruzione:	FRP-CRP-fibre aramitiche
Posti:	n. 2
Apertura alare:	25,00 mt
Superficie alare:	16,31 mt ²
Lunghezza fusoliera:	9,00 mt
Superficie fusoliera:	11,35 mt ²
Profilo alare:	HQ 17
Peso a vuoto:	450,00 kg
Peso massimo in volo:	750,00 kg
Ballast:	120,00 lt
Max. carico alare:	46,00 kg/mt ²
Min. carico alare:	38,00 kg/mt ² biposto
Efficienza max.:	57 a 108 km/h
Min. velocità di discesa:	0,45 mt a 80 km/h
Velocità min.:	77,00 km/h 84,00 km/h

ASW 24 - Nuovo Standard alta performance



ASW24

L'ASW 24 è il successore dell'ASW 19, il quale è stato costruito dalla Schleicher per più di 10 anni e del quale 425 esemplari sono volanti in tutto il mondo.

Già in questi ultimi anni, Schleicher, teneva attentamente d'occhio lo sviluppo della classe Standard ed in seguito, in modo particolare, incoraggiò attivamente lo sviluppo del profilo.

Sebbene disegnando l'ASW 24 una larga priorità fu assegnata alle performances, fu anche stabilita una importanza molto alta alla sicurezza attiva come quella passiva, alla facilità di manutenzione e, non ultima, ad un buon carattere in volo.

Ciò era indiscusso al tempo del Ka 6 che tale equilibrio produce la massima efficienza del binomio: pilota + aliante; questa è la ragione perchè il progettista ha resistito alla tentazione di inseguire l'ultimo 1/2 punto di efficienza e di conservare gli ultimi 5 kg di peso a vuoto per incrementare il confort o di più ancora la sicurezza per il pilota.

Con l'eccezione di alcuni adattamenti, l'ASW 24 è un progetto completamente nuovo in tutti i suoi componenti: dalla forma ai materiali usati dove l'ultimissimo grido della tecnologia è stato preso in considerazione in ogni suo aspetto.

DATI TECNICI

Certificato di navigabilità in accordo con la JAR 22, Categoria U, e con le esigenze sostanziali del LBA per alianti in materiali compositi.

Modello: Uso

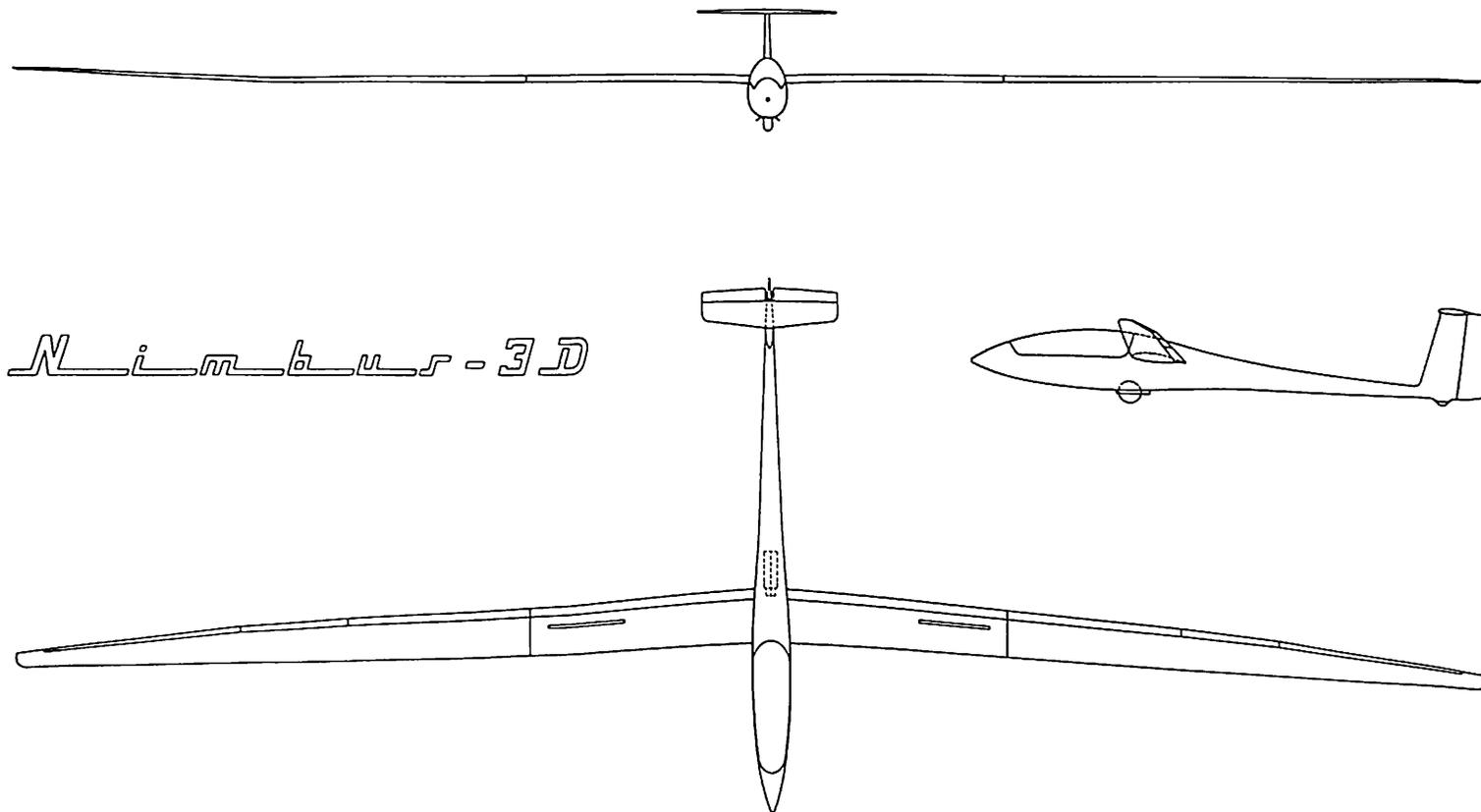
ASW 24

Addestramento, volo di performances e di competizione nella classe FAI - Standard -, semiacrobatico, volo in nube.

Apertura alare	15 mt
Superficie alare	10,0 mt ²
Allungamento	22,5
Lunghezza	6,55 mt
Altezza abitacolo	0,80 mt
Larghezza abitacolo	0,64 mt
Altezza deriva	1,30 mt
Peso a vuoto	ca 220,00 kg
Peso max in volo	500 kg
Peso di una ala	ca 57 kg
Max carico alare	ca 50 kg/mt ²
Min carico alare	ca 30 kg/mt ²
Carico acqua	max 170 lt
Carico utile in cabina	max 115 kg
Eff. max	43 a 105 km/h
Min rateo di discesa	0,58 m/s con 31 kg/mt ²
Velocità minima	70 km/h con 31 kg/mt ²
Velocità max	ca 270 km/h
Velocità di manovra	max 205 km/h
Max velocità in:	
aria con forte turbolenza	205 km/h
di traino aereo	205 km/h
di traino con vericello	140 km/h
con carrello estratto	205 km/h
con aerofreni estesi	270 km/h

NIMBUS 3D - Biposto alte prestazioni

si prevede anche la versione motorizzata



DATI TECNICI

Apertura:	24,60 m
Superficie alare:	16,85 m ²
Allungamento:	36
Lunghezza della fusoliera:	8,7 m
Peso a vuoto:	circa 460 (500) kg
Peso massimo:	750 (800) kg
Acqua:	168 kg

DATI DI PRESTAZIONE

(configurazione con due piloti)

Efficienza:	superiore a 55
Velocità minima di discesa:	0,45 m/sec a 80 km/h
Velocità minima:	75-80 km/h
Carico alare massimo	47,5 kg/m ²
Carico alare minimo: (un solo pilota)	33,0 kg/m ²

La Schempp-Hirth affianca allo Janus (che rimane sempre l'aliante numero 1 tra i biposto di alte prestazioni) un nuovo biposto di caratteristiche pari a quelle dei velivoli di punta della classe libera, cioè il nuovo Nimbus 3D.

Questo aliante era già sicuramente da lungo tempo il sogno di qualche cliente, ma la decisione attuale della Schempp-Hirth deriva dal numero costantemente crescente di richieste concrete per un tale tipo che pervengono da tutto il mondo. Apparentemente il desiderio di poter ottenere prestazioni importanti anche con i biposto e di superare i primati anche di tale categoria anima molti più piloti ora che nel passato.

Il Nimbus 3D, con le prestazioni che è in grado di offrire, può far diventare realtà questi sogni. L'aliante adotta le ali del Nimbus 3 (vincitore di tre campionati mondiali) e la fusoliera (rielaborata) dello Janus Ce. La particolare freccia alare permette anche il volo in configurazione con un solo pilota senza che sia necessario installare piombo di zavorra. Per garantire una notevole capacità di virata sono stati installati una variante maggiorata dell'impenaggio verticale dello Janus nonché i già sperimentati spoileron del Nimbus 3.

L'ampia cabina dello Janus, che è stata rinnovata peraltro in molti particolari e che incorpora una capottina allungata verso la coda rispetto all'originale, offre un eccellente comfort e visibilità anche al pilota che siede dietro.

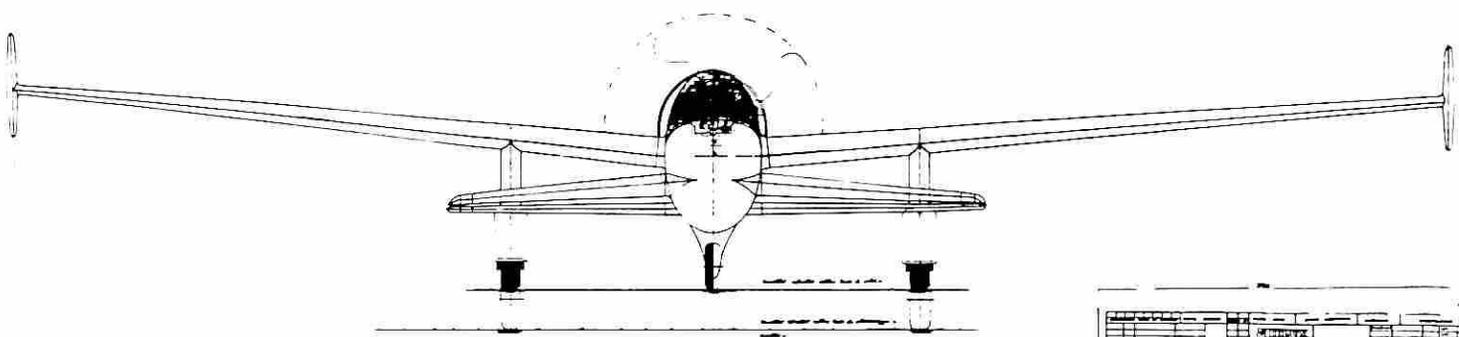
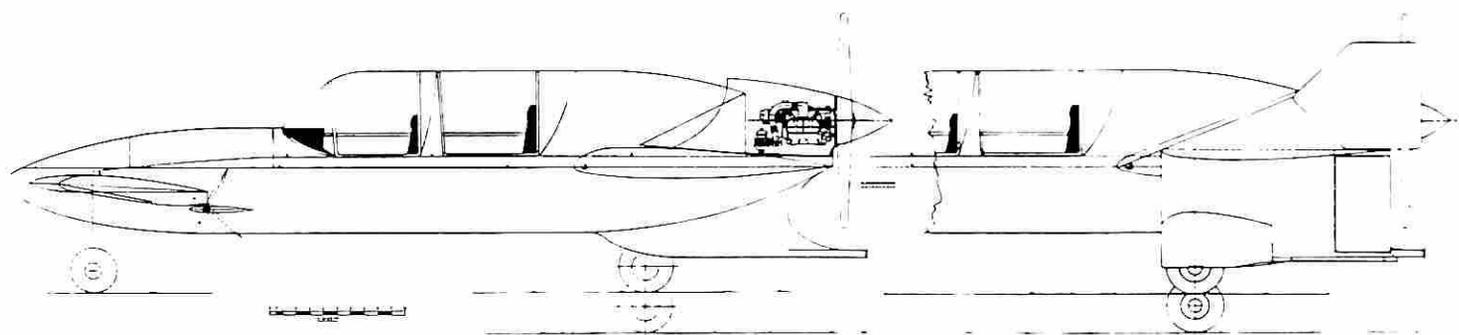
La ciliegina sulla torta è comunque data dalla possibilità di equipaggiare il Nimbus 3D col motore. Questo ulteriore fattore di sicurezza rende davvero possibile sfruttare tutte le possibilità offerte da questo biposto. Le esperienze eccezionalmente positive avute dai piloti del Nimbus 3T hanno dimostrato più che ampiamente la validità di tale soluzione.

Il prototipo del Nimbus 3D dovrebbe volare nell'estate del 1986, mentre l'inizio della produzione di serie è pianificato per la fine del 1986.

Il prezzo non è ancora stato fissato, è comunque possibile, data la situazione attuale dei costi, stimarlo intorno a 125.000 - 135.000 marchi per la versione senza motore. Un costo decisamente accettabile se comparato con quello dei monoposto.

Non è infine da escludere che l'avvento del Nimbus 3D possa cambiare la fisionomia della classe libera alla quale siamo ora abituati.

- VELIVOLO LEGGERO PER TRAINO VELALIANTE 353V -



PROGETTORE	VERBA
CONSTRUTTORE	VERBA
DATA	1982
NUMERO	353V
ALTRA	
DESCRIZIONE	B-ALA QUANTO
REVISIONI	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	

Una soluzione di eccezionale superiorità rispetto ai velivoli di tipo convenzionale può essere offerta da un velivolo aerodinamicamente uguale al Minivelivolo realizzato presso la S.A.I. di Passignano sul Trasimeno in un rapporto di scala di 3:1.

La fusoliera può essere dimensionalmente e strutturalmente identica a quella dell'S.S. 3 (biposto, dotato di un motore da 30 HP), equipaggiato con motore di derivazione automobilistica della potenza intorno ai 100 HP.

Il cavo di traino è previsto ancorato alla estremità inferiore della deriva centrale, sottostante all'elica che, dato l'alto regime del tipo di motore previsto (5000-6000 giri/m'), avrà un diametro dell'ordine dei 100 cm.

Un velivolo così realizzato presenterebbe, rispetto ad una analoga macchina di architettura classica, i seguenti vantaggi:

1) Spinta propulsiva circa doppia.

Questa superiorità deriva dal fatto che l'elevato regime del motore impone un dimensionamento dell'elica non superiore ai 100 cm di diametro. Un'elica trattiva, con tale diametro, trova una resistenza alla sua scia opposta dalla fusoliera, ala ed impennaggi tale da dimezzarne l'efficacia, che invece risulta integrale nel caso del velivolo ad elica propulsiva caratteristica del velivolo proposto.

2) Portanza complessiva a parità di superficie alare fortemente incrementata.

Sul velivolo proposto alla portanza dell'ala si aggiunge la portanza dell'impennaggio anteriore, di tale valore da portare la portanza complessiva risultante anteriormente al bordo d'attacco dell'ala, ad una distanza da tale bordo di circa il 40-45% del valore della c.m.a. (corda alare media). Nei velivoli convenzionali invece la portanza

dell'ala viene ridotta dal carico negativo sull'impennaggio.

3) Coppie, o picchianti, o cabranti introdotte dal cavo di traino, nel caso di variazione di quota del velaliente rispetto al velivolo trainante, di entità notevolmente ridotte rispetto a quelle verificabili nei velivoli convenzionali. Ciò in conseguenza del fatto che l'ancoraggio del cavo nel velivolo proposto si viene a trovare ad una distanza dal baricentro inferiore alla metà di quella che si realizza sui velivoli di tipo convenzionale: a parità di variazione di dislivello fra le due macchine si genera quindi sul traente una coppia di entità ridotta nel rapporto della distanza del punto di ancoraggio dal baricentro del velivolo.

4) Inesistenza sul velivolo proposto di assetti critici, per mancanza del fenomeno dello «stallo», che comporta il rischio di caduta in vite, esistente nei velivoli convenzionali.

5) Sistemazione dei timoni di direzione al di sotto dell'ala, ciò che porta a rendere coerenti il momento di imbarcata ed il momento di rollio conseguenti alla manovra del timone: cosa che invece non sussiste nei velivoli convenzionali, per i quali la manovra del timone di direzione dà luogo ad un momento di rollio tendente ad inclinare il velivolo verso l'esterno della curva indotta dal timone.

Elementi caratteristici del velivolo proposto:

- Apertura alare: m 9
- Lunghezza: m 6
- Potenza motore: HP 100
- Elica diam.: cm 100
- Carrello triciclo
- Biposto

Padova, 10.8.82 - T.I.S. Trevisan

Gli importanti accadimenti del 1985 ci hanno fatto accantonare — solo per un momento — questa rubrica, che riprende con l'argomento VEDERE ED ESSERE VISTI e con una nuova collaborazione: quella di Guido Bergomi, recentemente chiamato a far parte della Commissione per la Sicurezza Volo dell'Aero Club di Italia.

Convinti della necessità di ripeterci, rinnoviamo l'invito a tutti i nostri lettori affinché collaborino a questa importante ed inesauribile rubrica, che vuole anche essere un segno della maturità del volo a vela italiano. Diamo il nostro benvenuto alla collaborazione di Guido Bergomi, assicurandogli che lo spazio è a sua disposizione, anche per informazioni riguardanti le altre specialità.

Alla nostra Patrizia rinnoviamo gli auguri più belli, nella fiducia di non averla persa e nella speranza di avere un collaboratore in più!

L.S.

VEDERE ED ESSERE VISTI (2ª Parte)

Riprendiamo l'argomento, tratto da Soaring e liberamente interpretato dalla sottoscritta, ricordando ai lettori che la prima parte è stata pubblicata a pag. 23 del n. 168.

Il mese scorso abbiamo trattato la prima parte dell'argomento, cioè il vedere, questo mese prendiamo in esame come aiutare se stessi ad essere visti. In teoria tutti gli aerei a motore, piccoli o grandi che siano, usano degli accorgimenti che iniziano a guadagnare consensi nel mondo del volo a vela: le luci stroboscopiche. Vanno a Sandy Mc Ausland, a Bruce Helvie ed a Gernot Neubauer i nostri ringraziamenti per il contributo prestato, e infine a Gene Hammond che ha preparato il test di sondaggio.

Fintanto che l'opinione resta quella che i segnali anticollisione in uso oggi, pitturati sull'aliante, sono di poco se non di nessun aiuto nel vederci l'un l'altro, e fintanto che gli alianti offriranno una così piccola superficie visibile ad eccezione di quando sono in virata, come si può aumentare la nostra abilità nel farci vedere dagli altri?

Un metodo può essere quello di non volare mai in linea retta per un lungo periodo. In teoria ciò va bene, ed è anche vero che le spirali servono a muovere l'oggetto e a cambiare l'angolo di riflessione per gli altri piloti che sono nei paraggi, ma sarebbe difficile persuadere i piloti impegnati in una gara a variare continuamente, anche se solo di poco il loro assetto, specialmente quando l'andare avanti comporta delle scelte ed ogni metro guadagnato deve essere sfruttato al massimo se si vuole rientrare. Tuttavia nei voli locali e per voli che non coprono una vasta area, l'assioma di non volare mai a lungo in linea retta può essere abbastanza valido.

Un altro eccellente modo per essere visti è quello di avere una luce lampeggiante sull'apparecchio. Le United Airlines hanno sperimentato per qualche tempo luci di navigazione rosse, verdi e bianche che venivano riflesse da specchi oscillanti. Queste permettevano di distinguere più facilmente un apparecchio di notte, ma durante il giorno si sono dimostrate di poco se non nullo valore. Siccome gli alianti volano prevalentemente di giorno, e siccome l'equipaggiamento richiesto per montare luci oscillanti è voluminoso, pesante e costoso, questa non si è dimostrata una soluzione valida al problema.

Il passo successivo è stato quello delle luci intermittenti stroboscopiche ad alta intensità? Queste hanno ottenuto

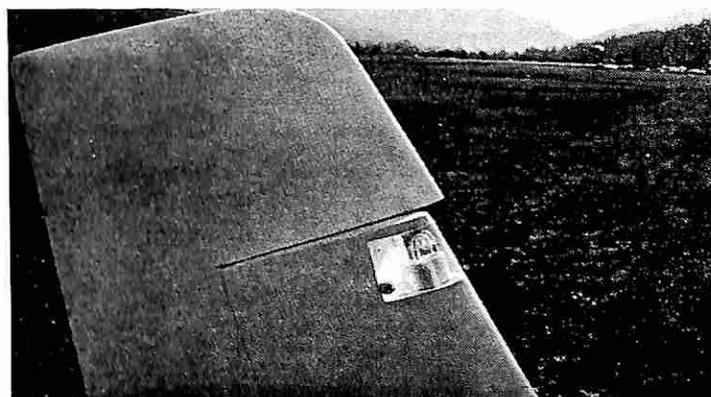


Fig. 1

un consenso inaspettato sugli aerei a motore, ma a causa della penalizzazione dovuta al peso ed alle batterie necessarie al loro funzionamento, solo pochi alianti le hanno adottate.

Sotto ogni tipo di condizione le luci stroboscopiche creano una variazione di luminosità abbastanza visibile che attrae l'attenzione. Naturalmente in pieno sole la luce deve essere più vicina per farsi notare, ma serve ancora in modo accettabile.

Come detto lo scorso mese, il FAA germanico ha permesso di installare luci stroboscopiche al posto dei segnali richiesti.

Ci sono solo pochi posti per montare bene queste luci: i terminali dell'ala, la fusoliera (sopra e sotto) o il timone di coda.

Poiché le ali di un aliante devono essere periodicamente smontate, mettere qui le luci crea alcuni problemi, non ultimo quello di installare i cavi di collegamento in fondo all'ala stessa. Tutte le volte che si tolgono le ali bisogna poi sconnettere i fili: troppo lavoro.

Forse la fusoliera può essere un posto più adatto. C'è più spazio per far passare i fili, più posti per fare gli allacciamenti, più facile fare i buchi per il montaggio. Vi conviene montare le luci in alto, perché se fate fuoricampo vi potrebbero saltar via durante il rullaggio a terra se piazzate sotto la fusoliera. La maggior parte delle luci stroboscopiche viste in giro sono montate sulla coda, sia sul piano verticale che su quello orizzontale. Sandy Mc Ausland di Seattle ci ha inviato le foto di come ha montato le sue luci (doc. 1) e commenta: «queste foto mostrano l'installazione dell'ATC sul mio ASW 15b. Il trucco per ottenere facilmente la certificazione è quello di evitare ogni variazione strutturale di peso o aerodinamica rispetto al-

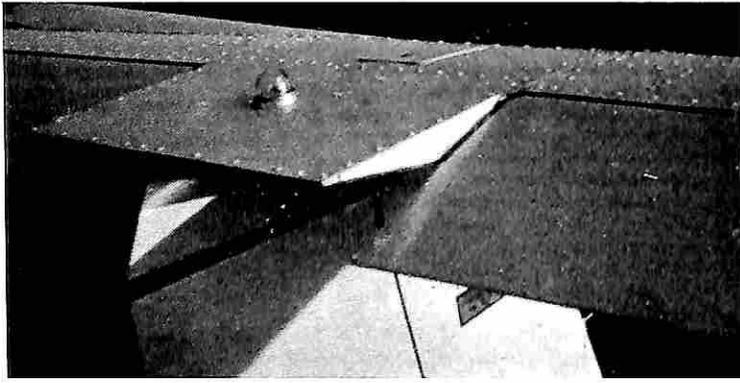


Fig. 2

l'originale. Non è così facile sugli apparecchi con la coda a T, ma può essere fatto. La batteria per far funzionare l'apparato, una Whelan A490-T-DF-14, proviene da una batteria casalinga contenente 44 celle Nichel-cadmio disposte a file parallele di 4. Questa fornisce circa 14 Volts e 8 ore di utilizzo compreso l'uso di radio e variometro.

La ricarica può essere fatta in serie usando un caricabatterie a 58VDC. Il passaggio dalla serie al parallelo può essere fatto automaticamente con un interruttore posto all'interno del connettore».

Bruce Helvie, dal canto suo, ci dice: «ho accluso una foto della luce che ho montato sul piano di coda del mio Sprite (doc. 2). E' alimentata da una batteria centrale fornita di un interruttore principale, e messa in funzione con una levetta posta su di un pannello separato. L'unità è una Whelan A430 stroboscopica che usa le stesse batterie A490 di Sandy. Il costo di tutti i pezzi ed il lavoro per montarli è di circa 375 dollari, e durante il veleggiamento con luce accesa e radio operante la batteria resiste circa 8 ore. Unico problema: il montaggio. Abbiamo dovuto usare una canna da pesca per infilare il cavo attraverso lo stesso occhio di plastica che porta gli altri cavi in fondo alla fusoliera». Conclude: «Per quanto io sia vicino alla base cumulo o che sia una giornata caliginosa, un colpo sull'interruttore annuncia la mia presenza ad un miglio di distanza».

Gernot Neubauer di Chicago ha qualcosa di simile sul suo Libelle. L'alimentatore è montato dietro il sedile e l'interruttore per spegnere o accendere la luce è montato sul cruscotto. Afferma che può operare con la luce a intermittenza, con radio e variometro per tutto il giorno senza esaurire la batteria.

L'apparato, che ha comperato in Germania, è un Dittel ACL-6 «Blitz» anticollisione. Funziona con una batteria da 12 VDC. (Non sarebbe necessario sottolineare a questo punto, ma lo facciamo lo stesso, che ogni volta che si fanno delle modifiche, quali l'aggiunta di una luce al vostro aliante, sia obbligatorio compilare alcune carte. Un contatto con il locale ufficio per la certificazione vi può mettere in regola con la legge. Una cosa è certa: è necessario un ricalcolo dei pesi e del bilanciamento che confermi che state volando con una macchina in regola n.d.e.).

Non sarà una sorpresa per nessuno sapere che comunque la responsabilità di vedere altri aliante rimane del pilota. E non deve sorprendere che il miglior modo di vedere uno rimane sempre quello di cercarlo con quei magnifici occhi di cui siamo dotati.

Informazioni che giungono dall'Europa indicano che i bei segnali che vediamo oggi sugli aeromobili portano solo un piccolo contributo all'essere visti. Le installazioni stroboscopiche, d'altro canto, possono essere un valido aiuto per vedere ed essere visti.

Parecchi apparati ora disponibili erano stati ideati per gli aerei a motore, e così la disponibilità di luci che pesino poco e illuminino abbastanza da essere valide, è ancora limitata, tuttavia non si può disdegnare nulla che possa aiutare un pilota a vederne un altro.

Ogni pilota ed ogni proprietario di aliante dovrebbero decidere qual'è la misura in cui vogliono aiutare gli altri, anche se questo comporta il virare più spesso, l'applicare vernice anticollisione, installare luci stroboscopiche o fare qualsiasi altra cosa che sembri aiutare il concetto del «vedere ed esser visti».

(da SOARING, luglio '84, a cura di Patrizia Golin)



AERO CLUB D'ITALIA

COMMISSIONE SICUREZZA VOLO

a cura di GUIDO BERGOMI

«L'Alitalia è spiacente di comunicare che, a causa di avverse condizioni meteorologiche sull'aeroporto di Bologna, il Volo AZ 232 è stato cancellato». Questo annuncio è stato la causa che mi ha costretto a rinunciare a partecipare al Briefing delle Due Torri, cosa che avrei fatto molto volentieri e che mi avrebbe permesso di illustrare con due parole e commentare brevemente l'articolo che mi accingo a proporre. Sono stato nominato membro della Commissione per la Sicurezza Volo dell'Aero Club d'Italia, in qualità di esperto di Volo a Vela.

Ringrazio i dirigenti dell'Aero Club d'Italia nonché le persone coinvolte, per la fiducia che hanno voluto dimostrare nei miei riguardi. Spero di non deludere le aspettative.

Mia convinzione, al riguardo della sicurezza volo, è che una delle molteplici azioni che si possono e devono intraprendere, è quella relativa alla informazione e divulgazione presso gli interessati, di tutte quelle notizie riguardanti gli incidenti di volo affinché ognuno possa trarre le dovute considerazioni. Non mi riferisco solo alle conclusioni, con definizioni di eventuali responsabilità e/o concause, cose a volte molto difficili e sempre lunghe, frutto di laboriose commissioni d'inchiesta, ma alla divulgazione dei dati puri e semplici degli avvenuti incidenti, magari catalogati in opportuni specchi e diagrammi. Questo, con un po' di buona volontà, si può fare in tempi brevi, direi attuali, e senza implicazioni di carattere legale od altro.

Mi accingo perciò, col permesso dei re-

sponsabili, ad utilizzare la rivista VOLO A VELA, per redigere una rubrica periodica informativa regolare, oltre che per articoli, traduzioni, proposte ecc. riguardanti la S.V.

Incomincerò ora ad illustrare un riassunto sintetico degli incidenti avvenuti nei primi nove mesi (gennaio-settembre) dell'anno in corso - 1985 (dati informativi non ufficiali).

Detto riassunto è relativo a tutti gli incidenti (esclusi inconvenienti di piccola entità) in cui sono stati coinvolti aliante e motoalianti immatricolati in Italia. Sono quindi esclusi tutti gli stranieri ed anche quelli (2) riguardanti aliante italiani ma partecipanti ai Campionati Mondiali, perché penso che questi, data l'eccezionalità dell'avvenimento, vadano semmai trattati a parte.

Il numero di incidenti nel periodo suaccennato, è di 21, con il coinvolgimento di 22 macchine. Per semplicità, considererò 22 incidenti con il coinvolgimento di un aliante ciascuno.

Spero che le tabelline siano abbastanza chiare.

GENNAIO - SETTEMBRE 1985
 Numero totale degli incidenti: 22

1

DANNI ALLE PERSONE

2

Deceduti n. 2 Feriti leggeri n. 4 Feriti gravi —

danni subiti dagli alianti
 (in percentuale del valore)

3

Suddivisione mensile incidenti
 (con percentuale sul totale)

4

Danni al 100% incid. n. 1
 Danni al 90% incid. n. 1
 Danni al 80% incid. n. 2
 Danni al 40% incid. n. 7
 Danni al 25% incid. n. 1
 Danni al 20% incid. n. 5
 Danni al 15% incid. n. 2
 Danni al 10% incid. n. 3

tot. 22

Gennaio n. 1 pari al 4,5%
 Febbraio n. 1 pari al 4,5%
 Marzo —
 Aprile n. 4 pari al 18,0%
 Maggio n. 10 pari al 46,0%
 Giugno n. 1 pari al 4,5%
 Luglio n. 2 pari al 9,0%
 Agosto —
 Settembre n. 3 pari al 13,5%

Media danni per incidente = 37%

tot. 22 100,0%

SUDDIVISIONE IN BASE ALLE FASI DEL VOLO

5

Fase del volo	n.	%	note	persone
Atterraggio in campo	6	27,5	} tot. 12 (55%)	1 ferito
Atterraggio fuori campo	6	27,5		2 feriti
Decollo	4	18,0	} tot. 16 (73%)	—
Avvicinamento	2	9,0		1 ferito
Traino al suolo	2	9,0	—	
Crociera	1	4,5	2 morti	
Parcheggio	1	4,5	—	
totale	22	100,0		

PERCENTUALI DANNI ALIANTI IN RELAZIONE ALLA FASE DEL VOLO

6

Danni al 100%	inc. n. 1 fase	Crociera
Danni al 90%	inc. n. 1 fase	Avvicinamento
Danni al 80%	inc. n. 2 fase	Decollo
Danni al 40%	inc. n. 7 fase	3 AttFC - 2AttC - 1 Avv - 1 Prk
Danni al 25%	inc. n. 1 fase	AttFC
Danni al 20%	inc. n. 4 fase	2 AttFC - 1 AttC - 1 Dec
Danni al 15%	inc. n. 2 fase	Atterraggio in campo
Danni al 10%	inc. n. 4 fase	2 TrT - 1 Dec - 1 AttC

tot. n. 22

ESAME PRELIMINARE NATURA E CAUSE DEGLI INCIDENTI

7

Natura incidente	n.	Causa dell'incidente
Atterraggio lungo	} AttC	} Errata valutazione distanze
Impatto col terreno		
Atterraggio corto	} 6	} Discendenza in finale
Impatto col terreno		
Impatto col terreno		
Impatto col terreno		
Atterraggio fuori campo	6	Mancata ascendenza
Imbardata in decollo	2	Errata utilizzazione comandi
Urto terreno in decollo	1	Turbolenza
Urto terreno in decollo	1	Negligenza preparazione volo
Collisione in volo con altro aliante	2	Mancata visualizzazione traffico relativo
Traino a terra	2	Errore personale di terra
Impatto col suolo durante il volo	1	Sconosciute
Parcheggio	1	Investito da velivolo
	22	

Preciso che i dati sono stati gentilmente concessi sia dal R.A.I. che da Civilavia. Chiedo scusa a chi dovesse eventualmente rilevare qualche errore ed inesattezza.

Lo spirito del mio lavoro sta nella massima divulgazione di dati il più possibile vicini alla realtà ed in ogni caso recenti, il che non è proprio così facile come possa sembrare. E poi mi sono permesso alcune interpretazioni personali, nell'intento di essere il più utile possibile. Per esempio, devo precisare che nella denominazione ufficiale della fase del volo in cui è avvenuto od originato l'incidente, per gli atterraggi fuori campo la catalogazione della fase è quella di «crociera» e la causa è quella di «mancata ascendenza» che ha condotto poi all'atterraggio. Io preferisco, e spero di avere l'approvazione dei volovelisti, catalogare i fuori campo nella fase di «atterraggio», mi sembra più coerente.

Considerazioni e commenti sui dati citati:

— La stragrande maggioranza degli incidenti è avvenuta nella fase di atterraggio (55%) la metà dei quali fuori campo (fatta salva la precisazione di cui sopra). I danni relativi agli alianti assommano ad una media del 27% del valore di ogni macchina per ciascun incidente. Coinvolti 3 feriti leggeri.

— La stragrande maggioranza degli incidenti è avvenuta nel mese di maggio (46%) quindi, e non è una novità, alla ripresa intensa dell'attività dopo la stasi invernale e con piloti probabilmente poco allenati.

— Gli incidenti più gravi sono avvenuti in pieno volo. Coinvolti tre alianti e quattro piloti, due dei quali deceduti ed uno leggermente ferito contro un solo incolume. Dei tre alianti, uno è andato completamente distrutto (100 per cento), uno con danni al 90% ed uno al 40%. Il danno medio è del 77%.

— Riguardo all'incidente mortale, da rilevare che l'aliante con i due occupanti, sicuramente deceduti nell'impatto, è stato trovato in alta montagna e semisepolto dalla neve, ben tre giorni dopo l'avvenuto incidente. Ciò senza il minimo addebito a carico dei soccorsi che, a quanto sembra, sono stati espletati al massimo delle possibilità. E se i piloti fossero stati soltanto feriti? Il fatto merita riflessione. (Vedi successiva proposta).

In attesa di completare il quadro della situazione alla fine anno, e nella speranza che rimanga invariato o che varii il meno possibile, passo ad enunciare alcune proposte che ritengo utili al fine di migliorare la sicurezza del volo.

— Anche gli Aero Club o Gruppi o Sezioni di Volo a Vela dovrebbero avere l'addetto alla Sicurezza Volo, che oltretutto faccia da tramite per tutte quelle comunicazioni, notizie e suggerimenti che intercorrono tra la Commissione S.V. ed i Club. Ho inoltrato detta proposta tramite la Commissione stessa e, se verrà approvata, ma credo lo sarà senz'altro, mi aspetto che al più presto ogni Gruppo o Sezione volovelistico nomini un proprio incaricato e lo comunichi.

— E' stata sollecitata, ma bisogna insistere, l'installazione di un Crash-recorder su tutti gli alianti, a partire da

Definizione abbreviazioni:

Dec.	Decollo	Avv = Avvicinamento	Prk = Parcheggio
AttC	Atterraggio in campo		
AttFC	Atterraggio fuori campo		
ColVAA	Collisione in volo tra alianti		
ColVAV	Collisione in volo tra aliante e velivolo		
ColTAA	Collisione a terra tra alianti		
ColTAV	Collisione a terra tra aliante e velivolo		
ColS	Collisione con il suolo od ostacolo in volo		
TrT	Traino a terra		

quelli che effettuano gare o voli di performances. L'Aero Club d'Italia dovrebbe dare un contributo in tal senso, comunque io invito tutti coloro che

avessero suggerimenti sull'argomento a farsi avanti.

— Cercherò di promuovere, nell'ambito del ciclo di conferenze che già vengo-

no svolte dall'Aero Club d'Italia, una o più conferenze sull'argomento specifico del Volo a Vela da effettuarsi su di una appropriata sede.

Per ora mi limito a queste proposte e chiudo questa chiacchierata sperando di incontrare l'appoggio e la collaborazione di tutti i volovelisti i quali potranno far pervenire ogni loro richiesta, suggerimenti o notizie riguardanti la Sicurezza Volo al sottoindicato recapito:

Com.te Guido Bergomi
Commissione Sicurezza Volo
Aero Club d'Italia
Viale M. Ilo Pilsudski, 124
00197 Roma
Tel. 879.641 pref. 06

Cosa scrivono gli altri

da **SOARING** - Marzo 1985

a cura di Roberta

Il tasso di incidenti volovelistici negli Stati Uniti d'America è particolarmente elevato: esso risulta essere il doppio di quello della Germania Federale e della Francia e dieci volte quello della Danimarca. Si sta pertanto cercando di correre ai ripari attraverso una serie di iniziative. Tra le tante vogliamo qui fare un accenno a quella che potrebbe essere di interesse più generale e che ci sembra meno strettamente tipica dell'esperienza americana:

«Passaggio dei piloti da una macchina all'altra».

La transizione del pilota da una macchina all'altra è uno degli elementi meno standardizzati nelle carriere dei nostri piloti. Secondo le FAR una volta che un pilota ha conseguito il brevetto, ha l'autorizzazione «legale» per volare sia sul modesto aliante-scuola che sul più raffinato modello in fibra disponibile sul mercato. Si suppone infatti che il pilota studi con coscienza i manuali di volo e che per il resto sia tanto capace nel pilotaggio di un certo aliante che in quello di uno di tipo diverso. Non vi sono attualmente differenziazioni che tengano presente la complessità di alcuni tipi di aliante, che hanno flap, carrello retrattile, paracadute freno o acqua di zavorra, tutti elementi che sono stati identificati quali possibili concause di incidente.

L'area critica principale per quanto riguarda un programma di transizione è la disponibilità di alianti biposto di tipo complesso sui quali il pilota possa acquisire esperienza diretta.

In linea generale, un corretto «passaggio macchina» dovrebbe essere fondato sul controllo della qualifica di base, su di un'adeguata istruzione in volo e su di una serie logica di voli da solista. Bisogna assolutamente eliminare l'atteggiamento: «l'ho comprato, devo saperlo pilotare».

In conclusione, una ragionevole lista dei fattori da tenere presenti per una corretta transizione potrebbe essere la seguente:

- familiarità con il manuale del velivolo
- capacità intrinseche del pilota
- numero di ore ed atterraggi compiuti
- tipi di aliante pilotati
- esperienza in voli di distanza
- insegne sportive conseguite
- complessità dell'aereo su cui si intende passare.

Resta alla buona volontà dei piloti e delle varie scuole ed organizzazioni volovelistiche fare in modo che, almeno da questo punto di vista, la sicurezza non venga più trascurata.

Der Segelflugcomputer von Westerboer



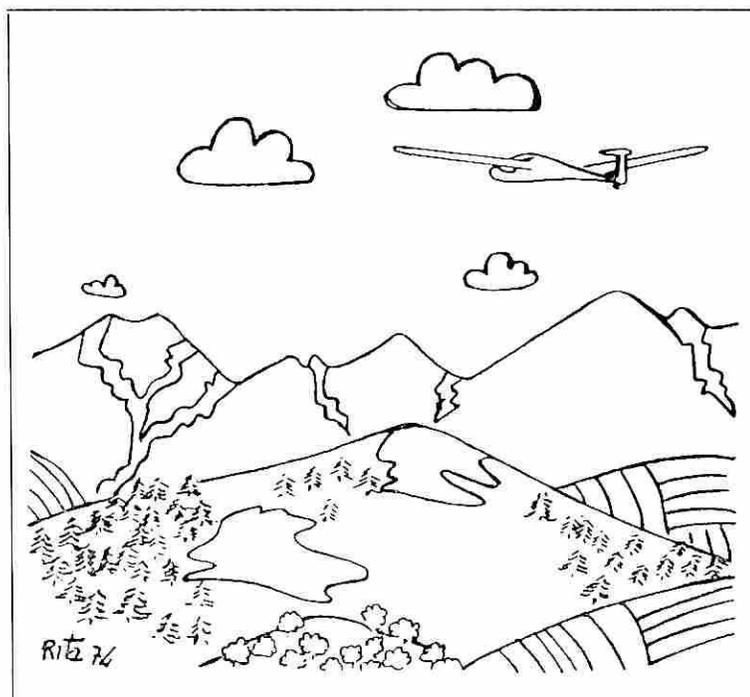
Sichtbar das beste Konzept

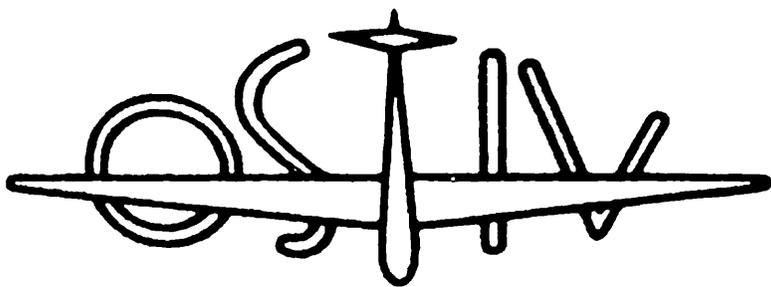


- Einfach zu bedienen
- Nur eine 80 mm \varnothing und eine 57 mm \varnothing Öffnung im Cockpit erforderlich
- Zukunftssicher
- Günstiges Preis-Leistungsverhältnis
- Gut abzulesen
- Elektronisch kompensiert

Fordern Sie einen ausführlichen Prospekt an!

Dr. rer. nat. Westerboer, Hofhansel & Cie. GmbH, Wörthstraße 1, 8480 WEIDEN
Telefon 09 61 4 28 44 - FS 063 973





Qualche cenno storico

L'OSTIV o per esteso «Organizzazione Scientifica Tecnica Internazionale del Volo a Vela», che come recita l'atto costitutivo si prefigge di «incoraggiare ed organizzare ricerche scientifiche e tecniche nel campo del volo a vela e divulgare i risultati di tali ricerche» nacque in Svizzera nel luglio 1948 dalle ceneri ormai fredde di una organizzazione assai simile nei connotati generali, ma sorta in diverse circostanze.

L'ISTUS, che è l'Ente precursore di cui si parla, nacque a sua volta in Germania nel 1930, in seguito al fermento di attività e scoperte che agitava in quei tempi la nuova disciplina del volo a vela.

L'iniziativa fu del Prof. Walter Georgii, notissimo pioniere, e lo stato tedesco, assai interessato alle attività di ricerca nel campo del volo a vela a causa delle restrizioni armistiziali imposte alle costruzioni aeronautiche in Germania dopo il 1918, assicurò all'ISTUS un generoso supporto di uomini e mezzi.

Purtuttavia e sempre sotto l'impulso del Prof. Georgii, il nuovo organismo scientifico-tecnico assunse subito un carattere internazionale: sette furono le nazioni europee rappresentate e numerosi congressi si tennero in varie città d'Europa (Darmstadt, Berlino, Budapest, Vienna, Berna, Varsavia) fino al 1939.

Oltre ai compiti spiccatamente scientifici e tecnici, l'ISTUS si occupava anche dell'attività sportiva, lasciando alla FAI le sole incombenze relative alla certificazione: è opera dell'ISTUS l'introduzione di «C» d'argento e «C» d'oro, secondo regole che sono rimaste quasi immutate fino ad oggi, e persino l'ideazione del simbolo del brevetto «C» di volo a vela, i tre gabbiani bianchi in campo blu circondati da fronde di alloro, si deve a quell'Ente.

La guerra pose fine, oltre che a molte vite umane, anche all'attività dell'ISTUS, che scomparve.

Tuttavia l'esigenza di un organismo scientifico-tecnico per il volo a vela si fece presto sentire nel primo dopoguerra.

Dopo aver commissionato uno studio in tal senso all'Aero-Club di Francia, la FAI, attraverso la sua Commissione di Volo Senza Motore (CVSM) costituì l'OSTIV appunto nel 1948, durante il congresso scientifico che si teneva a Samaden (CH) in occasione delle prime gare internazionali di volo a vela: la decisione fu ratificata dal congresso FAI di Parigi del settembre 1948.

Si stabilì che l'OSTIV avrebbe tenuto i propri congressi negli stessi giorni e nella stessa località che avesse ospitato i campionati Mondiali di volo a vela, e così avvenne e sta ancora avvenendo.

Dando corpo ad un desiderio già espresso dalla maggioranza degli aderenti, l'OSTIV divenne ben presto (1954) un organismo indipendente affiliato alla FAI che in tale occasione modificò il proprio statuto per dare all'OSTIV la qualifica, a tutt'oggi unica, di «Membro Internazionale Associato».

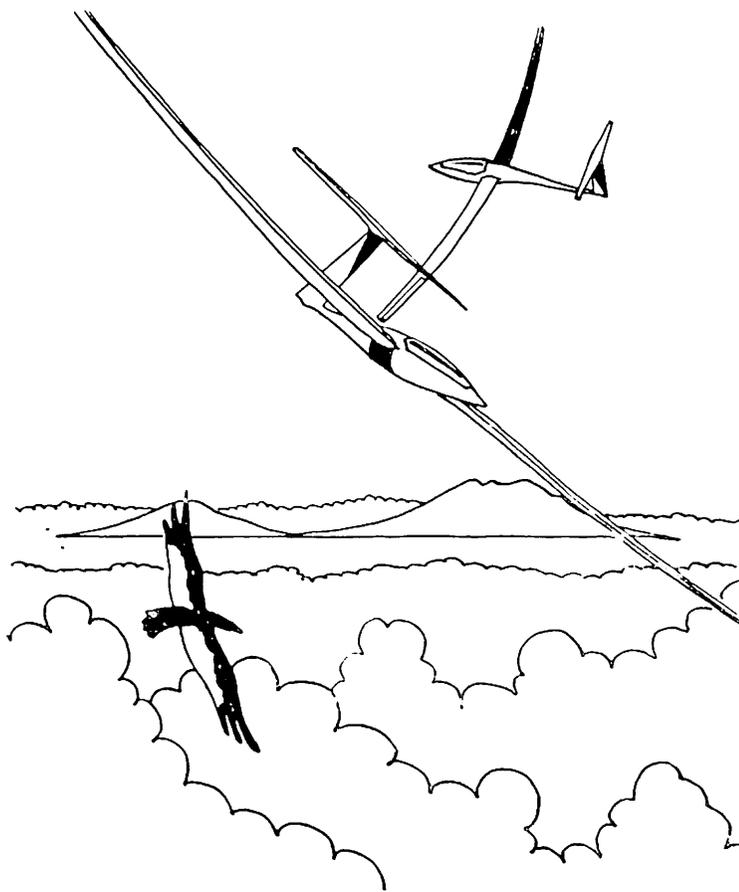
Uno degli atti di maggior spicco dell'OSTIV è senz'altro la creazione della Classe Standard, ormai solidamente affermata, e nata come reazione alla presentazione alle competizioni internazionali di alianti sempre più sofisticati e costosi.

Nel 1956 furono stabiliti una serie di requisiti e specifiche che definivano l'aliante di Classe Standard come macchina di costo ridotto (sia per i metodi di costruzione che per i materiali impiegati), di gestione economica (sia per la manutenzione generale che per il montaggio/smontaggio ed il trasporto) e tuttavia dotato di buone prestazioni e qualità di volo.

La nuova classe venne introdotta in occasione dei Campionati Mondiali del 1958 e l'OSTIV istituì un Trofeo che venne periodicamente assegnato al progettista dell'aliante che meglio si riteneva soddisfacesse i requisiti espressi: tra gli altri il Trofeo, sospeso nel 1970, andò al progettista del ben noto Ka6.

Numerose e diverse sono le attività svolte sino ad oggi dall'OSTIV nei campi della ricerca scientifica, delle tecniche di costruzione, della meteorologia, delle tecniche di volo: gli obiettivi raggiunti ed i risultati ottenuti da questa Associazione formata da appassionati ed amatori ne fanno una delle organizzazioni all'avanguardia nel campo delle attività aeronautiche in generale.

Demetrio Malara



AKR

KERAMOS

Boutique
Christoffle

ARABIA
FINLAND



HUTSCHENREUTHER

VENINI

DAUM

SAINT-LOUIS

BERNARDAUD
PORCELAINES DE LIMOGES

RIEDEL

ROYAL WORCESTER

KOSTA BODA

ZANI

iittala  finland

La tradizione dei maestri, le nuove forme dei designers
in un ambiente che facilita la tua scelta.

Piazza San Rufo, 7 Rieti - tel. 40147

STEINER
GERMANY

STEINER WINNER 7x35 EWWGA

The new unique wide-angle binocular
with built-in digital timer as
stop watch with split-time, regular
time, date and split-time memory.
Ideal for leisure and sports.



La Soc. STEINER OPTIK, azienda di rinomanza mondiale nel campo dei cannocchiali e binocoli per uso diurno e notturno, ha introdotto sul mercato italiano attraverso la sua Concessionaria MAGISTRELLI un nuovo modello di binocolo.

La principale caratteristica del modello denominato WINNER è quella di avere incorporato un orologio digitale (data, giorno, mese, ora, minuti, secondi centesimi e cronometro) visibile mentre si osserva la scena. Questo permette agli appassionati di seguire meglio e controllare gli eventi.

Ideale per l'ippica, l'atletica, il nuoto e le gare automobilistiche, il binocolo WINNER si è rivelato utilissimo sia per gli appassionati che per i giudici nelle gare di volo a vela, aerei a motore e nelle regate veliche.

Il binocolo WINNER ha ottenuto all'estero un grande consenso soprattutto per le sue eccezionali prestazioni e per le sue vaste caratteristiche d'impiego.

Le caratteristiche principali di questo binocolo, forse unico al mondo nel suo genere sono:

- ingrandimento: 7X
- diametro obiettivo: 35
- luminosità: 25
- fattore crepuscolare: 15,65
- campo: 160 m a 1000 m
- reticolo graduato per stimare la distanza dell'oggetto osservato.

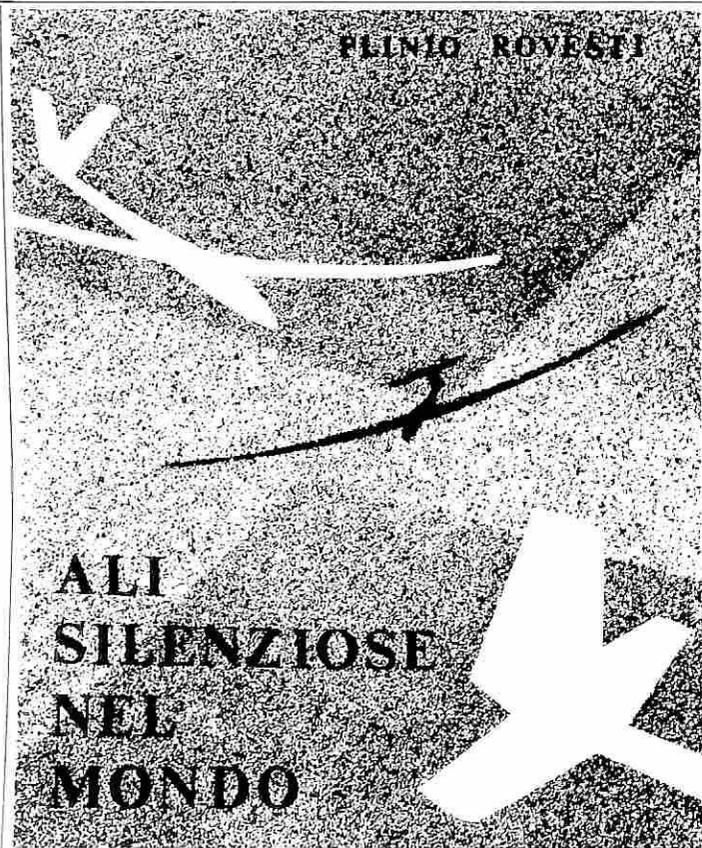
Lo strumento è costruito secondo le norme militari ed ha una garanzia di 3 anni.

Ricordiamo che la STEINER OPTIK produce una vastissima gamma di binocoli e cannocchiali che fornisce tramite i suoi rappresentanti a varie Forze Armate in diversi Paesi.

Anche in Italia, attraverso la Ditta Magistrelli, i prodotti Steiner Optik sono stati forniti alla Polizia di Stato, alla Guardia di Finanza, alla Marina Militare, ed al Corpo Agenti di Custodia.

Per maggiori informazioni rivolgetevi alla Redazione di Como - Via Partigiani 30 - Telefono 031/266636.

PLINIO ROVESTI



ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO

Commissione Sportiva Centrale

Verbale della riunione del 20 - 9 - 1985

Il giorno 20 settembre 1985, presso l'Aero Club d'Italia si è riunita la Commissione sportiva centrale dell'Ente per completare l'ordine del giorno della riunione del 13 agosto 1985 con la discussione dei seguenti argomenti:

- 1) INSEGNE DI VOLO A VELA
 - 2) RICORSO GIUDICE MONTINI
 - 3) OMOLOGAZIONE CAMPIONATI ITALIANI PARACADUTISMO
 - 4) PROCLAMAZIONE CAMPIONI ITALIANI PARACADUTISMO E VOLO A VELA
- VARIE.

Sono presenti i signori:

Ing. Iginio GUAGNELLINI - Presidente

Prof. Mario VENERI - membro

Sig. Loris KANNEWORFF - membro

M. Luisa D'ALESSANDRO - segretaria.

Assente: il sig. Sergio CRIPPA.

1) INSEGNE DI VOLO A VELA

Il prof. Veneri prima di sottoporre l'omologazione delle insegne della specialità, presenta la documentazione relativa alle gare di volo a vela effettuate nell'anno 1983.

Con riferimento al verbale C.S.C. del 7 ottobre 1983, ritenute valide le argomentazioni dell'Ing. Cibic, estensore del regolamento di gara dei Campionati italiani di volo a vela 1983, per cui i fattori correttivi nella classe libera debbano essere applicati alla sola velocità per chi completa il percorso ed alla distanza per chi non lo completa, la C.S.C. omologa il Campionato italiano di volo a vela classe libera, anno 1983, con i seguenti risultati:

1. Vergani Walter	punti	9266
2. Rantet Jaques	»	8809
3. Mussio Renato	»	7607
4. Manzoni Roberto	»	7555
5. Dugerdil Yves	»	6107
6. Capoferri Sergio	»	5830
7. Sander Guy	»	5215
8. Mazzucchelli Adele	»	4175
9. Stefanutti Sergio	»	4147
10. Mantica Umberto	»	4142
11. Orsi Giorgio	»	1781

XIII Trofeo Città di Torino

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa al XIII Trofeo Città di Torino, svoltosi a Torino nei giorni 25, 26, 27 aprile e 4-5 maggio.

Hanno preso parte alla competizione n. 14 piloti di classe super e n. 8 piloti di classe sport; sono state effettuate n. 2 prove valide per ciascuna classe e sono risultati vincitori i piloti Brigladori per la classe super e Giacobbe per la classe sport.

XXV Campionato italiano classe standard 1985

Il prof. Veneri, presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa al XXV Campionato italiano classe standard svoltosi ad Alzate Brianza dal 1° al 9 giugno 1985.

Hanno preso parte alla competizione n. 25 concorrenti italiani e n. 6 concorrenti stranieri.

Sono state effettuate n. 7 prove e la classifica generale finale vede in testa, il pilota Brigladori Leonardo, il quale viene designato per il titolo di Campione Italiano di volo a vela 1985, categoria nazionale, classe standard.

X Gara di Pentecoste 1985

La gara, in calendario per il periodo 16-22 giugno sull'aeroporto di Rieti non si è effettuata per l'esiguo numero di piloti iscritti.

VIII Coppa del Velino 1985

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa alla VIII Coppa del Velino, svoltasi a Rieti dal 7 al 13 luglio 1985. Hanno preso parte alla competizione n. 13 piloti italiani di categoria nazionale, n. 7 piloti italiani di categoria promozione e n. 9 piloti stranieri.

Sono state effettuate n. 7 prove e la classifica generale finale vede ai primi tre posti:

1. Peter (Germania Occ.)	punti	5605
2. Delore (Nuova Zelanda)	»	5498
3. Mussio (Italia)	»	5369

Il concorrente Massoni Giovanni si è qualificato pilota di categoria nazionale per aver superato il 70% della somma dei punti dei primi classificati, in ciascuna prova, tra i piloti di categoria promozione.

Insegne volo a vela

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa a:

n. 7 prove parziali di insegna d'argento conseguite da:

1. Palazzoli Diego - quota-distanza
2. Pisi Romano - quota-distanza
3. Filippi Riccardo - durata
4. Cavolla Claudio - durata-quota

n. 3 prove parziali di insegna d'argento a completamento di n. 2 insegne d'argento conseguite da:

1. Romano Roberto - distanza-quota
2. Vorano Franca - distanza

n. 6 insegne d'argento complete conseguite da:

1. Bozzetti G. Paolo
2. Tommasini Riccardo
3. Ceriani Damino
4. Biagi Marco
5. Crippa Mario
6. Ruffolo Gabriele

n. 8 prove parziali di insegna d'oro conseguite da:

1. Bolzoni Franco - distanza
2. Ruffolo Gabriele - distanza
3. Erba Giorgio - distanza
4. Bresciani Giancarlo - quota
5. Lang Federico - quota
6. Biagi Marco - quota
7. Cattaneo Fausto - quota
8. Martinoli Alberto - quota

n. 1 prova parziale di insegna d'oro, a completamento di n. 1 insegna d'oro, conseguita da:

1. Lastrico Edoardo - quota

n. 1 insegna d'oro completa conseguita da:

1. Flores Pablo

n. 7 insegne di diamante conseguite da:

1. Paris Giorgio - meta prefissata
2. Scaglioni Giovanni - distanza
3. Flores Pablo - meta prefissata-quota
4. Bolzoni Franco - meta prefissata
5. Ruffolo Gabriele - meta prefissata
6. Erba Giorgio - meta prefissata

La C.S.C. esaminate le relative documentazioni, omologa il XIII Trofeo Città di Torino, il XXV Campionato italiano classe standard 1985, la VIII Coppa del Velino 1985 e le insegne di volo a vela suelencate.

2) RICORSO GIUDICE MONTINI

Il Presidente sottopone quindi ai presenti il ricorso presentato dal giudice Montini in merito ad una presa di posizione assunta dal Collegio giudicante dei Campionati italiani di lavoro relativo.

La Commissione dopo attento esame decide di istruire una indagine in attesa di rivedere il caso nel corso della prossima riunione alla quale parteciperà il membro del paracadutismo.

3) OMOLOGAZIONE CAMPIONATI ITALIANI DI PARACADUTISMO

La Commissione esamina la documentazione inerente ai Campionati italiani di paracadutismo 1985 e riscontrata la regolarità del dossier presentato procede alla relativa omologazione.

4) PROCLAMAZIONE CAMPIONI ITALIANI DI VOLO A VELA

Sulla base dei risultati ottenuti nelle gare di Campionato effettuato nell'anno 1985 la Commissione procede alla proclamazione dei Campioni italiani di paracadutismo e volo a vela 1985:

VOLO A VELA

- Classe libera - Attilio Pronzati
- Classe 15 metri - Attilio Pronzati
- Classe standard - Leonardo Briigliadori
- Classe biposti - non assegnato
- Classe promozione - Alberto Albertazzi

PARACADUTISMO

Lavoro relativo a 4 elementi: Aero Club Casale Monferrato
Componenti la squadra campione d'Italia lavoro relativo 1985:

Mirzan R. - Calise M. - Proverbio F. - Murano F.

Precisione atterraggio a squadre:

Campione italiano 1985: Centro Sportivo Esercito

Componenti squadra campione italiano 1985:

S. Di Tecco - P. Bertolini - P. Tanda
A. Squadrone - M. Morandini.

Campioni individuali 1985:

- Precisione atterraggio maschile - P. Bertolini
- Stile maschile - A. Ruggeri
- Combinata maschile - A. Ruggeri
- Precisione atterraggio femminile - A. Madinelli
- Stile femminile - F. Martuzzi
- Combinata femminile - F. Martuzzi
(pari merito) Matarazzo-Rizzi.

Esauriti gli argomenti in discussione la riunione si chiude alle ore 16,00.

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

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

Telefonami:

ROBERTO RICCI

Accordatore, riparatore, permuta e trasporto pianoforti

Telefono: 02 - 2716238 (ore pomeridiane)

Abbonatevi: è un consiglio

VOLO A VELA

I lavori della Commissione di Specialità

«I verbali della Commissione per il Volo a Vela, qui sotto riportati, sono documenti ufficiali dell'Aero Club d'Italia la cui pubblicazione su questa Rivista è consentita a scopo informativo della base volovelistica. Si richiama l'attenzione dei lettori sul fatto che la Commissione ha funzione consultiva nei riguardi del Presidente e del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia. Pertanto, può verificarsi che proposte della Commissione non vengano accolte dagli organi predetti, e non si trasformino pertanto in delibere».

VERBALE N. 32

Valbrembo, 27 settembre 1985 - ore 15

Presenti con voto deliberativo:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro

Presenti con voto consultivo:

Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.

Presente su invito:

Angelo ZOLI, Commissario tecnico squadre nazionali

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie & Eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI: nessuna.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 **Bilancio Preventivo 1986:** Il Consigliere Marchetti riferisce sulla riunione del C.F. AeCl 21.9.85 in cui sono stati stanziati a bilancio per il volo a vela cifre notevolmente ridotte rispetto a quelle degli anni precedenti, e precisamente:

Cap. 41: 205 ML
Cap. 50: (600 ML, fra tutte le Specialità)
Cap. 52: 0
Cap. 58: 70 ML (presumibili)
Cap. 62: 20 ML
Cap. 64: 0
Cap. 84: 0

La Commissione, pur conscia del fatto che la riduzione degli stanziamenti ha colpito tutte le Specialità; pur rendendosi conto che le esigenze di funzionamento dell'Ente richiedono assunzione di nuovo personale e acquisizione di mezzi per la sede AeCl, non può non rilevare come il rapporto fra la spesa di funzionamento dell'Ente e le spese volte direttamente al conseguimento dei fini istituzionali, già abnorme, si stia ulteriormente deteriorando.

Gli stanziamenti preventivi per il 1986, non solo non consentono alcuno sviluppo dell'attività, ma sono anche inadeguati per il mantenimento dell'attività al livello attuale.

Proposta: che l'AeCl reperisca nuovi finanziamenti da devolvere interamente al perseguimento dei fini istituzionali, facendo leva sulla validità delle sue iniziative di successo, come, per esempio, i recenti campionati Mondiali di Volo a Vela.

2.2 Sviluppo dell'attività aerodidattica:

2.2.1 **Incontro con il Direttore di Civilavia:** Con rammarico la Commissione ha appreso, attraverso la relazione verbale del Consigliere Marchetti, che le considerazioni e le proposte contenute nei punti 4 e 5 del verbale precedente (n. 31, 7.9.85) non abbiano avuto riscontro concreto da parte del C.F. AeCl. In particolare, la Commissione valuta che il ritardo nell'accoglimento dell'invito rivolto al Vice Presidente AeCl dal Direttore Generale di Civilavia Ing. Majone col suo telex 13.8.85 possa avere effetti negativi sul piano politico e psicologico.

Sulla base delle considerazioni di cui sopra la Commissione valuta pertanto suo preciso dovere chiedere di essere ascoltata dall'Ing. Majone cui è dovuta, in risposta alla sua precisa richiesta e dichiarazione di disponibilità, un'ampia e documentata relazione sui molteplici, articolati e complessi interventi necessari sul piano normativo, promozionale e finanziario per il «rilancio» dell'attività volovelistica nel nostro Paese.

Proposta: che il Presidente AeCl voglia benevolmente considerare con la massima cortese urgenza l'opportunità di fissare un incontro tra egli stesso, la Commissione Volo a Vela e il Consigliere di Specialità con il Direttore Generale Aviazione Civile in data il più possibile ravvicinata.

2.2.2 **Allargamento e ringiovanimento della base volovelistica:** In aggiunta agli interventi intesi a potenziare i materiali e le infrastrutture dei Club prospettati al punto 5 del verbale n. 31, 7.9.85, la Commissione valuta che sia necessario aiutare finanziariamente i giovani che hanno la volontà ma non i mezzi per intraprendere l'attività volovelistica.

Per chi ritiene utile ed ha a cuore lo sviluppo, almeno fino al livello medio europeo, del volo a vela nel nostro Paese, non può non essere motivo di preoccupazione che i soli giovani che intraprendono questo sport siano, praticamente, i figli di già volovelisti.

Ciò è dovuto a carenza di attività promozionale ma anche e soprattutto all'elevato costo che il conseguimento del brevetto prima, e una congrua attività iniziale poi, comportano; costi non accessibili alla gran parte dei giovani.

La Commissione pertanto unanime ritiene che questa attività iniziale vada sostanzialmente aiutata anche sul piano finanziario. I modi vanno studiati in dettaglio per far sì che il denaro elargito vada a frutto e ne beneficino indirettamente anche i Club e le Scuole in particolare.

Orientativamente, la Commissione valuta che, a fronte di un costo del brevetto di 2,5/3 ML il contributo ai giovani debba essere non inferiore a 1,5 ML e a fronte di un costo medio ora/aliante di L. 50.000, il contributo debba coprire almeno 10 ore annue per almeno due anni, restando a carico del pilota comunque gli aerotraining.

Pertanto, il contributo complessivo risulterebbe:

— brevetto:	1,5 ML
— ore aliante nel 1° anno dopo brevetto:	0,5 ML
— idem nel 2° anno dopo brevetto:	0,5 ML

Totale: 2,5 ML pro capite

Una politica minimale di proselitismo giovanile dovrebbe tendere a reclutare 100 giovani all'anno. L'onere corrispondente risulterebbe pertanto:

— L. 150 ML nel primo anno;
— L. 200 ML nel secondo anno;
— L. 250 ML in ogni anno successivo.

Proposta: aggiungere questo onere di L. 600 ML in tre anni alle cifre di intervento straordinario indicate nel verbale n. 31, 7.9.85, alla fine del punto 5, che anch'esse possono essere riferite a un periodo triennale.

La cifra complessiva richiesta per lo sviluppo e il ringiovanimento della base volovelistica aumenta pertanto a L. 2.545 ML per il primo triennio, corrispondente a circa L. 850 ML all'anno.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 **Australia 1986** (pre-Mondiali): con riferimento alle indicazioni fornite nel verbale n. 31, 7.9.85, punto 3.3, il c.t. Zoli riferisce che i piloti giovani della rosa nazionale da lui interpellati non sono in grado di far fronte alla spesa di partecipazione che, anche con la soluzione minimale di reperire un aiutante e un aliante a noleggio sul posto, supera le L. 8 ML pro capite, a fronte del contributo proposto di L. 3 ML.

La Commissione pertanto: propone di ridurre da tre a due il numero dei piloti, portando da 3 a 4,5 ML il contributo pro capite; invita il c.t. Zoli a far inviare le domande di partecipazione agli organizzatori australiani con la massima urgenza, nella speranza che, a circa 3 mesi dall'evento, sia ancora possibile reperire gli aliante a noleggio.

Proposta: che l'AeCI deliberi in conformità, secondo le indicazioni di dettaglio che il Consigliere Marchetti fornirà direttamente.

3.2 Campionati Italiani 1986: Si farà riferimento al Briefing di Bologna o ad altra analoga manifestazione per raccogliere gli elementi per una decisione in merito all'eventuale decentramento di uno o più Campionati. E' unanimamente auspicato tuttavia che uno o più Campionati Italiani si svolgano a Rieti e che abbiano il carattere ormai tradizionale di «open», cioè di larga partecipazione di piloti stranieri qualificati.

E' auspicabile che i Club avanzino sollecitamente la loro eventuale candidatura a organizzare Campionati Italiani decentrati.

Proposta: prendere atto.

3.3 Partecipazione Italiana a Mondiali 1985: La Commissione accoglie unanime le spiegazioni fornite dal c.t. Zoli in merito al deficit di L. 2.722.000 e riconosce che l'onere della partecipazione è stato nel complesso assai contenuto, richiedendosi a ciascun membro della squadra un notevole apporto finanziario personale.

Proposta: si dà mandato al Consigliere Marchetti di proporre al C.F. il modo più opportuno di coprire l'eccedenza di spesa.

4. VARIE & EVENTUALI

4.1 AeC Sabina: Il Presidente dà lettura di lettera 23.9.85 in cui si prospettano, a conferma di comunicazioni precedenti, l'esigenza di un aereo trainer Robin e di un aliante biposto scuola e/o motoaliante per far fronte ad un'attività didattica e sportiva in continuo incremento.

Proposta: la Commissione segnala questa legittima istanza, che si aggiunge ad altre analoghe da parte di altri Club, al C.F. AeCI affinché accentui e rinnovi i suoi sforzi verso soluzioni che consentano di rinnovare e potenziare la flotta.

4.2 AeC Vicenza: Con lettera 26.9.85 segnala la necessità di un aliante biposto scuola per fronteggiare le esigenze della scuola in cui il numero degli allievi «poco dopo la conclusione dei Mondiali ha registrato un forte aumento», e propone che gli sia assegnato temporaneamente un Twin Astir dell'AeCCVV.

Proposta: la Commissione esprime parere favorevole e propone che l'AeCI inviti l'AeC Vicenza e l'AeCCVV ad un contatto diretto per definire termini e modalità della cessione temporanea.

5. DATA, LUOGO, OdG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare:

a) che una riunione abbia luogo presso l'AeC Bologna il giorno precedente a quello del «Briefing Volovelistico delle Due Torri», e cioè il 9 novembre alle ore 10;

b) che un'eventuale altra riunione abbia luogo presso la sede AeCI a Roma, in data immediatamente precedente quella dell'incontro con il Direttore Generale dell'Aviazione Civile.

OdG: per la riunione (a):

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività
3. Attività sportiva - 4. Varie & Eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

per la riunione (b):

1. Comunicazioni - 2. Richieste a Civilavia e documentazione relativa.

Alla riunione (b) sarebbe auspicabile che presenziassero il Presidente e il Direttore Generale AeCI.

per la Commissione:
il Presidente: *Piero Morelli*

VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?
dipingo murales
TELEFONA A RITA: 02/572878

ELAN

E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2^a cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

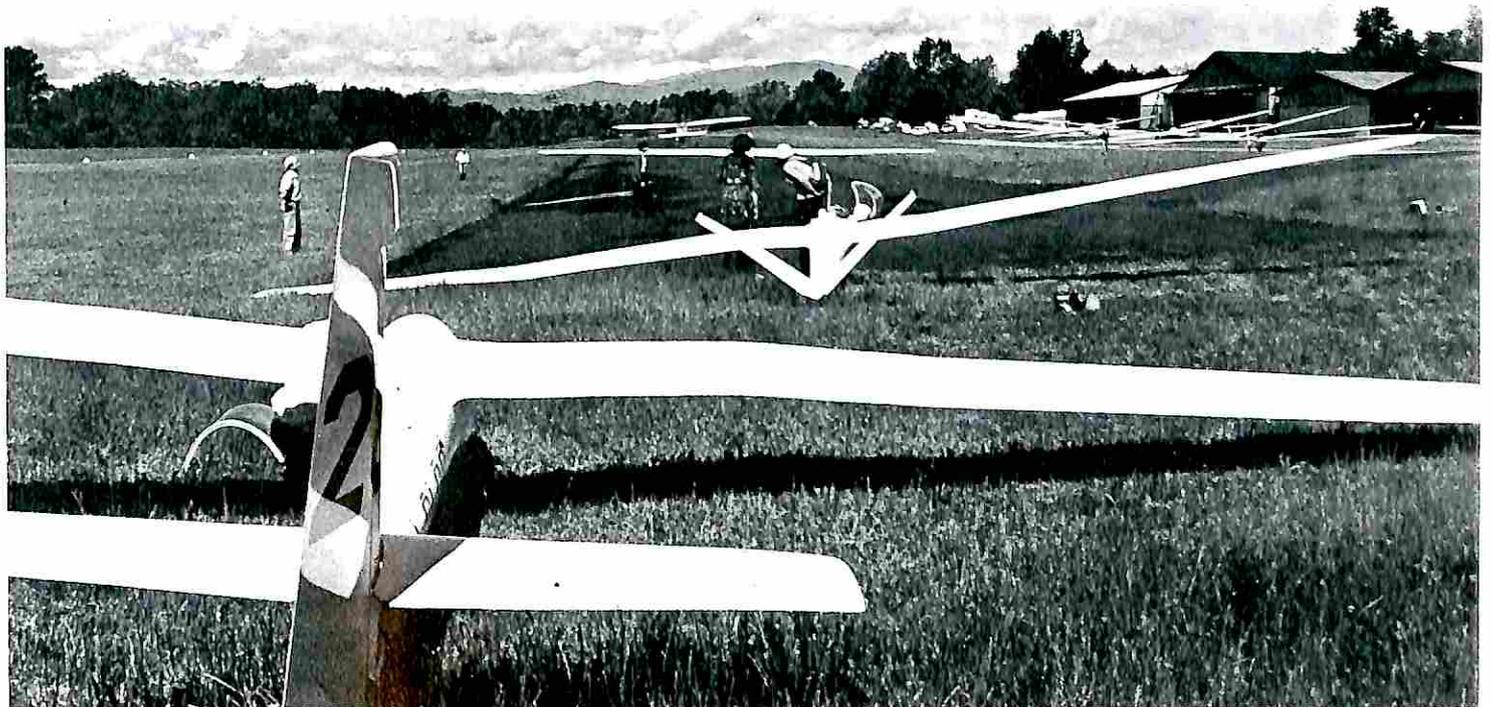
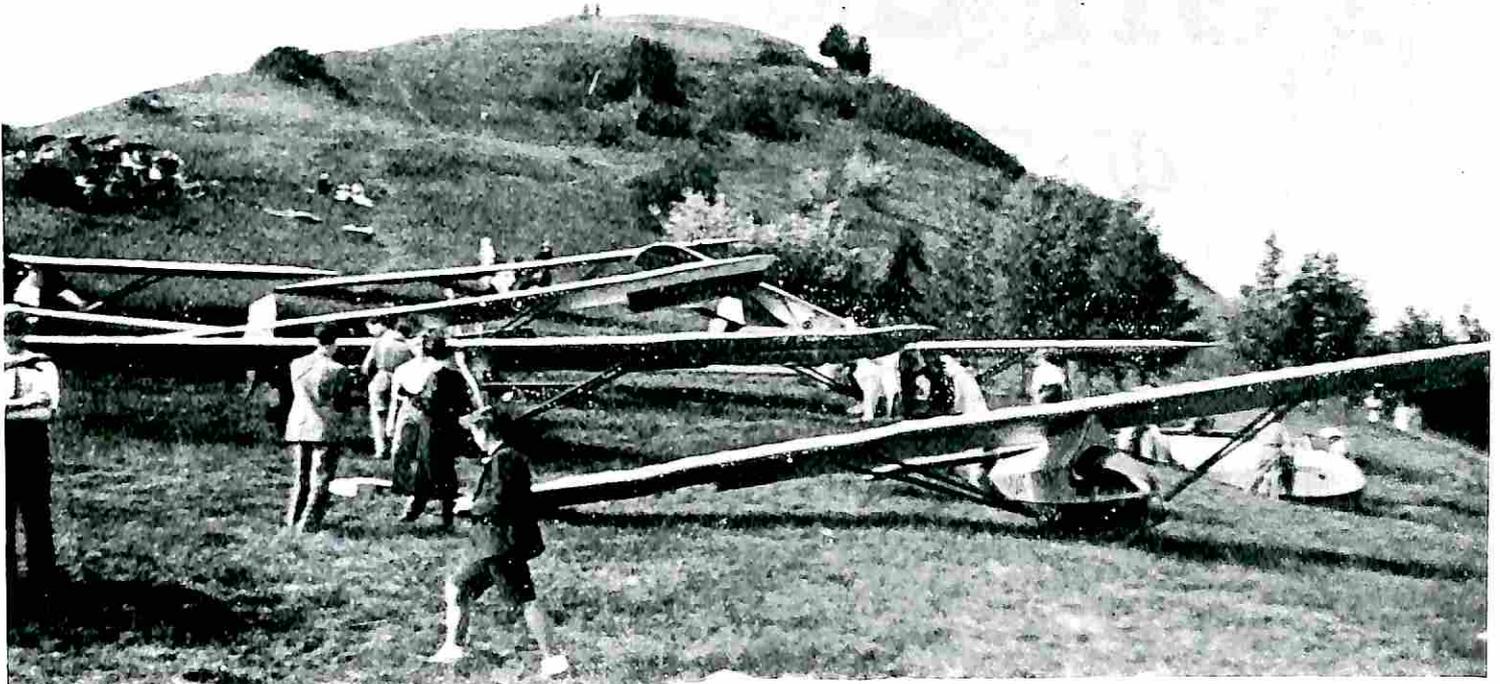
**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



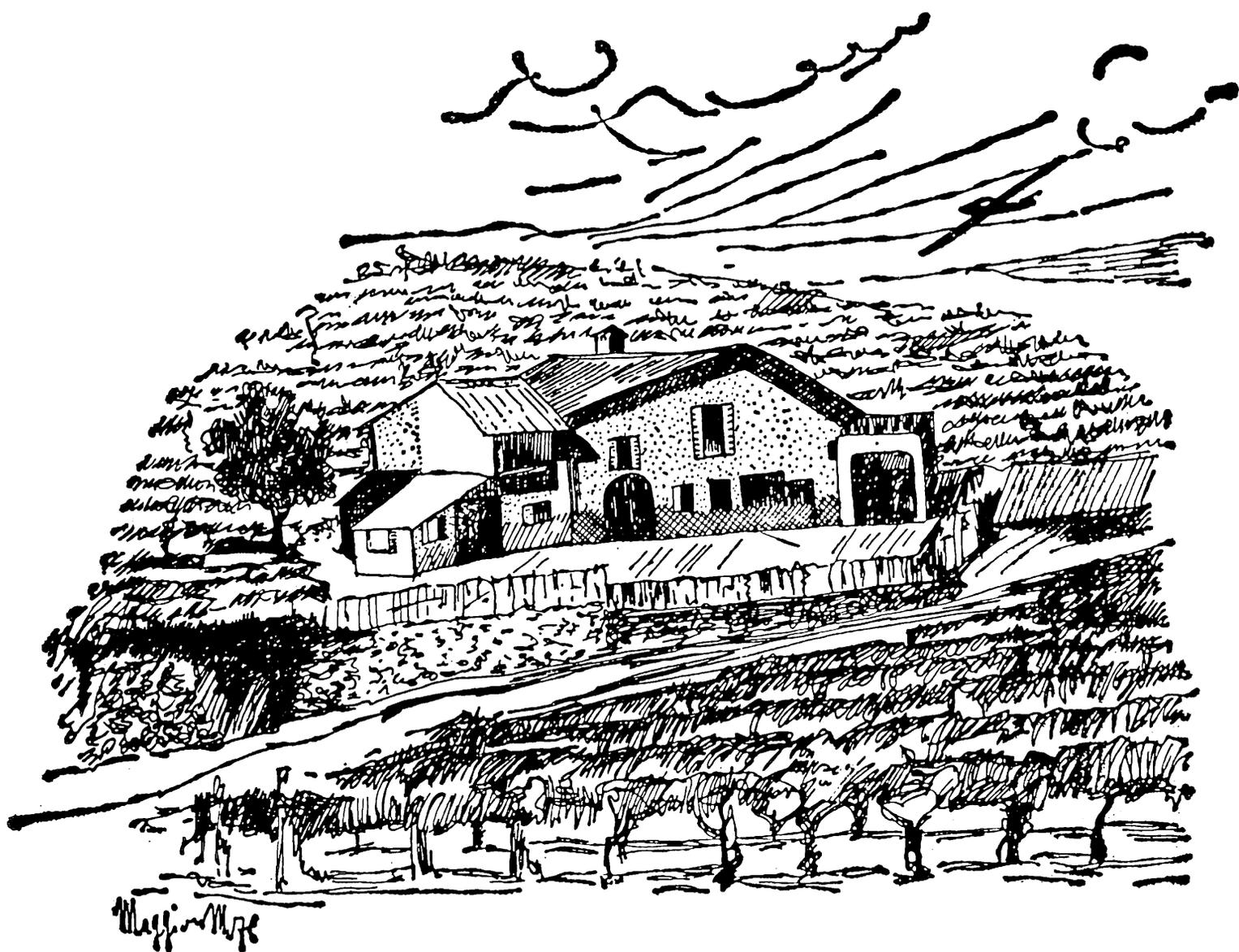
A.V.A.L.

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

AZIENDA VITIVINICOLA

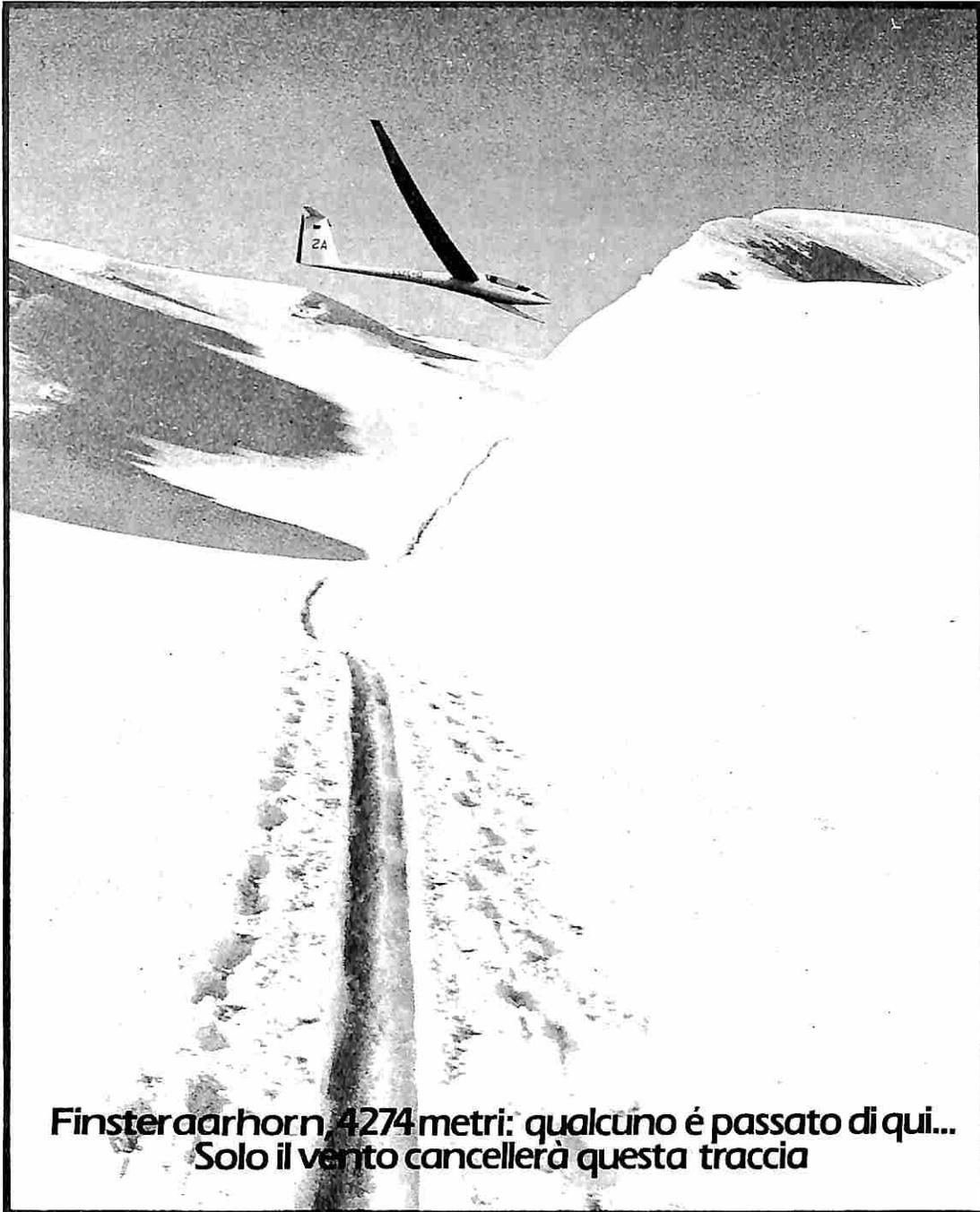
« Sit del Toni »

di Mussio Antonio

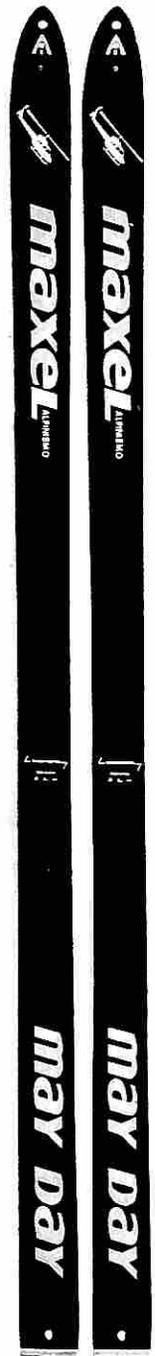


via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596 - 722422



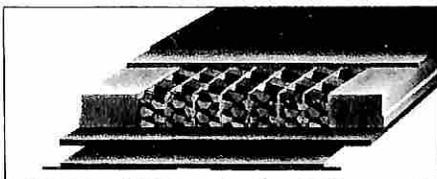
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



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

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

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



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

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

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

**maxel** SKI

conosce tutte le nevi

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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

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

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

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



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

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

Glasfaser Italiana s.r.l.

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

VENDITA ALIANTI E MOTOALIANTI: GROB - SCHEMPP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

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

TUTTO PER L'ALIANTE

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

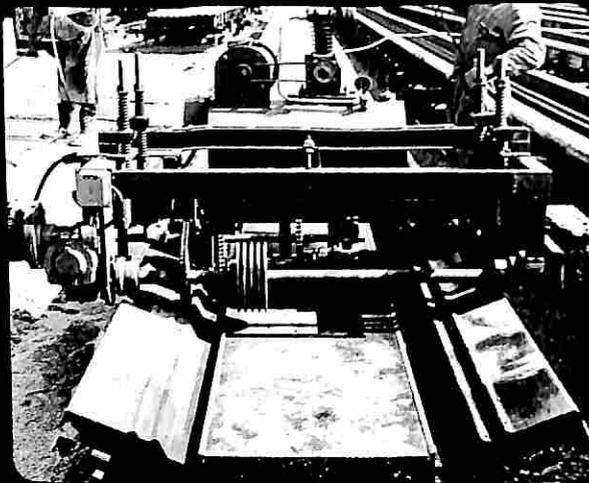
la spazzola

impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma

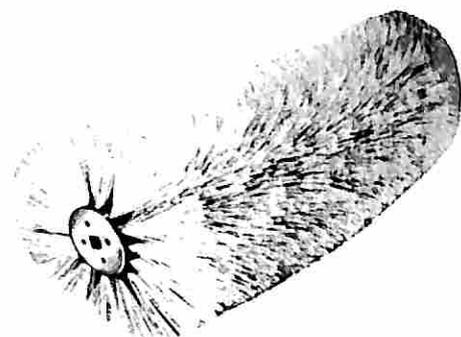
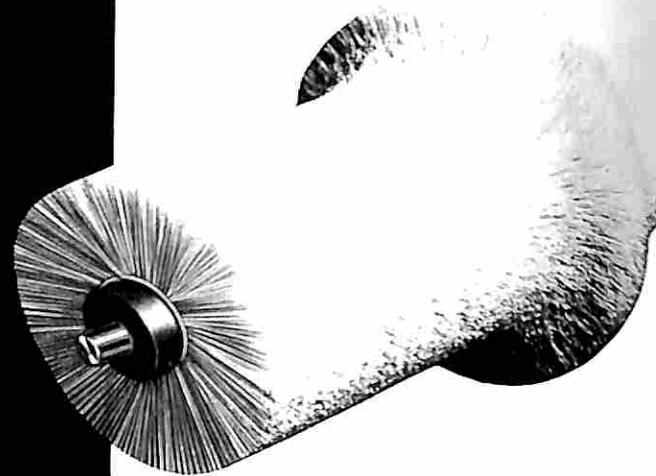
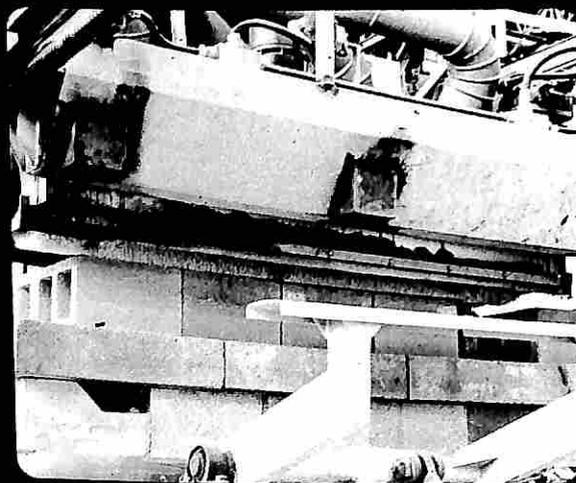
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



*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***

Sit | società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-1

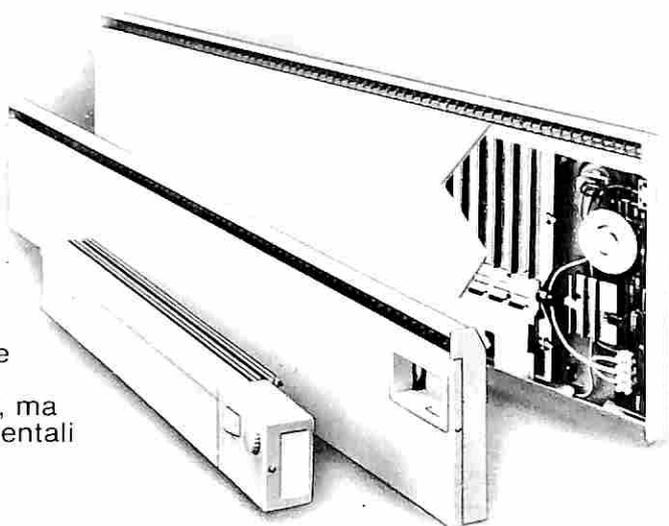
CONTRO LA CRISI ENERGETICA

glamox

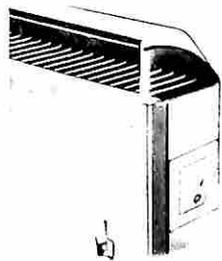
il pannello elettrico

con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

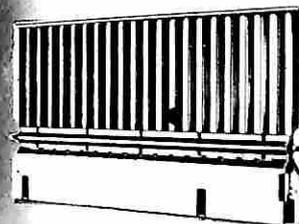
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



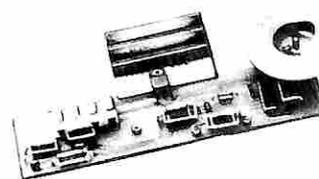
Riflettore in alluminio Glamox Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso Riflette i raggi infrarossi Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone



Diffusore in alluminio (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 Tiburtina 39 - Tel. (085) 20 66 68 BASILICATA - GALABRIA - 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 - Casaria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Pupile - Contrada Cimigliarico - 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 F.lli MELLEI - Via Pietrafesa 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 2 - Tel. (0522) 74 741 Rimini - ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione, 82 - Tel. (0541) 77 54 50 77 12 36 Vignola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio 72 - Tel. (059) 771 304 LAZIO - Roma BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Belsiana 87/89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assist. 28/28 A - Tel. (06) 794 13 48-785 38 41 - Roma - ELETTROCA POZZI - Via
Vulci 5 - Tel. (06) 752 741 - Latina - ONORATI s.a.s. - Via Nascosa 1 - Tel. (0773) 411 056-57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste, 101 - Tel. (0774) 20 184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel. (06) 963 55 61 Viterbo - VITERLAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 622-36 061 LIGURIA - Genova - ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel. (010) 208 931 - Genova - BETA ELETTROCA - Via degli Albanesi, 41 -
Tel. (010) 393 771 Albenga - SAFE - Via Triziano, 17 - Tel. (0182) 50 514 Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti, 102 - Tel. (0184) 84 277 - S. Salvatore di Cogorno - IMAEL di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV
Novembre 121 - Tel. (0185) 380 325 Savona - SIMAES - Via Garroni, 11/B - Tel. (019) 386 738 LOMBARDIA - Milano - NORD-ELETTROCA - Via Agordai, 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 ELETTROCA - Via P. Solticorno 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 - Canto - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy, 4 - Tel. (031) 706 058 - Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale - Tel. (0342) 358 160 - Colbeato - ZANI & RANZENIGO - Via Roma, 53 - Tel. (030) 274 12 02 274 15 57 - Cremona - VI EMME DUE - Via Massarotti 60/A - Tel. (0372) 34 877 - Lecco - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchesi a Fossoli, 21 - Tel. (0341) 373 411 - Manlio - ZENI Laura - via Cavour, 90 - Tel. (0376) 322 309 Pavia - SACCAR di SACCHI CARLO - V.le Canton Ticino, 14 - Tel. (0382) 463 218-463 246 - Varese - AGO GAS - V.le Borri, 162 - Tel. (0332) 261 157 - BERNASCONI MARIO - Via A. Saffi, 88 - Tel. (0332) 229 186 - Vi-
mercate - LA COMMERCIALE ELETTROCA - 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 Alla Vittoria, 75 - Tel. (0141) 50 547 - Cuneo - L'ELETTROCA - Via A. Bassignano 11 - Tel. (0171) 61 577 - Novara - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel. (0321) 399 616 - Vercelli - WILSON ELETTROCA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 491 - Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi 2/A - Tel. (015) 512 096 - PUGLIA -
Bari - RO GIUSEPPE - Via Duomo 25 - Tel. (080) 226 695 - Brindisi - LA RITONDA MERLCHORRE - Via S. G. Bosco, 15 - Tel. (0831) 86 998 - Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo, 10 - Tel. (0832) 761 094 - Nardò -
SAFFRA - Via Tasso - Tel. (0833) 812 618 - Taranto - VIMET - Via Lago Ampollino, 19 - Tel. (099) 311 681 - SARDIGNA - Cagliari - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvalli Quadrifoglio 6 - Tel. (070) 502 601 Sassari - RENO RIC-
CI - Filiale Ditta Reno Ricci c/o Cossu Pietrino - Via Napoli, 131 - Tel. (091) 583 718 - Alcamo - TUTTUFFICIO di MILLAZZO FRANCESCA - Via Delle Falde, 15 - Tel. (0924) 22 151 - Cenicatti - FMV - Viale della Vittoria, 142 - Tel. (0922) 851 847-855 666
Catania - EL CO - 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 Gerratana 180 - Tel. (0932) 941 224-944 024 - TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO -
Via Morosi, 32 - Tel. (055) 430 281 - Arezzo - IFEI - Via Genova, 17 - Tel. (0575) 357 849 - Cecina - F.C.R. - Via Napoli, 24 - Tel. (0586) 684 288 - Margonone - MARCHETTI ANGIOLIO - Loc. Ponte alla Chiglia - Tel. (0583) 26 171-
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) 26 079 48 340 Trento - DREL - Loc. Campotrentino 38/2 - Tel. (0461) 38 369-36 354 - UMBRIA - Terni - BARBAROSSA ELIO - Maratita 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 - PORDELETTROCA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024-28 952 Udine - FIAME - Viale Leora 56
Tel. (0432) 33 421 34 422 Verona - COMMEL PEDRON - Via Basso Acquar 28 - Tel. (045) 32 740 1-2 - 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

Sulla rivista «Volo a Vela» c'è stato sempre un occhio di riguardo verso i piccoli centri periferici, e credo di interpretare il pensiero di tutti gli amici, chiedendo un sostegno concreto, in relazione a ciò che è successo, per poter almeno sopravvivere.

Antipatie, invidie, rancori personali si eliminerebbero forse, se la sezione volovelistica potesse staccarsi dalle altre. A questo proposito sarebbero molto utili i consigli di chi ha già realizzato questo progetto.

Confidando che il Briefing di Bologna possa giovare per i problemi di tutti, saluto cordialmente.

Laura De Simone

Il Presidente Baracca ci ha promesso una comunicazione al riguardo. Sappiamo che attualmente è impegnato all'estero, ma noi attendiamo con fiducia. Non vogliamo entrare nel merito della vicenda, ma ancora una volta balza evidente l'inderogabile necessità di una sostanziale riforma dello Statuto dell'Ae.C.I. e degli Enti federati, in quanto per assolvere i compiti istitutivi è necessario garantire l'autonomia economica/operativa alle specialità.

Sappiamo — per puro caso — che esiste una sottocommissione per la revisione dello Statuto dell'Ae.C.I. Vorremmo sapere come è formata e con quali criteri opera e soprattutto come raccoglie le idee della periferia... quelle più valide e genuine come detto più sopra. Vorremmo leggere e pubblicare i verbali delle sue riunioni, senza attendere sette od otto mesi come avviene per i verbali delle Assemblee dell'Ae.C.I. Il 10 novembre 1985, sempre in occasione del Briefing, da Torino ci pervengono alcuni fogli recanti le firme di 81 piloti di volo a motore e volo a vela. Le firme sottoscrivono il seguente brevissimo testo:

I piloti firmatari del presente foglio accettano l'invito ad un'azione comune, intesa ad una miglior tutela dei loro interessi, e ad una consistente riduzione dell'attuale opprimente burocratizzazione dell'attività volativa.

Non è molto ma non è certamente poco. E' una tangibile manifestazione di disponibilità e di solidarietà che può indurre alla meditazione i nostri troppi «tutori» e nel contempo stimolarci a continuare nelle nostre battaglie. Provate a chiedervi come l'azione intrapresa diverrebbe più incisiva se tutti i praticanti le diverse specialità sottoscrivessero un'adesione come hanno fatto i piloti torinesi.

Il prossimo numero di VOLO A VELA porterà un ampio resoconto di quanto si è detto — o non detto — al Briefing di Bologna. Dobbiamo però anticipare un'altra impressione negativa.

Tutti i partecipanti al Briefing sono stati chiamati ad esprimere il loro parere su due argomenti, e precisamente:

— ritenete indispensabile che l'istruttore di volo a vela sia anche titolare di un brevetto di volo a motore?

— ritenete possibile svolgere attività didattica di volo a vela su una aviosuperficie?

E' appena il caso di dire che il 99% ha risposto NO al primo e SI al secondo.

E fin qui siamo ovviamente tutti d'accordo.

Quello che ci ha preoccupato sono state le parole del Consigliere Federale Carlo Marchetti nell'invitare Sandro Serra a raccogliere i suddetti pareri. Cioè: «è indispensabile formulare questa "petizione" in quanto stanno cambiando la normativa e se non si arriva in tempo, per altri vent'anni non si potranno chiedere cambiamenti od innovazioni».

Non vorremmo fare un inutile processo ad una frase forse non ben formulata o più facilmente male intesa. Attendiamo però che il nostro Consigliere Federale ci chiarisca le idee in proposito, anche perchè il famoso telegramma di Civilavia, riportato nel verbale della Commissione di Specialità, ci è sembrato un invito e non un ultimatum.

Un programma economico è già stato presentato.

Un programma di idee richiede tempo, materia prima e... coraggio.

Inoltre ci sembrerebbe onesto, logico, democratico ma soprattutto coerente, consultare quella periferia dalla quale dovrebbero giungere idee più genuine e migliori suggerimenti.

Tanto per ripeterci ed in attesa di risposte.

Chiudiamo questa insolitamente lunga chiaccherata con un'anticipazione fatta al Briefing di Bologna:

«Nell'ormai prossimo 1986 VOLO A VELA compirà QUARANT'ANNI!

Cercheremo di vivere questo anniversario... "all'altezza dei nostri sogni", come il titolo della poesia di Mario Bernardi pubblicata alla pagina 200 del n. 171.

Voi però dovete darci una mano, per la buona riuscita del nostro lavoro e per ridurre il perenne disavanzo. Potete farlo attraverso inserzioni pubblicitarie o con abbonamenti sostenitori. Proprio in merito a questi ultimi vi confido un segreto ed una curiosità: ne abbiamo ricevuto uno, è l'unico, ma viene dal Perù!».

Grazie, vostro

Lorenzo Scavino

- **DAI**

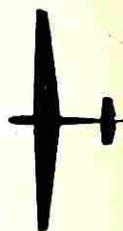
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA

- **FAI**

PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**

QUANTA SIMPATIA

ACQUISTI.....

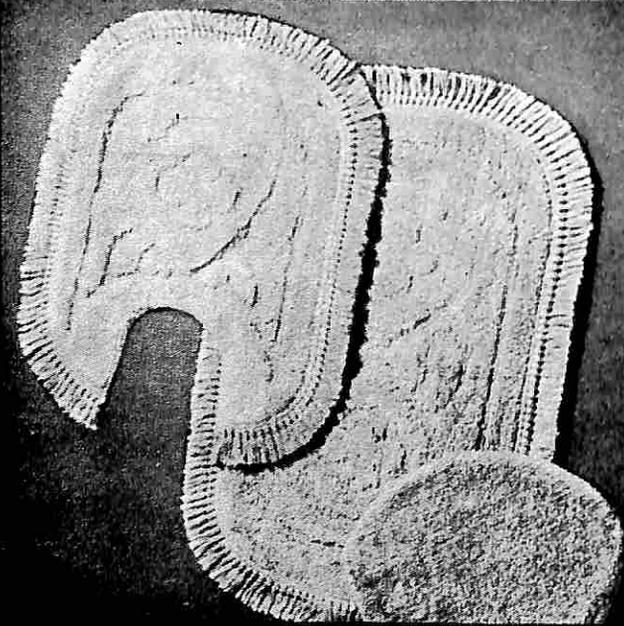
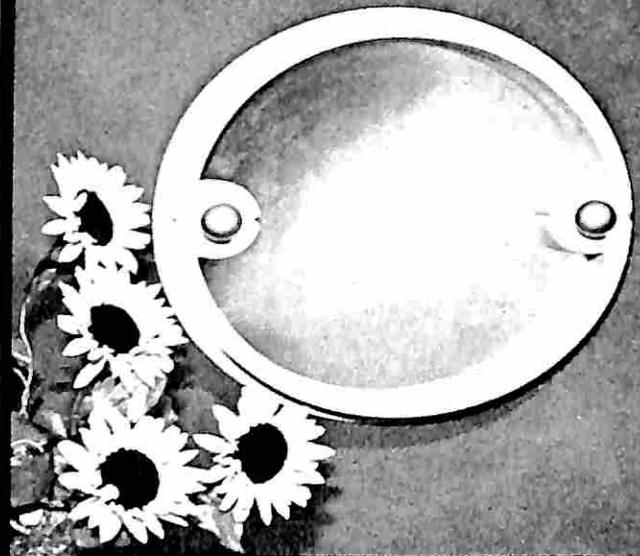
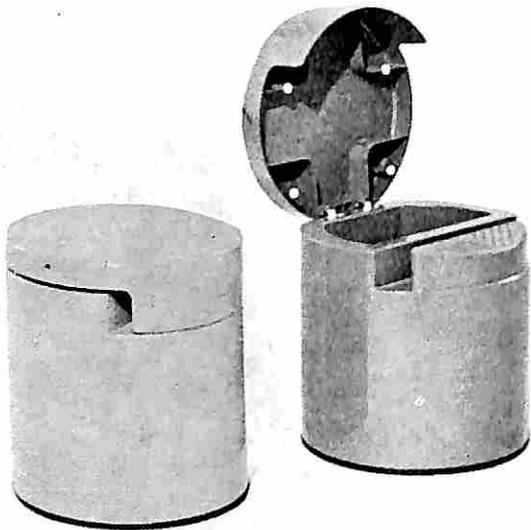
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI

OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE

PIU' VICINA



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