

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 91 AGO. - OTT. 1971

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957
n° 4269 del Registro. È permessa la ri-
produzione anche integrale, quando non
esplicitamente vietata, purché si citi la
fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Bruno De Marchi
Maltini Selene

sommario

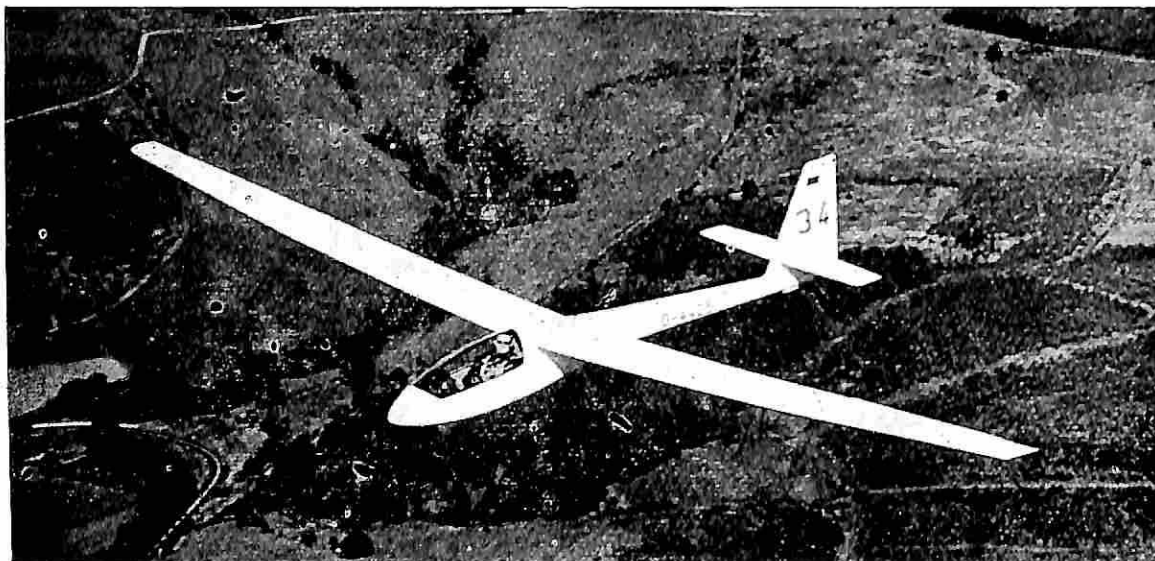
- 5 Rieti 1971
- 9 Appunti e immagini fotografiche
- 30 Classifiche
- 38 Organizziamoci meglio
- 44 Cosa pensa l'ultimo arrivato
- 49 Doporietai 1971
- 50 Classe Standard e Classe Libera
- 52 Il campionato più divertente
- 53 Poggio Bustone-English Style
- 55 L'anno delle novità
- 58 Ripensare all'handicap
- 59 Beh, è stato bravo, no?!?
- 60 Ricuperi e distanza libera
- 62 L'oratore ufficiale
- 63 Compensa i sacrifici di un anno
- 64 Cianigrafia di Rieti 1971
- 68 L'aliante
- 69 Claudio Ambrosini
- 70 Nazionali & Mondiali
- 71 Nimbus
- 72 Polari di dodici aliante
- 74 Coppa Italia 1972
- 76 La Commissione di specialità
- 78 Angers 1971
- 82 36.000 Km di Champagne

In copertina:

*Una bella novità, Il Briefing
sotto le fresche frasche*

Corrispondenti:

Albonico Gino - Balbis Cesare - Cella Pietro - Cherin Arcadio - Della Chiesa Carlo - Frailich Giorgio - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedetti Luca - Saccani Stefano - Serra Sandro - Suvero Stefano - Tessera Chiesa Emilio - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.



ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

Il nostro programma:

Schleicher Ka 6 E

Aliante monoposto ad alta performance della classe standard

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASK 14

Moto-aliante monoposto performance

Schleicher ASW 15

Aliante monoposto da competizione della classe standard FAI, costruzione in fibra sintetica

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

Super-Aliante monoposto ad alta performance della classe libera, costruzione in fibra sintetica

Carrelli, radio e accessori

per ogni modello di aliante

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

KRAPFENBAURER-BALBIS

Corso Galileo Ferraris, 93

10128 Torino

Tel.: 588830

RIETI 1971

È stata una entusiasmante competizione

di U. Nannini

Questo è l'unanime giudizio. Lo testimoniano anche le cifre ricavate dopo le dieci prove effettuate nei tredici giorni disponibili (2/14 agosto). Ognuna di quelle cifre supera quelle corrispondenti delle passate edizioni. Gli iscritti sono stati ben 53, ma la gara ha incominciato con 50 alianti poiché Fausti non si è presentato, Rizzi ha avuto danneggiato l'aliante nel viaggio di trasferimento a Rieti, e Lamera ha sofferto un banale infortunio durante un volo di prova alla vigilia, che lo ha tolto di gara prima d'incominciare. Così pure è accaduto a Perotti al decollo nella seconda prova. Eliminazioni particolarmente spiacevoli non soltanto per gli interessati che ne sono stati vittime, ma anche per la competizione stessa che ha perso validissimi concorrenti. Senza questi spiacevoli casi il primato sarebbe stato ancor più clamoroso. Notate, ma giustificate, le assenze di altri due elementi di gran nome: Zoli e Piludu. Oltre a quello degli iscritti e partecipanti, anche se non sono stati battuti primati sportivi, tutti i precedenti risultati sono stati largamente superati. Sono stati totalizzate 1965 ore di volo con alianti e percorsi oltre 89.000 chilometri. Gli atterraggi fuori campo sono stati complessivamente 110 (in media 11 per ogni prova, tenuto però conto che nella sola prova di distanza gli atterraggi in campagna furono 32). Curioso notare che nella settima prova, pur essendo una corsa con rientro a Rieti, i fuori campo furono 37! Indice delle difficoltà create dalle condizioni estremamente povere quel giorno in

relazione alla difficoltà del tema (in corsivo: Perché non diciamo che è stato l'unico tema sbagliato? N.d.R.). Nonostante i molti atterraggi forzati soltanto otto alianti hanno subito avarie, peraltro riparate o riparabili.

Al numero degli alianti ha corrisposto l'alta qualità. L'elenco degli iscritti è più che eloquente e significativo. L'unico M. 100 S in gara era guardato come un cimelio da museo! Una nota patetica, poiché è facile prevedere sia questa l'ultima apparizione in Campionato di questo glorioso aliante, che unitamente ai quasi coetanei « Uribel » ha brillantemente gareggiato a più edizioni dei « mondiali » e « nazionali » e recato un valido contributo alla formazione sportiva di tanti nostri piloti. Purtroppo non si vede ancora un successore che valga ad assolvere le indispensabili funzioni di questi preziosi veterani. E questo è un discorso sempre di attualità e da riprendere in altra sede.

*Leonardo Brigliadori
campione in Standard*

Per la prima volta, finalmente, la benemerita classe Standard ha il suo Campione. Il titolo è stato conquistato da Leonardo Brigliadori in virtù di una prestazione di alto livello e molto regolare, dopo l'ormai consueto duello con Attilio Pronzati. Il valoroso antagonista, sebbene vittorioso in ben cinque prove, è stato meno regolare.

Un infortunio nell'attestazione di passaggio ad un pilone e la conseguente penalizzazione ha certamente avuto una deleteria influenza, non soltanto sulla classifica generale. Di ciò ha beneficiato anche Justin Wills, nuovo alla nostra gara come concorrente (lo ricordiamo giovanissimo aiutante del padre a Rieti e Perugia) e dicono, anche alle incognite delle competizioni. Considerate le premesse, la gara di Justin Wills è sorprendente ed encomiabile; essa dimostra fra l'altro che il giovane Wills — fra i più giovani in gara — ha tratto il miglior profitto dalla eccezionale esperienza paterna.

Ottime le prove di Tessera-Chiesa e di Bucceri, rispettivamente 4° e 5° con buoni punteggi e modesto distacco fra loro. Anche nelle posizioni retrostanti, almeno fra il 5° e il 10° posto, sempre nella Standard, è confortevole constatare le buone prove fornite da Monti (che nonostante la quasi nulla conoscenza dell'M. 300 ha ben gareggiato), di Cattaneo, Tross, Balbis, Torggler.

Più marcato il distacco degli altri classificati. Indicazione della possibilità di contare, in questa classe, su circa una dozzina di piloti di valore medio, con buone promesse per il futuro.

Tutto sommato per essere alla prima disputa del titolo di campione della Standard non ci si può lamentare, anche se i concorrenti sono stati soltanto 16 con i 26 della Libera.

Dobbiamo forse concludere che il nostro volo a vela è tanto ricco da permettersi di disporre di un maggior numero di alianti di alte caratteristiche e più costosi, di quelli relativamente economici di classe Standard, come potrebbe apparire a prima vista?

Oppure ci troviamo di fronte ad una delle conseguenze della tardiva istituzione del titolo di campione per la Standard?

Superfluo ripetere quanto è comune convinzione dei volovelisti sul maggior senso sportivo ed agonistico di una gara fra piloti dotati di alianti di caratteristiche e prestazioni più omogenee come accade in Standard, ma non si può nemmeno ignorare quale importanza abbia per il volo a vela ed il suo progresso la realizzazione di super-alianti e come, per chi può, sia difficile sottrarsi alla loro forza attrattiva. Per tornare alla Standard prendiamo atto

dell'attuale positiva realtà nella fondata speranza che, contribuendovi l'esistenza del titolo, il rapporto numerico fra l'una e l'altra classe divenga sempre più aderente alla reale situazione del nostro volo a vela.

Neubert e Vergani dominatori incontrastati nella Libera.

Dalla lettura delle iscrizioni in Libera e con la conoscenza dei brillanti risultati dei super-alianti Kestrel 604 e Nimbus, nonché dei loro piloti, è stato più che facile vedere Neubert e Vergani favoriti d'obbligo, e Giorgio Orsi « outsider », (con le prudenti riserve da parte di chi era anche al corrente della insufficiente preparazione e dello scarso affiatamento di Orsi con il nuovo « mostro », che ha anche accusato noie alla strumentazione).

Vergani ha cominciato ottimamente ed è rimasto in testa alla classifica sino all'ottava prova, classificandosi sempre al secondo posto dietro Neubert.

Con cinque vittorie consecutive il campione tedesco ha colmato il distacco per insediarsi in testa alla classifica e restarvi sino alla conclusione, vincendo con un margine di 224 punti.

L'alta media ottenuta da degni rivali, 979 punti per prova Neubert e 957 Vergani è di una straordinaria eloquenza. Se poi si considera il divario di 1531 punti fra Vergani e Kalckreuth, brillantissimo terzo, si ha un'idea estremamente chiara della supremazia incontrastata degli assi che hanno potuto disporre di macchine tanto superiori.

Quale diretta conseguenza di questa supremazia, fa storia a sé ed assume particolare interesse agonistico la lotta nelle successive posizioni: se il terzo posto di Kalckreuth, pilota di ben nota classe internazionale con brillantissimi precedenti, è risultato scontato, il quarto posto di Dall'Amico costituisce una delle più interessanti sorprese, escluso forse per chi ha avuto modo di conoscerne a fondo la serietà, la costanza e la preparazione. L'affermazione di Dall'Amico è tanto più significativa in quanto il suo Libelle di 15 m., per quanto dotato di flap, ha presta-

zioni certamente inferiori di quelle dei Kestrel, Cirrus e Diamant.

Ottimo Fontana, che ha superato con il suo Cirrus senza flap (meritando la coppa offerta da Vergani al « meglio classificato dei meno ricchi », cioè senza flap) il Diamant di Schubert e vari Kestrel, a cominciare da quello di Manzoni, brillante ma discontinuo, di Adele Orsi, sempre molto efficiente, regolare e sicura di se, e di Serra che ha inserito in una serie di buone prestazioni almeno due giornate oscure. Buona la prova di Peccolo, secondo dei torinesi, che ha dato la consueta prova di costanza ed entusiasmo.

Seguito con particolare interesse ed attenzione l'esordio del Calif A. 21, che pilotato da Zanetti e Mantica, pur gareggiando all'insegna della prudenza e senza mai spingere ha dato piena conferma di possedere le doti che gli si accreditavano e che collocano questo nuovo prodotto italiano fra i migliori e più dotati alianti del mondo. In altro scritto, prima di questo utilissimo collaudo agonistico, affermammo la potenziale possibilità del Calif A.21 di conquistare tutti i primati per biposti, internazionali e nazionali. Dopo i Campionati non ci sono più dubbi e non resta che attendere con fiduciosa pazienza.

Motivo di conforto constatare nelle posizioni centrali della classifica punteggi e medie piuttosto elevate, a dimostrazione del buon rendimento di un discreto numero di piloti, e di riflesso dell'aumento del livello medio di tutto il nostro volo a vela le cui dimensioni, per contro, stentano a crescere.

In classe Libera, come in Standard, il problema dei rincalzi è sempre di attualità. Ottimo motivo per rivolgere la migliore attenzione alla Lega Due.

De Orleans senza rivali.

Soltanto nove partecipanti nella Lega Due, dei quali otto hanno gareggiato sino all'ultima prova. Ne avremmo veduti volentieri di più. Dobbiamo però constatare che i pochi sono stati buoni e fra essi si sono avute delle rivelazioni e un dominatore indiscusso, la sorpresa di quest'anno: Alvaro De Orleans, di nazionalità spagnola, residente a Roma e socio di quell'Aero

Club presso il quale ha conseguito il brevetto.

Dominatore indiscusso, anche con l'aiuto di un aliante di caratteristiche superiori rispetto agli altri, De Orleans, anni 24, il più giovani fra tutti i concorrenti, è un prodotto del C.N.V.V. che ha frequentato assiduamente partecipando poco prima della gara ad uno « stage » sotto la validissima guida di Wielgus.

De Orleans ha vinto con netta superiorità tutte le sei prime prove ed ha vinto ancora nella nona prova. Nell'ultima giornata, forte di un margine di vantaggio più che sufficiente, ha atterrato a Rieti dopo aver fatto il pilone di Costacciaro. (I piloti che hanno ceduto all'allettante richiamo di un tranquillo atterraggio finale a Rieti sono stati 4 in Libera, 5 in Standard e 3 in Lega Due. Non si può affermare che l'annuncio al briefing di questa prova di chiusura, dopo nove piuttosto pesanti, sia stato accolto con entusiasmo dalla massa dei concorrenti. Si è poi constatato che salvo i casi di piloti stanchi, o soddisfatti o rassegnati alla loro posizione in classifica, la grande percentuale ha affrontato la fatica finale, con le sue incognite ed attrattive, con entusiasmo. Lo « spirito della Rhone » come lo chiamavano i vecchi volovelisti tedeschi ha prevalso, molti concorrenti hanno ubbidito al richiamo della « romantica » prova di distanza. Seppure anacronistica ha però offerto a qualche giovane l'occasione per registrare una buona « performance ». In particolare Gavazzi con 417 e Desti con 357,5 chilometri). Chiusa la lunga parentesi, torniamo volentieri alla Lega Due per sottolineare le promettenti affermazioni di Gavazzi e Desti, rispettivamente emersi dai vivai di Calcinata e Valbrembo.

Anche nelle posizioni retrostanti, seppure meno brillanti o meno fortunate, sono da segnalare buone e promettenti individualità sulle quali nutrire speranze per il futuro.

Gli stranieri.

Ottima come sempre la partecipazione straniera, anche se sono mancati rappresentanti francesi, svizzeri e jugoslavi.

A gare concluse i graditi ospiti, che hanno conferito alla gara maggior prestigio,

si sono espressi molto favorevolmente per l'alto livello tecnico, il meraviglioso ambiente geografico e la meteorologia che ha caratterizzato quell'e giornate.

Il positivo apprezzamento dei rappresentanti di paesi volovelisticamente tanto avanzati è motivo di soddisfazione, senza tuttavia inorgogliarci troppo perché gli stessi organizzatori sono i più convinti che molte cose sono suscettibili di miglioramento.

Ci sembra doveroso esprimere, anche da questa tribuna, la gratitudine dei partecipanti a tutti gli organizzatori. Dal Direttore di gara, l'ottimo prof. Veneri, a Ciani validissimo Presidente della C.S.O. e ai suoi diretti collaboratori; a Rovesti e Vitale, sui quali hanno gravato le più pesanti responsabilità per il buon funzionamento operativo e logistico; agli ottimi trainer, che come sempre hanno assolto il loro importante compito con encomiabile capacità e solerzia ed anche a tutti i più modesti collaboratori. Tutti hanno sentito il « clima » di gara, prodigandosi come tifosi.

Il Presidente Catella, che ha assistito alla inaugurazione e seguito la gara attraverso i notiziari redatti egregiamente dall'ottimo Bartocci, ha inviato agli « ufficiali di gara », dirigenti e collaboratori una lettera di ringraziamento. Chi ha avuto come noi la ventura di « vivere » quelle entusiasmanti giornate, sa quanto siano meritati quei ringraziamenti.

Altra lettera è stata inviata, a firma del Presidente Catella, al Comandante Generale dell'Arma dei Carab'nieri per segnalare la premurosa assistenza prestata dai militi dell'Arma ai volovelisti atterrati fuori campo.

Vogliamo fermamente credere nell'unanime consenso dei volovelisti sulla opportunità di ringraziare quanti, della nostra famiglia o estranei, hanno contribuito al buon esito della competizione. In particolare i rappresentanti ufficiali dell'Aeronautica che, sull'invito dell'Ae. C. I., hanno onorato con la loro presenza la semplice cerimonia per la rimessa dei premi dopo la proclamazione dei risultati.

Per la cronaca erano presenti: il Generale Francesco Cavalera, Sottocapo di S.M. dell'A.M. che ha recato il saluto e l'apprezzamento del Capo di S.M. Generale Fanali, il Generale Bernardini per il Co-

mandante la Regione Aerea, il Generale Mettimano Comandante dell'Accademia Aeronautica. La Direzione generale della Aviazione Civile era rappresentata dal Generale Garretto e l'Alitalia dal Generale Reiner.

Il Trofeo « Cenni » è stato consegnato dalla Signora Cenni a Walter Vergani che ha il merito di averla conquistata definitivamente all'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia.

Il Trofeo « A.V.A.O. » a Leonardo Brigladori per l'Aero Club Volovelistico Milanese, mentre il Trofeo « Tait » è stato consegnato dal Gen. Reiner dell'Alitalia a Marco Gavazzi, primo degli italiani in Lega Due, dell'A.V.A.L.

La Coppa offerta dall'Ing. Moretti in memoria di Enrico Bernassola è stata consegnata dalla vedova allo stesso offerente, primo classificato fra i piloti del Centro Sud in classe Libera.

La Coppa « Aeronautica Macchi » ad Alvaro De Orleans, primo in Lega Due e più giovane concorrente in gara.

Appunti e immaginografie

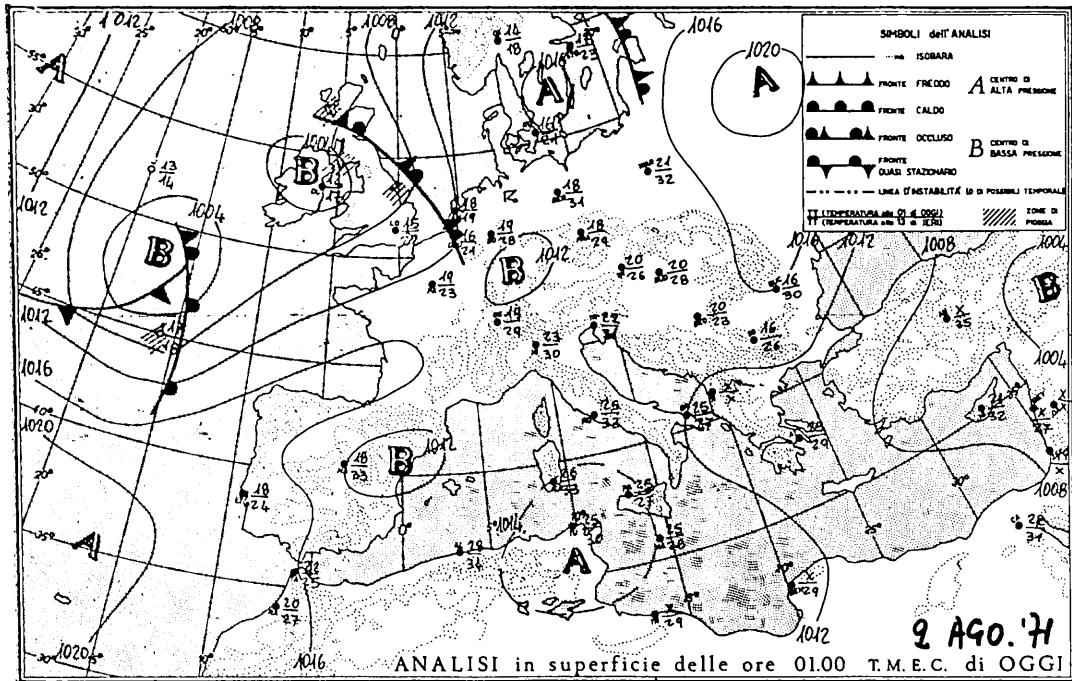
LUNEDI, 2 AGOSTO

1^a PROVA

TEMA: A e R: Rieti - Costacciaro -
Rieti, km. 208, —

C'è qualcosa di nuovo oggi nell'aria? Sì, questo 11° campionato si apre con il riconoscimento ufficiale della Standard, finalmente; con la presenza del Presidente dell'Aero Club d'Italia, presenza oltremodo gradita quanto insolita per il recente

passato; e con l'abituale assenza dell'ottuagenario Presidente della C.S.C. e di un qualsiasi rappresentante del Ministero dello Sport, Turismo e Spettacolo. Giustificatissimo il Presidente della C.S.C. Ingiustificato il rappresentante del nostro



Condizioni meteo caratterizzate da masse d'aria un po' più stabili che nei giorni precedenti; pressioni livellate con debole circolazione a regime di brezza; nelle ore pomeridiane e al di sopra dei 1.500 metri

sono previsti venti da NW di 20/30 km/h; il veleggiamento è possibile soprattutto per le formazioni cumuliformi di origine termografica lungo i rilievi.

terzo ente tutore al quale avremmo dimostrato che lo Sport lo facciamo seriamente, che il Turismo dei volovelisti stranieri dovrebbe essere facilitato e come Spettacolo gli avremmo esposto la pacatezza dei servizi igienici.

C'è qualcosa di nuovo anche sul campo: 50 alianti (un buon 40% dei quali costruito dalla Glasfluegel) e tra essi qualche « pezzo da 22 » ed un solo ma bellissimo biposto, il Calif A 21.

LIBERA:

1. Manzoni	a	101,531 km/h
2. Vergani	a	98,887 »
3. Neubert	a	93,828 »
4. Kalckreuth	a	92,990 »
5. Schubert	a	82,684 »

STANDARD:

1. Pronzati	a	83,778 km/h
2. Perotti	a	80,741 »
3. Bucceri	a	80,575 »
4. Brigliadori	a	78,444 »
5. Monti	a	77,700 »

LEGA DUE: A e R: Rieti - Assisi - Rieti, km. 149,2

1. De Orleans	a	79,300 km/h
2. Gavazzi	a	68,033 »
3. Magnani	a	54,043 »

I traini funzionano bene, il traguardo invece... no.

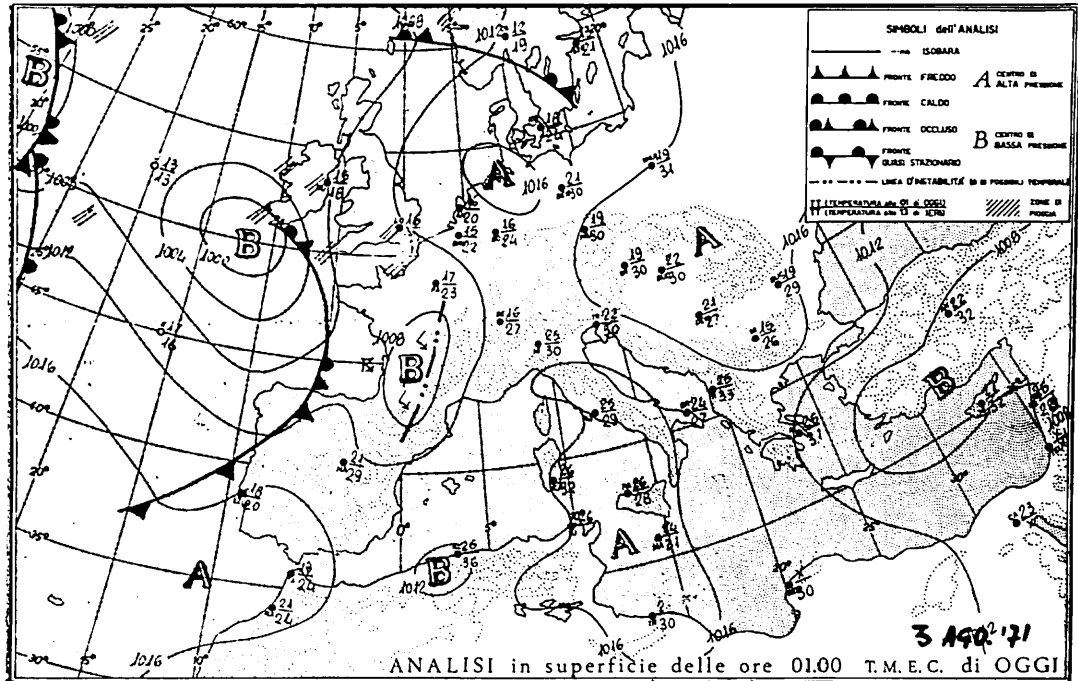
A medie sostenute rientrano tutti o quasi.



Willy Marchetti ed Ercolino Addario, trainatori veterani e rappresentanti di una sparuta schiera di piloti che portano con esemplare modestia il loro prezioso contributo all'attività volovelistica.

2ª PROVA

TEMA: Triangolo: Rieti-Rivisondoli-Villa S. Lucia-Rieti, km. 251,2



Una linea di instabilità nelle regioni settentrionali seguita, verso sud da una corrente a getto nonché la presenta di aria umida convogliata in quota, in una sac-

catura depressionaria, hanno consigliato di avviare i concorrenti su percorsi in direzione Sud.

Oggi la gara perde il Perotti che, imbarcando in decollo, scassa il suo M.300. Un vero peccato. Viene aperto al traffico volovelistico l'aeroporto dell'Aquila, provvidenziale base di appoggio per i temi al Sud.

LIBERA:

1. Vergani	a	79,270 km/h
2. Neubert	a	77,090 »
3. Kalckreuth	a	75,500 »
4. Dall'Amico	a	73,790 »
5. Schubert	a	72,410 »

STANDARD:

1. Briadori	a	59,300 km/h
2. Monti	a	55,100 »
3. Urbani	a	49,860 »
4. Wills	a	46,585 »
5. Vitali	con	225,2 km

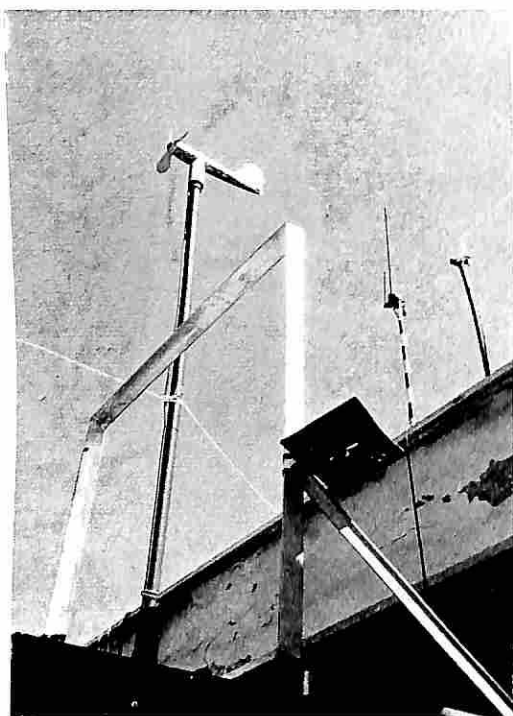
*LEGA DUE: A e R: Rieti-Villa S.
Lucia-Rieti, km. 154,—*

1. De Orleans	a	71,862	km/b
2. Cerruti	a	53,940	»
3. Magnani	a	42,495	»

La situazione al traguardo è in netto miglioramento e quindi è ovvio che sorgano delle grosse grane. Le immaginografie diventano mine a scoppio ritardato.



Leonardo Cerruti ha ottenuto qualche risultato, ma ha soprattutto riscosso molta simpatia in quanto gareggiava con l'unico M. 100S presente in questo campionato.

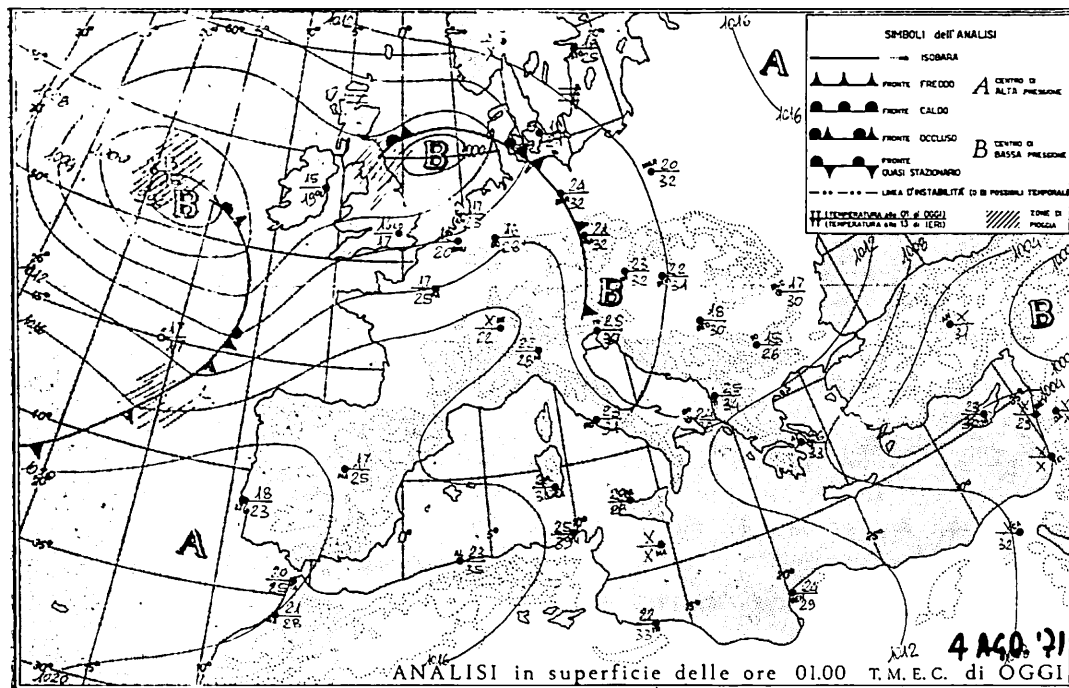


Ecco qui la finestra! Certo la più grossa novità di quest'anno (dopo il riconoscimento ufficiale della Standard) che ha superato l'esame e che darà ancora migliori risultati se i piloti sapranno imporsi un po' di autodisciplina.

3^a PROVA

TEMA: Triangolo: Rieti-Cittareale-Pescasseroli-Rieti, km. 239,6

Un campo di alte pressioni a debole gradiente con circolazione di aria secca sul versante tirrenico e umida su quello adriatico ha interessato l'Italia con venti da S.W.; le possibilità di veleggiamento sono offerte dall'attività termoconvettiva e quindi dalla formazione di cumuli lungo i rilievi.



Il terreno del campo è giallo e arido, siamo proprio tornati ai bei tempi di Rieti. Le medie orarie sono in costante miglioramento, il Kestrellone e il Nimbus restano come dannati. Per la verità i Kestrelloni in gara sono due ma quello che corre è uno solo, sarà la solita « pretattica »?

Wills Justin, figlio di tanto padre — che a sentirlo non ha mai fatto gare e sa a malapena star per l'aria — incomincia a farsi avanti.

LIBERA:

- | | | |
|---------------|---|-------------|
| 1. Neubert | a | 92,090 km/h |
| 2. Vergani | a | 91,069 » |
| 3. Manzoni | a | 86,624 » |
| 4. Kalckreuth | a | 82,980 » |
| 5. Schubert | a | 80,584 » |

STANDARD:

- | | | |
|-------------------|---|-------------|
| 1. Wills | a | 71,596 km/h |
| 2. Balbis | a | 71,409 » |
| 3. Briigliadori | a | 70,149 » |
| 4. Monti | a | 68,348 » |
| 5. Tessera-Chiesa | a | 66,725 » |

LEGA DUE: A e R: Rieti-Celano-Rieti, km. 137,2

- | | | |
|---------------|---|-------------|
| 1. De Orleans | a | 68,189 km/h |
| 2. Gavazzi | a | 57,994 » |
| 3. Magnani | a | 57,009 » |

De Orleans è alla terza prova con 3000 punti in classifica generale.

Gardenghi rompe nel fuori campo e non potrà rientrare in gara.

Le buone condizioni rendono troppo ciarlieri i piloti, la maggior parte dei quali usa la radio a sproposito, un vero pollaio.

GIOVEDÌ, 5 AGOSTO

4^a PROVA

TEMA: A e R: Rieti-Passo di Viaggiaio-Rieti, km. 302,8

Le condizioni meteorologiche sono sempre analoghe a quelle dei giorni scorsi; varia solo la direzione dei venti peraltro di modesta intensità e, in rapporto a questi, i temi di gara sono diretti a Sud o a Nord; le possibilità di veleggiamento sono assicurate quindi anche oggi delle formazioni cumuliformi di origine termografica lungo i rilievi.

È incredibile come nel volo a vela si riesca ad imbarcare la gente sui più strani « battelli ». A Ciani hanno fatto lo sgambetto e, lungo com'è, è finito dritto dritto sulla sedia del Presidente la C.S.O. (qualcosa che assomiglia alla presidenza della montedison, ma senza gli emolumenti di rito).

LIBERA:

1. Neubert	a	97,441	km/h
2. Vergani	a	96,868	»
3. Dall'Amico	a	84,831	»
4. Serra	a	80,082	»
5. Manzoni	a	79,556	»

STANDARD:

1. Pronzati	a	81,684	km/h
2. Cattaneo	a	71,247	»
3. Balbis	a	69,609	»
4. Brigliadori	a	67,488	»
5. Tessera-Chiesa	a	65,909	»

LEGA DUE: A e R: Rieti-Gualdo Tadino-Rieti, km. 180,8

1. De Orleans	a	80,456	km/h
2. Gavazzi	a	69,165	»
3. Weber	a	64,527	»

Anche Carminati è costretto alla resa. Il caldo è forte e asciutto, le pance sono sempre più scoperte e piene di liquido, il giorno dopo ci vuole il mexaform e il pull sullo stomaco.



Ghidotti: da apprendista stregone a primario in chirurgia plastica. Ad ogni campionato i suoi interventi aumentano con l'aumentare degli alianti in plastica. Qui impegnato sull'ASW. 15 di Balbis.



Sul campo il polverone durante i decolli annulla le fatiche delle meticolose lucidature. Perché quella grossa autobotte non provvede alla metodica bagnatura di tutta la zona sud del campo? Potrebbe incominciare in luglio ed inoltre, almeno un'ora prima che inizino le partenze, potrebbe bagnare la zona tra lo schieramento e la linea di partenza dei trainatori.



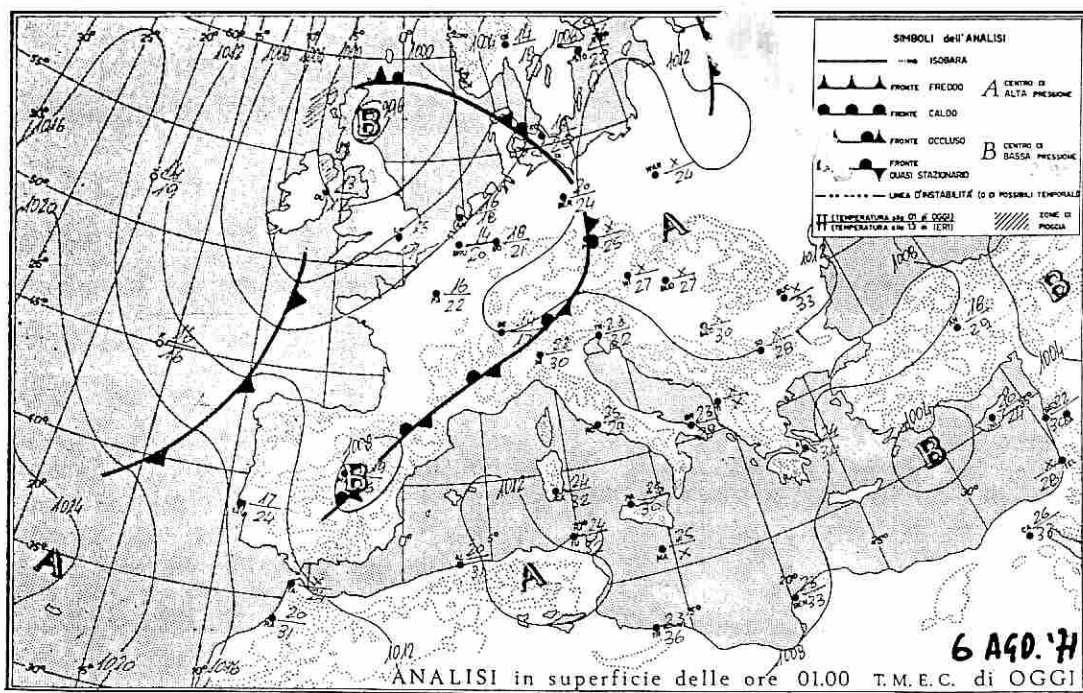
Giorgio Weber è finalmente venuto a Rieti con il Foka in Lega Due. Per tema di pregiudicare le sue fattezze partiva conciato nel modo che qui vedete.

VENERDI, 6 AGOSTO

5^a PROVA

TEMA: Triangolo: Rieti-Canistro-Campo di Giove Rieti, km. 226,8

Le condizioni meteorologiche di veleggiamento sono state analoghe a quelle dei giorni scorsi con venti di minore intensità ma di maggiore variabilità direzionale specie al di sotto dei 3.000 metri.



Un'altra bella novità di quest'anno è rappresentata dal briefing tenuto sotto le fresche frasche. Ottima idea, anche perché qualche parola cattiva si è più facilmente dispersa nell'aria.

Gli interessati potranno pensarla in un altro modo, è comunque indispensabile rendere operanti le novità, per collaudarle e perfezionarle al punto da renderle più facili per tutti e meno contestabili. L'immaginografia è proprio una gran cosa, bisogna però stabilire che va fatta da un punto e da un solo punto: quello prescritto.

LIBERA:

1. Vergani	a	99,888 km/h
2. Neubert	a	93,779 »
3. Manzoni	a	91,420 »
4. Orsi A.	a	88,134 »
5. Kalckreuth	a	87,283 »



L'Aldo Tranchida pilotava il secondo Foka in gara a Rieti. I risultati sono stati incostanti ma l'esperienza acquisita non è stata certamente poca.



Balbis è tornato a Rieti dopo molti anni di assenza ed ha portato con sé l'ASW. 15 un ottimo standard dell'ultima generazione.

STANDARD:

1. Pronzati	a	78,095 km/h
2. Bucceri	a	75,177 »
3. Tessera-Chiesa	a	71,993 »
4. Cattaneo	a	69,784 »
5. Tross	a	67,166 »

LEGA DUE: Triangolo: Rieti-Cittareale-S. Stefano Sassanio-Rieti, km. 148,2

1. De Orleans	a	91,590 km/h
2. Magnani	a	74,002 »
3. Tranchida	a	66,500 »

Trovando un Orsi al quarto posto abbiamo pensato che finalmente anche il secondo Kestrellone fosse sceso in lizza. Errore. Si tratta del Kestrellino della regolare signora Adele.

6^a PROVA

TEMA: Triangolo: Rieti - Celano - Meggiano - Rieti, km. 207,6

Ancora una buona attività termoconvettiva con i soliti venti a reg.me di brezza ma con aria secca che non permette la visualizzazione dei fenomeni; i quali, tuttavia, si presentano notevolmente attivi, data la elevata temperatura.

Siamo alla sesta gara consecutiva, più di uno è stanco e molti chiedono quando la C.S.O. darà il riposo. Sotto le piante l'atmosfera si è rasserenata, ma quella esterna si fa rovente, sono in diversi a soffrire e i molti bambini con la febbre destano qualche preoccupazione. Tutto finirà in una bolla di sapone, non sarebbe però male pensare ad un preventivo controllo sanitario del terreno ed alla eliminazione dei rifiuti che qualcuno accumula all'esterno del campo ma troppo vicino al campeggio ed al ristorante.

LIBERA:

1. Neubert	a	97,966 km/h
2. Vergani	a	96,494 »
3. Kalckreuth	a	95,244 »
4. Schubert	a	91,211 »
5. Orsi G.	a	87,708 »

STANDARD:

1. Pronzati	a	85,481 km/h
2. Brigliadori	a	81,358 »
3. Wills	a	80,683 »
4. Bucceri	a	79,622 »
5. Tessera-Chiesa	a	78,551 »



Giorgio Marchisio ha volato anche con la febbre, appunto per questo il suo piazzamento è risultato inferiore al previsto.



Giorgio Orsi. I fuori campo hanno sempre il loro lato positivo, però è più bello rientrare lasciando magari alle spalle un buon numero di amici. Quando capiterà di vederlo due anni di fila con lo stesso aliante?

LEGA DUE: *Triangolo: Rieti-Bari-sciano-Poggio Azzuano-Rieti, km. 185,4*

1. De Orleans	a	81,974 km/h
2. Gavazzi	a	69,185 »
3. Desti	a	61,402 »

Questa volta è proprio lui. Gli strumenti vanno meglio e il magnifico Kestrellone viaggia diritto; per una volta la squadra — già piuttosto provata — può rimanere in campo.

E domani si riposa. Noi intanto diamo un'occhiata alle classifiche generali dopo le sei prove consecutive:

LIBERA:

1. Vergani	p.	5.921	
2. Neubert		5.794	— 127
3. Kalckreuth		5.295	— 499
4. Manzoni		4.950	— 345
5. Dall'Amico		4.752	— 198
6. Fontana		4.573	— 179
7. Schubert		4.515	— 58
8. Serra		4.496	— 19
9. Orsi A.		4.476	— 20
10. Peccolo		4.269	— 207

STANDARD:

1. Brigladori	p.	5.462	
2. Pronzati		5.213	— 249
3. Wills		5.182	— 31
4. Bucceri		5.039	— 143
5. Tessera-Chiesa		5.022	— 17
6. Monti		4.954	— 68
7. Cattaneo		4.695	— 259
8. Tross		4.153	— 542

LEGA DUE:

1. De Orleans	p.	6.000	
2. Gavazzi		4.107	— 1892
3. Magnani		3.742	— 365
4. Marchisio		3.628	— 114
5. Desti		3.565	— 63



Francesco Magnani corre con l'E.C. 41, è nuovo a Rieti ma il suo aliante lo conosce bene le strade del cielo di Rieti e lo porterà alla fine con un onorevole piazzamento.



Mantica e Zanetti hanno validamente combattuto con il nuovissimo biposto Calif A 21. Anche se il promesso articolo non ci è pervenuto, possiamo senz'altro affermare che la macchina ha suscitato un grande e vivo interesse.

DOMENICA, 8 AGOSTO

Doveva essere la giornata dedicata al riposo. Con tutte le macchine in giro per Rieti a scaldare i motori per la gara del Terminillo, l'unico posto tranquillo era in cielo (con il corpo e la sua anima).

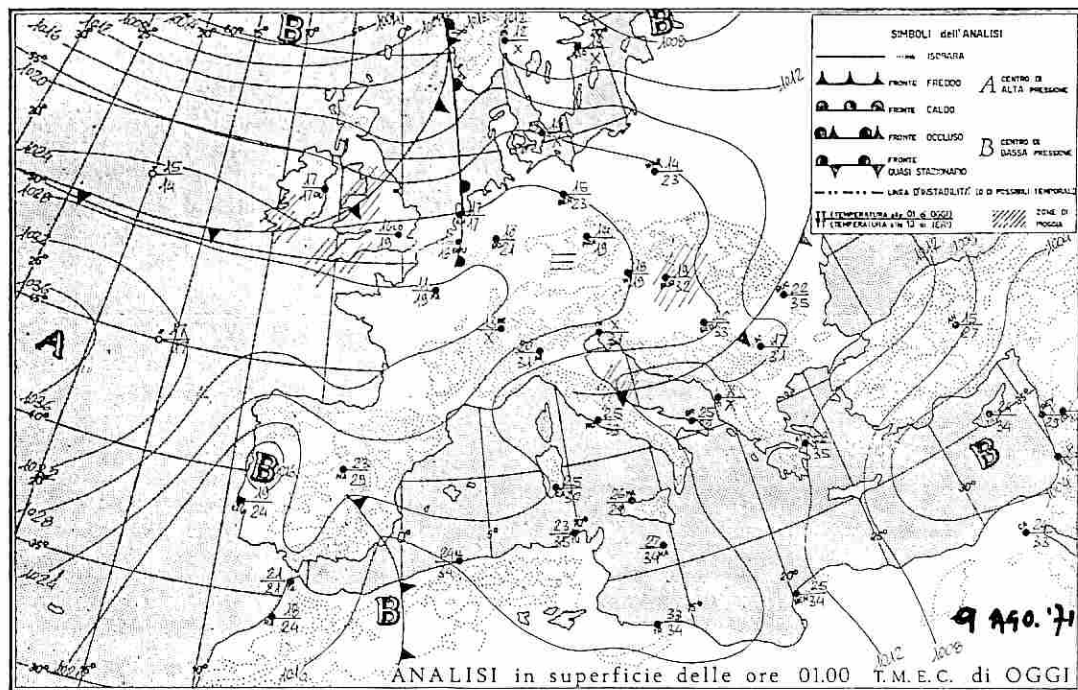


LUNEDI, 9 AGOSTO

7^a PROVA

TEMA: *Triangolo: Rieti-Costacciaro-Pescasseroli-Rieti, km. 400,2*

Bob Monti: nemmeno il figlio Luca riesce a rilassarlo. E' comunque riuscito a dominare l'irrequieto puledro ed a raggiungere un buon piazzamento malgrado l'insufficiente adattamento alla macchina.



Dopo il rapido passaggio di un fronte freddo che durante la notte sul 9 ha interessato le regioni dell'Italia centrale e particolarmente quelle del versante adriatico, si è stabilito, a tutte le quote, un flusso da NW che, secondo le previsioni generali, avrebbe dovuto mantenersi tutta la giornata.

Purtroppo l'evoluzione della situazione meteorologica è stata diversa dal previsto: un

promontorio di alta pressione e la formazione di una vasta area anticiclonica sull'Europa centrale hanno determinato la rotazione dei venti dal 4° al 1° quadrante con un contemporaneo rinforzo di intensità: tali concomitanze hanno provocato notevoli fenomeni di sottovento e correnti discendenti anche di forte intensità lungo tutto il crinale appenninico.



Il riposo dell'aiutante! E' facile fare dell'ircnia, ricordiamoci però che il volo a vela non può farne a meno. Ed hanno ragione coloro che sostengono la necessità di un più valido riconoscimento: medaglie adeguate, voli nelle giornate di riposo, ecc.

È la corsa dei carrelli! È anche una dannata gara che sta a dimostrare il punto debole di un eventuale handicap per i « pezzi da 22 ».

Di fronte a certe condizioni loro rientrano e tu resti fuori.

Puoi penalizzarli del 3 o del 6% ma è ben poca cosa rispetto al fosso di 300/350 punti che si crea.

La colpa è del tema sbagliato! Ma il tema era conseguente alle previsioni e le previsioni dicevano Nord-Ovest.

La colpa è delle previsioni sbagliate! Apriti cielo. Vorrebbero anche l'impossibile. E quando sono giuste e loro vanno ugualmente per terra?

Signori miei non facciamola molto lunga, alla fine sarà l'unico tema sbagliato e non porterà gravi conseguenze per le classifiche.

È però chiaro che l'handicap in certi casi non basta.



Il linguaggio delle mani dicono sia la lingua di noi italiani, è certamente l'esperanto dei volovelisti di tutto il mondo.

LIBERA:

1. Neubert	a	71,870 km/l'	p.	1000
2. Vergani	a	67,395 »		992
3. Dall'Amico	con	279.— km		640
3. Manzoni	id			640
3. Kalckreuth	id			640

STANDARD:

1. Wills	con	279.— km	p.	1000
1. Briigliadori	id			1000
3. Pronzati		167,5		600
3. Monti	id			600
3. Cattaneo	id			600

LEGA DUE: Triangolo: Rieti-Foligno-Canistro-Rieti, km. 260,8

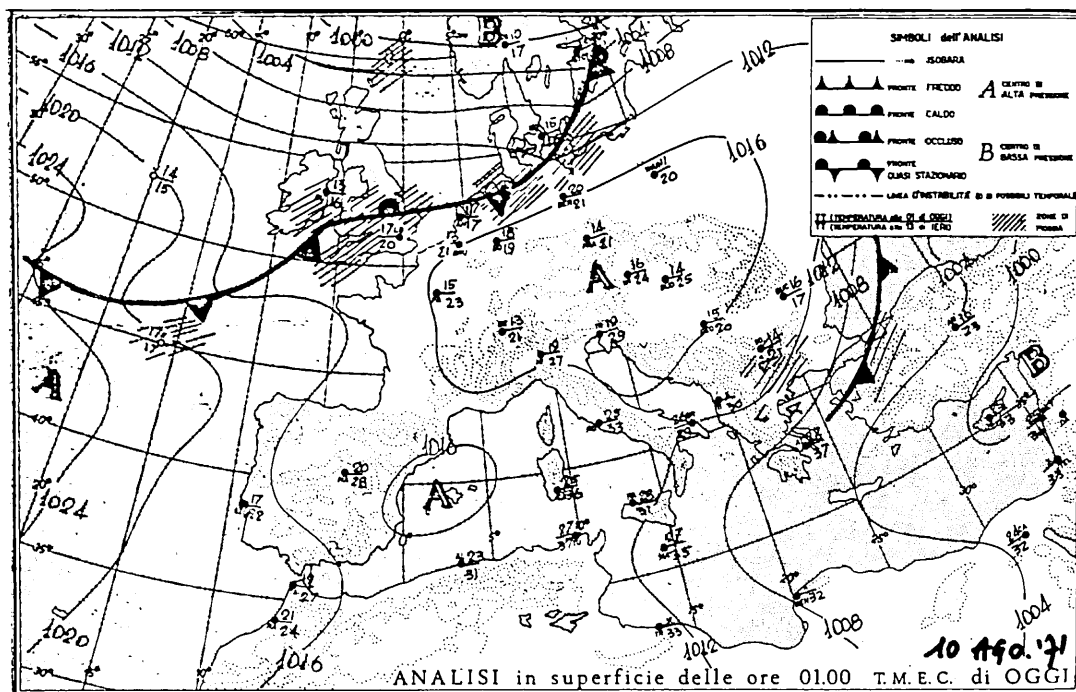
1. Gavazzi	con	191,5 km	p.	1000
2. De Orleans		190,7		995
3. Desti		172,5		900

I tanti recuperi ci fanno percorrere la stupenda autostrada dall'Aquila ad Avezzano, più che deserta malgrado la settimana di ferragosto.

A quando una « CASSA DELL'ALTO SETTENTRIONE » che costruisca qualcosa di simile per non impiegare un'ora da Como a Varese o da Bergamo a Como?

8^a PROVA

TEMA: A e R: Rieti-Costacciaro-
Rieti, km. 208,—



La situazione meteorologica del 10 agosto è caratterizzata da aria calda anche in quota che non favorisce la formazione di termiche; le possibilità di veleggiamento sono quindi offerte solo da termiche dovute

al riscaldamento dei costoni montani, esposti ad Ovest rinforzate da venti che, spirando da est, si incontrano sulla linea di cresta dei crinali appenninici flettendosi verso l'alto.

LIBERA:

- | | | |
|---------------|---|-------------|
| 1. Neubert | a | 81,444 km/h |
| 2. Vergani | a | 76,092 » |
| 3. Schubert | a | 62,913 » |
| 4. Serra | a | 59,021 » |
| 5. Dall'Amico | a | 58,642 » |

STANDARD:

- | | | |
|-------------------|-----|-------------|
| 1. Brigliadori | a | 65,735 km/h |
| 2. Tessera-Chiesa | a | 65,237 » |
| 3. Wills | a | 58,345 » |
| 4. Torggler | a | 48,098 » |
| 5. Tross | con | 205,— km |

Ancora Costacciaro ed ancora una situazione meteo piuttosto confusa anche se prevista. Solo 16 su 46 partiti riescono a chiudere il tema loro assegnato. Partiamo per recuperare il Gioacchino e nel tratto fino a Piediluco vediamo i rientri alla massima efficienza. Verrebbe voglia di fermarsi a soffiare per dargli una mano a stare su quel tanto che basta per giungere in campo. È bellissimo, peccato che la strada è troppo tortuosa.

LEGA DUE: A e R: Rieti-Valfabbrica-Rieti, km. 166,8

- | | | |
|------------|-----|-------------|
| 1. Gavazzi | a | 61,604 km/h |
| 2. Magnani | a | 48,453 » |
| 3. Desti | con | 100,9 km |

Scorpendente è la tenuta di gara di Piero Dall'Amico che imperterrito continua a piazzarsi con il suo Libelle di 15 metri tra le ali dei più grandi ed anche dei più quotati. Oggi soffia addirittura il posto al Gioacchino (è vero che sei anche tu un veterano del '43 ma un po' di rispetto per il mio cavallo ci vuole, no?).



Hans Torggler di Bolzano, vincitore lo scorso anno in Lega Due. Ha uno strano modo di evolvere sul campo con il suo Ka. 6. Concluderà onorevolmente il suo primo campionato piazzandosi al decimo posto.

MERCOLEDÌ, 11 AGOSTO

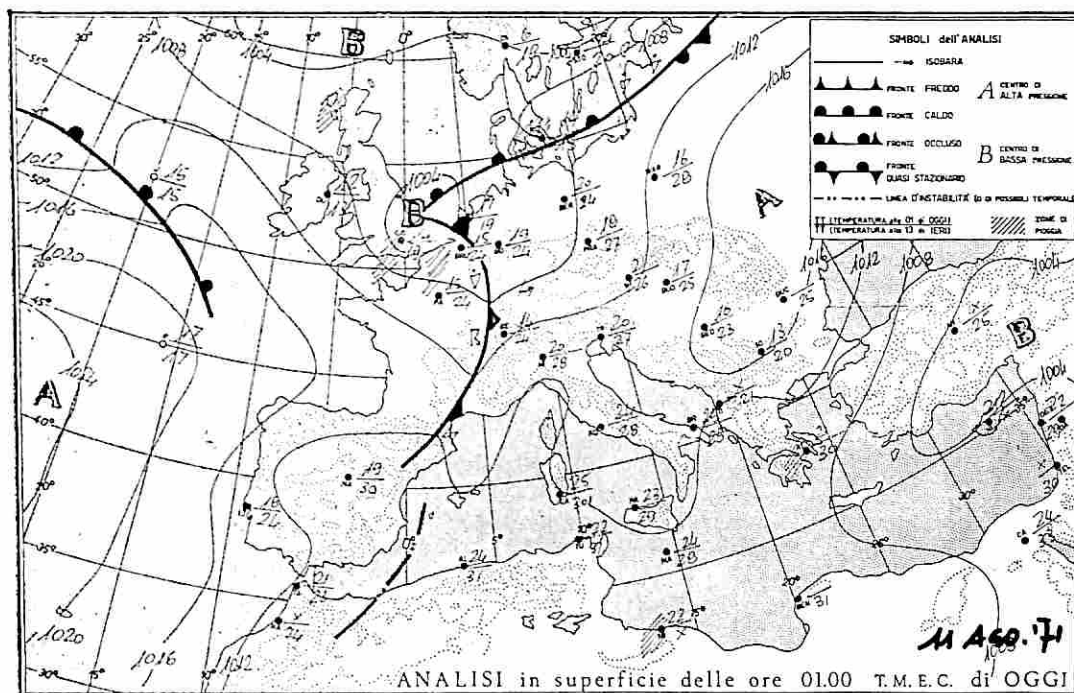
Riposo forzato, le condizioni sono troppo povere. Peccato che anche questa volta i biposti per gli aiutanti non siano disponibili.

Chi va per trote o gamberi a Rivodutri, altri per i vari santuari francescani e poi in piscina. Il Carlo Della Chiesa può finire di sistemare la sua ricostruita capottina.



Carlo Della Chiesa non ha vinto ma ha senz'altro riscosso maggior successo dello scorso anno. Ecco lo mentre si accinge al decollo senza la capottina (persa poco prima nel taglio del traguardo) e dopo il suo rientro dalla gara, incoronato di fronde da Schubert e sommerso da piccoli e grandi, tutti ugualmente entusiasti.

La cappottina, recuperata dopo la caduta da mille metri, è stata pazientemente ricostruita con un accurato lavoro di siringhe al cloriformio, lavoro condotto da Alvaro De Orleans, Giovanna e qualche altro esperto.



9ª PROVA

TEMA: Triangolo: Rieti-Assisi-Poggio Azzuano-Rieti, km. 156,2

Dopo il passaggio della perturbazione della notte sull'11 sulle zone dell'Italia centrale la massa d'aria si è rinnovata e si è presentata con una più elevata umidità ed una maggiore instabilità termica che però hanno dato luogo anche a formazioni fluttuanti di a'tocumuli che si sono protratte fino alle prime ore del pomeriggio.



L'Attilio Pronzati ha confermato di essere lo Speedy Gonzales della Standard. In perfetta forma e pieno di vitalità. Vitalità che qualche volta manifesta anche nelle decisioni sbagliate. E' stato comunque uno dei suoi migliori campionati e la vittoria in cinque prove su dieci lo sta a dimostrare.

Il giorno più veloce? Sì, ricordiamoci però che il più veloce ha volato solo per un'ora e ventisei minuti primi. Il tema era troppo modesto. Siamo al solito senno di



Alf Schubert, campione austriaco, è venuto a Rieti per la prima volta, con il Diamant 18 e l'intera simpatica famiglia. Ha chiaramente manifestato la sua classe e si è classificato

al quinto posto, anche a causa del vizio — ereditato dal celebre omonimo — di lasciare qualche prova « incompiuta ».

poi, non sarebbe comunque una cattiva idea quella di includere nella C.S.O. un idoneo pilota sportivo che partecipi alla scelta dei temi da assegnare.

Il volovelista è uno strano animale. Anche quando drizza il pelo, digrigna i denti e pare voglia sbranarti, finisce in uno sfogo verbale e non appena in volo riesce a

LIBERA:

1. Neubert	a	108,932	km/h
2. Manzoni	a	101,795	»
3. Vergani	a	98,359	»
4. Kalckreuth	a	96,057	»
5. Orsi G.	a	91,553	»

STANDARD:

1. Pronzati	a	86,617	km/h
2. Bucceri	a	79,345	»
3. Brigliadori	a	77,556	»
4. Tessera-Chiesa	a	77,281	»
5. Monti	a	74,098	»

LEGA DUE: A e R: Rieti-Foligno-Rieti, km. 114,—

1. De Orleans	a	82,658	km/h
2. Desti	a	63,578	»
3. Gavazzi	a	62,266	»

distendersi e ad autocontrollarsi in modo meraviglioso.

L'agonismo — ed è giusto che sia così — non c'è solo per le primissime posizioni, anche a metà classifica ci si deve e ci si

batte per conquistare la posizione di quello che ci precede.

Guardate le posizioni in classifica generale di Bucciari e Tessera-Chiesa:

— dopo la 3 ^a prova	5.		4.
— dopo la 5 ^a prova	5.	p. 4129	5. p. 4129
— dopo la 6 ^a prova	4.	5039	5. 5022
— dopo la 7 ^a prova	4.	5608	7. 5222
— dopo la 8 ^a prova	5.	6196	4. 6219
— dopo la 9 ^a prova	4.	7102	5. 7098

più che logico che scappi qualche parola grossa, non vi pare?

VENERDI, 13 AGOSTO

10^a PROVA

TEMA: Rieti-Costacciaro, poi libera a sud del parallelo passante per Costacciaro, anche per la Lega Due.

Una massa d'aria relativamente umida ed instabile ha determinato la formazione di nubi cumuliformi associate a correnti ascendenti termodinamiche dovute a venti dai quadranti occidentali di moderata intensità.

Patatrac! Il tutto andava già sufficientemente bene quando arrivò il venerdì 13. E il briefing andò come la finestra del primo giorno.

I concorrenti devono imparare ad ascoltare tacendo, ma la C.S.O. deve risolvere i suoi problemi prima del briefing e non cercare la soluzione durante il briefing stesso.

Le duemila soluzioni proposte potevano essere tutte ugualmente valide, una sola però doveva essere presentata ed imposta: quella preventivamente discussa e scelta in seno alla C.S.O.

Libera! Libera un corno. Un'andata pre-



Gioacchino v. Kalckreuth, in compagnia di Walter Neubert, si è imposto, come già lo scorso anno, nella distanza libera (libera per modo di dire) e mi ha permesso di realizzare il vecchio sogno di recuperare un « mio » pilota in riva al mare.

Un volo di 484 km., un atterraggio a cinquanta metri dal mare dopo aver sorvolato i templi di Paestum. Un recupero lungo ma anche un meraviglioso bagno in un enorme mare deserto (logicamente alle sette del mattino). Stufo di « volare », ha pensato di riposarsi « convolando » a giuste nozze. Prima di partire mi ha comunque mandato l'articolo sul suo volo record di 780 km., articolo che apparirà sul prossimo numero.

stabilita a Nord e poi « libera » a Sud del parallelo passante per Costacciaro (ancora lui).

È tutta esperienza che si acquisisce, ammesso poi di trovare un altro disposto a firmare il foglio d'imbarco.

Esperienza per esperienza, questa volta sarebbe stato più opportuno far partire la Libera, poi la Standard ed infine la Lega Due.

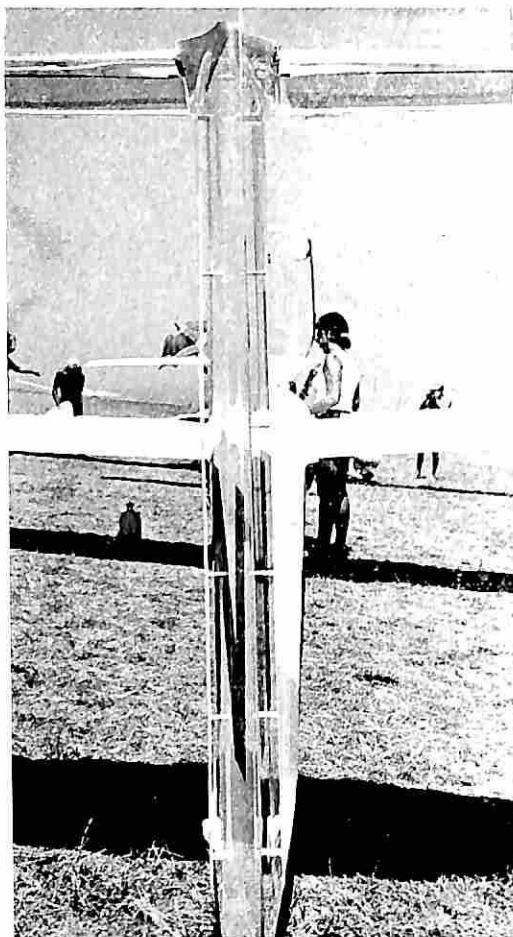
Dando con ciò più tempo ai piloti dotati di macchine con maggior efficienza di sondare la situazione e indirettamente facilitare il compito di chi li seguiva nelle partenze.

Distanza massima: 484 km, da Rieti a Nord per un centinaio di chilometri e poi 180° e via per 380 km verso il Sud, fino al mare di Agropoli e di Paestum.

Difficoltà? Tante logicamente: il fuori campo, il ricupero, l'autostrada, le spese e chi più ne ha, più ne metta.

Ma il piacere di affrontare la prova impegnando tutte le proprie e solo le proprie

capacità? Bisogna saper navigare, bisogna saper interpretare le condizioni meteo, bisogna decidere e decidere in fretta e bene. Tutto ciò non è anche il nocciolo del successo della Settimana volovelistica di Bolzano?



Walter Neubert + Kestrel 604 (a tre derive?)
= un insieme da primato mondiale al quale il nostro Walter Vergani ha saputo validamente contrastare il passo.

LIBERA:

1. Kalckreuth	Agropoli	km. 484
1. Neubert	id	
3. Fontana	Troia	409
4. Centofante	Benevento	407,5
4. Schubert	Cicciano	407,5
6. Della Chiesa	Olivola	397,5
7. Vergani	S. Bartolomeo	391
8. Barazzetti	Puglianello	380,5
8. Dall'Amico	id	
8. Peccolo	id	
11. Manzoni	Cese Casone	368
11. Orsi A.	id	
11. Orsi G.	id	
11. Serra	id	
11. Villani	id	
11. Zanetti-Mantica	id	
17. Agresta	Alife	366
18. Nidoli	Alife	362,5
19. Falciola	Castel di Sangro	313
20. Balzer	Rieti	208

STANDARD:

1. Brigliadori	Frigento	km. 430,5
2. Tross	Pesco Sannita	396,5
3. Tessera-Chiesa	Guado Mistonco	381
4. Bucceri	Tenuta Tatani	375,5
5. Balbis	Cese Casone	368,—
6. Monti	Alife	365,—
7. Torggler	Teano	362,5
8. Pronzati	10 km S Campobasso	349,5
9. Wills	Colle Serre	347
10. Cibic	Rieti	208

LEGA DUE:

1. Gavazzi	Castello d. Lago	km. 417,—
2. Desti	Vairano Patenora	357,5
3. De Orleans	Rieti	208,—

Marco Gavazzi. Al suo primo anno in quel di Rieti è stato un continuo crescendo ed ha conquistato il 2° posto in Lega Due. Formidabile il suo exploit nell'ultima prova con un percorso di ben 417 km.





Lino Desti, in Lega Due con il Ka. 6E, ha corso in po' in sordina piazzandosi comunque al terzo posto. Malgrado l'incolta barba non ha pregiudicato l'aerodinamica ed è giunto secondo nella penultima prova e poi ancora nell'ultima, con un bel volo di 357 km.



Leonardo Brigliadori: primo campione ufficiale della classe Standard. L'anno scorso l'avevano riconosciuto solo i volovelisti. Anche il sole lo ha incoronato ed io lo pubblico così per non ricorrere a foto più vecchie, sperando che non me ne voglia.

E la delizia dei telefoni guasti? E le strade e le autostrade del sabato di ferragosto? E la salita finale della Salaria con 42 gradi all'interno della macchina?

Il volo a vela è fatto anche di queste cose e i recuperi si facevano anche tempo fa, con carrelli più malmessi e l'autostrada del sole non esisteva ancora.

Quindi ben venga la libera, e meglio ancora se veramente tale, anche nella scelta degli orari di partenza.

Più avanti troverete le classifiche finali e i punteggi delle singole prove ed anche un po' di aritmetica relativa ai numeri usciti sulla ruota di Rieti.

Della premiazione, del pranzo collettivo e degli addii non vogliamo parlare di proposito. Speriamo lo facciano altri su questo e su altri numeri di VOLO A VELA.

AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

COSTRUISCE:

- in serie il modernissimo « KESTREL »
- componenti strutturali in vetroresina per altri velivoli
- rimorchi chiusi « sistema Glasflügel » e aperti per il trasporto aliante
- accessori diversi come selle orientabili di coda, scatole termiche per batterie, supporti per macchine foto ecc.

ESEGUE:

- manutenzioni ordinarie e straordinarie di tutti i tipi di aliante in vetroresina, legno e misti e di alcuni velivoli a motore, con o senza riconvalida del C.N.
- applicazioni di modifiche
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno o miste
- intelature
- verniciature tradizionali e speciali per vetroresina
- impianti di bordo

VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

*RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI
OPPURE VISITATECI*

Classe Libera - trofeo "G. Cenni"

PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1ª PROVA		2ª PROVA		3ª PROVA	
				→	←	△	Km	△	Km
1 Neubert W.	KESTREL 604 WN		Germania	3	893	2	978	1	1.000
2 Vergani W.	NIMBUS 2	XX	AVAL Varese	2	962	1	1.000	2	987
3 Kalckreuth G.	KESTREL	X	« N. Valzania » Como	4	881	3	973	4	902
4 Dall'Amico P.	LIBELLE 301	4	Ae.C. Torino	10	697	4	960	8	825
5 Fontana V.	CIRRUS	43	AVAL Varese	7	750	6	945	9	819
6 Schubert A.	DIAMANT 18	6	Austria	5	808	5	950	5	874
7 Manzoni R.	KESTREL	36	AVAL Varese	1	1.000	11	555	3	937
8 Orsi A.	KESTREL	25	AVAL Varese	14	602	7	893	12	721
9 Serra S.	KESTREL	68	Ae.C. Bologna	6	787	8	887	7	832
10 Peccolo L.	S.H.K.	17	Ae.C. Torino	13	602	10	852	6	856
11 Zanetti-Mantica	A. 21	3	C.P.V. Milano	17	576	9	879	13	719
12 Nidoli G.	KESTREL	71	AVAL Varese	21	530	11	555	14	713
13 Della Chiesa C.	F.K. 3	77	C.V.T. Torino	11	633	12	487	10	809
14 Centofante E.	PHOEBUS C	2	Ae.C. Bolzano	20	535	11	555	18	585
15 Villani G.	KESTREL	51	CSVVP Ferrara	8	749	11	555	11	803
16 Barazzetti G.	CIRRUS	122	« N. Valzania » Como	15	586	11	555	15	668
17 Falciola B.	S.H.K.	28	AVAL Varese	18	549	11	555	17	591
18 Capoferri S.	KESTREL	12	AVAO Bergamo	16	579	11	555	20	269
19 Moretti F.	A. 3	24	A.A. Terni	12	606	14	315	19	300
20 Orsi G.	KESTREL 604 DN		« N. Valzania » Como	9	717	16	188	19	300
21 Balzer M.	LIBELLE 301	5	AVAO Bergamo	19	545	15	219	22	0
22 Agresta P.	A. 3	8	C.P.V. Milano	22	457	13	457	22	0
23 Brambilla L.	S.H.K.	88	AVAL Varese	23	408	17	67	16	634
24 Carminati M.	S.H.K.	20	AVAO Bergamo	24	303	18	0	21	23

4ª PROVA		5ª PROVA		6ª PROVA		7ª PROVA		8ª PROVA		9ª PROVA		10ª PROVA LIBERA		PUNTEGGIO FINALE	
→	←	△	Km	△	Km	△	Km	△	Km	△	Km				
1	1.000	2	917	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	9.794	1
2	994	1	1.000	2	978	2	992	2	960	3	889	7	808	9.570	2
9	747	5	830	3	962	3	640	18	241	4	863	1	1.000	8.039	3
3	858	9	708	13	704	3	640	5	830	10	706	8	786	7.714	4
10	701	12	654	14	704	9	615	8	791	6	793	3	845	7.617	5
19	213	7	763	4	907	6	626	3	861	8	772	4	842	7.616	6
5	799	3	847	9	775	3	640	19	191	2	926	11	760	7.467	7
13	648	4	842	10	770	7	622	14	451	7	774	11	760	7.083	8
4	804	6	783	11	747	13	338	4	832	16	459	11	760	6.885	9
15	588	10	707	16	664	15	129	6	810	13	649	8	786	6.643	10
18	522	18	532	18	622	10	388	9	774	14	636	11	760	6.408	11
7	772	16	543	6	858	7	622	16	363	18	434	18	749	6.139	12
11	685	11	663	8	783	10	388	11	600	21	206	6	821	6.075	13
8	755	2	536	7	814	15	129	13	517	12	654	4	842	5.922	14
6	782	13	610	12	709	15	129	17	264	17	450	11	760	5.811	15
12	657	15	602	23	65	10	388	10	735	11	681	8	786	5.723	16
17	561	14	610	20	536	15	129	12	519	15	602	19	647	5.299	17
23	0	8	746	17	636	15	129	14	451	9	738	20	430	4.533	18
14	627	19	528	15	664	14	232	20	172	19	378	20	430	4.252	19
20	201	22	117	5	859	15	129	22	0	5	812	11	760	4.083	20
16	583	20	498	19	584	15	129	20	172	20	355	20	430	3.495	21
21	148	23	—	21	459	15	129	7	79	22	200	17	756	3.400	22
22	63	21	456	22	457	15	129	23	0	23	200	20	430	3.306	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	326	24

Classe Standard - trofeo "A.V.A.O."

PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a PROVA		2 ^a PROVA		3 ^a PROVA	
				Km 208		Km 251,2		Km 239,6	
1 Brigliadori L.	LIBELLE	13	A.V.M. Milano	4	915	1	1.000	3	927
2 Willis J.	LIBELLE	1	Inghilterra	11	703	4	930	1	1.000
3 Pronzati A.	PHOEBUS A	103	AVAL Varese	1	1.000	13	540	10	673
4 Tessera Chiesa E.	LIBELLE	40	Ae.C. Torino	6	882	10	635	5	872
5 Bucceri A.	PHOEBUS B	104	Ae.C. Padova	3	948	6	647	8	785
6 Monti R.	M. 300	47	AVAL Varese	5	904	2	977	4	898
7 Cattaneo M.	CIRRUS	42	AVAL Varese	7	852	15	335	6	851
8 Tross E.	LIBELLE	41	Ae.C. Rieti	9	822	16	201	7	788
9 Balbis C.	ASW 15	44	AVAO Bergamo	10	769	14	540	2	948
10 Torggler H.	Ka. 6E	73	Ae.C. Bolzano	15	515	7	647	12	551
11 Cibic S.	LIBELLE	21	Ae.C. Venezia	14	682	9	647	11	611
12 Vitali G.	LIBELLE	9	AVAO Bergamo	13	688	5	719	15	198
13 Fanoli E.	A. 2	11	C.P.V. Milano	17	152	12	588	9	679
14 Urbani P.	LIBELLE	91	A.A. Terni	12	695	3	948	14	201
15 Rasini C.	URIBEL D	33	Ae.C. Aosta	16	383	11	635	13	441
16 Pressato R.	LIBELLE	23	AVAO Bergamo	8	825	8	647	—	—
17 Perotti G.	M. 300	31	Ae.C. Torino	2	951	—	—	—	—

4 ^a PROVA	5 ^a PROVA	6 ^a PROVA	7 ^a PROVA	8 ^a PROVA		9 ^a PROVA	10 ^a PROVA LIBERA	PUNTEGGIO FINALE							
				Km 208											
4	843	6	841	2	936	1	1.000	1	1.000	3	882	1	1.000	9.344	1
6	803	8	820	3	926	1	1.000	3	958	7	811	9	806	8.757	2
1	1.000	1	1.000	1	1.000	3	600	7	632	1	1.000	8	812	8.257	3
5	825	3	915	5	893	8	200	2	997	4	879	3	885	7.983	4
7	790	2	959	4	910	6	569	8	588	2	906	4	872	7.974	5
8	713	7	821	10	641	3	600	11	322	5	838	6	848	7.562	6
2	885	4	884	6	888	3	600	9	552	9	756	10	483	7.086	7
9	670	5	849	9	823	14	130	5	765	6	818	2	921	6.797	8
3	867	12	0	7	879	8	200	11	322	8	788	5	854	6.167	9
12	370	10	679	9	739	7	249	4	900	11	612	7	842	6.104	10
10	403	—	—	11	562	8	200	9	552	10	742	10	483	4.882	11
11	370	9	683	14	0	8	200	6	634	12	480	—	—	3.971	12
13	144	—	—	12	545	8	200	13	303	14	197	10	483	3.291	13
14	—	11	106	—	—	15	0	14	0	13	244	10	483	2.677	14
15	—	13	0	13	347	8	200	14	0	15	174	10	483	2.653	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.472	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	951	17

Lega 2 - trofeo "A. Tait"

PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a PROVA		2 ^a PROVA		3 ^a PROVA	
				Km 149,2		Km 154		Km 137,2	
1 De Orleans A.	S.H.K.	19	Ae.C. Roma	1	1.000	1	1.000	1	1.000
2 Gavazzi M.	A.3	62	C.S.V.V.A. Varese	2	922	8	329	2	813
3 Desti P.	Ka. 6E	29	Ae.C. Bergamo	6	533	6	444	4	735
4 Magnani F.	E.C. 41	27	C.S.V.V.A. Varese	3	708	3	632	3	796
5 Weber G.	FOKA	0	Ae.C. Bolzano	5	537	7	360	7	505
6 Tranchida A.	FOKA	14	Ae.C. Aosta	8	314	4	644	8	503
7 Marchisio G.	Ka. 6	181	Ae.C. Torino	8	667	5	601	6	573
8 Cerruti L.	M. 100 S	90	C.S.V.V.A. Varese	7	321	2	805	5	691
9 Gardenghi A.	URIBEL D	60	Ae.C. Ferrara	9	144	9	296	9	76

4 ^a PROVA	5 ^a PROVA	6 ^a PROVA	7 ^a PROVA	8 ^a PROVA		9 ^a PROVA	10 ^a PROVA LIBERA	LIBERA PUNTEGGIO							
				Km 166,8											
1	1.000	1	1.000	1	1.000	2	995	6	0	1	1.000	3	499	8494	1
2	803	8	433	2	807	1	1.000	1	1.000	3	654	1	1.000	7761	2
6	546	4	615	3	692	3	900	3	477	2	676	2	857	6475	3
4	684	2	730	8	142	6	527	2	925	7	447	3	499	6140	4
3	723	5	601	7	530	5	788	5	224	5	601	6	422	5351	5
7	495	3	616	5	608	4	898	6	0	4	615	3	499	5192	6
5	611	6	593	6	533	7	399	6	0	6	585	7	400	5012	7
8	450	7	516	4	612	8	292	4	264	—	—	—	—	3951	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	526	—

ENTI PARTECIPANTI

	<i>Libera</i>	<i>Standard</i>	<i>Legg Due</i>	<i>Totale</i>
A.V.A.L. - VARESE	7	3		10
A.V.A.O. - BERGAMO	3	3		6
AERO CLUB TORINO	2	2	1	5
AERO CLUB BOLZANO	1	1	1	3
C.P.V. - MILANO	2	1		3
C.S.V.V.A. - VARESE			3	3
G.V.V. «N. VALZANIA» - COMO	3			3
AERO CLUB AOSTA		1	1	2
ASSOC. AERON. TERNI	1	1		2
AERO CLUB BOLOGNA	1			1
AERO CLUB BERGAMO			1	1
AERO CLUB FERRARA			1	1
AERO CLUB PADOVA		1		1
AERO CLUB RIETI		1		1
AERO CLUB ROMA			1	1
AERO CLUB VICENZA		1		1
A.V.M. - MILANO		1		1
C.S.V.V.P. - FERRARA	1			1
C.V.T. - TORINO	1			1
AUSTRIA	1			1
GERMANIA	1			1
INGHILTERRA		1		1
	24	17	9	50

GIOCHIAMO AL CENSIMENTO!

E' una delle tante cose che dobbiamo fare.

Siamo coscienti delle mille e mille scartoffie che accompagnano la nostra attività volovelistica e quella di tutti gli aeroclubs. Vediamo la continua avanzata dell'« inquinamento burocratico » per il quale troppo tardi suoneranno gli allarmi.

Sappiamo per esperienza che i volovelisti hanno occupato tutto il loro tempo libero, eppure dobbiamo renderci conto che una volta tanto è necessario fare la conta.

VOLO A VELA spera che per una volta un modulo in più, fra i tanti, non susciterà la ire degli addetti e confida nella collaborazione dei volovelisti in quanto le notizie e le analisi che si potranno trarre dal nostro « censimento » saranno anche di loro interesse.

Ne riparleremo a Bologna!

La redazione

Coordinate geografiche dei probabili piloni di gara del
CAMPIONATO ITALIANO 1971 (*meridiano di Roma - M. Mario*)

1 S. Stefano Sessanio	42° 20' 39" N	1° 11' 30" E
2 Sassa	42° 21' 00" N	0° 50' 54" E
3 Cittareale	42° 37' 00" N	0° 42' 36" E
4 Celano	42° 05' 00" N	1° 05' 30" E
5 Pacentro	42° 02' 59" N	1° 32' 19" E
6 Campo di Giove	42° 00' 32" N	1° 35' 42" E
7 Monte Cristo	42° 24' 40" N	1° 06' 36" E
8 Barisciano	42° 19' 29" N	1° 08' 12" E
9 Villa S. Lucia	42° 20' 00" N	1° 19' 30" E
10 Pescasseroli	41° 48' 19" N	1° 20' 12" E
11 Rivisondoli	41° 52' 10" N	1° 36' 55" E
12 Pettorano	41° 58' 25" N	1° 30' 26" E
13 Canistro	41° 56' 16" N	0° 57' 00" E
14 Valfabbrica	43° 09' 28" N	0° 08' 48" E
15 Fossato di Vico	43° 17' 51" N	0° 18' 42" E
16 Umbertide	43° 18' 20" N	0° 07' 24" W
17 Stia	43° 47' 53" N	0° 44' 29" W
18 Costacciaro	43° 21' 21" N	0° 15' 36" E
19 Viamaggio Passo	43° 40' 53" N	0° 20' 00" W
20 Gualdo Tadino	43° 14' 16" N	0° 20' 00" E
21 Assisi	43° 04' 30" N	0° 09' 18" E
22 Foligno	42° 55' 43" N	0° 15' 32" E
23 Meggiano	42° 48' 00" N	0° 24' 40" E
24 Poggio Azzuano	42° 38' 00" N	0° 06' 16" E

A.A.A.A. AIUTANTI CERCANSI

Tutti i volovelisti che si ritenessero idonei a fare gli aiutanti di squadra per i prossimi mondiali che si svolgeranno in Jugoslavia nel luglio 1972, sono invitati a segnalare il loro nominativo al Presidente della Commissione Volo a Vela (Sandro Serra, Via Taruffi, 1 Bologna 40136).

Ovviamente devono avere i requisiti necessari e la sicurezza di essere disponibili nel periodo indicato.

Aritmetica di Rieti

A) Percentuale dei concorrenti che hanno concluso il tema

Prova N.		LIBERA			STANDARD		
		Partiti	Arrivati	%	Partiti	Arrivati	%
9 ^a	156	24	24	100,0	17	16	94,1
1 ^a km	208	24	10	41,6	16	4	25,0
2 ^a	251	23	18	78,2	15	13	86,6
3 ^a	340	23	18	78,2	13	9	69,2
4 ^a	303	22	21	95,4	13	10	77,0
5 ^a	227	23	22	95,6	14	13	92,8
6 ^a	208	23	2	8,7	15	0	0
7 ^a	400	23	10	43,4	15	4	26,7
8 ^a	208	23	20	86,9	15	12	80,0

B) Distanze assegnate e distanze compiute

Prova	LIBERA			STANDARD			LEGA DUE		
	Assegnati	Compiuti	%	Assegnati	Compiuti	%	Assegnati	Compiuti	%
1 ^a	4.992	4.992	100,0	3.536	3.479	98,3	1.343	1.154	85,9
2 ^a	6.024	4.565	75,7	4.019	3.115	77,5	1.386	1.192	85,2
3 ^a	5.511	4.891	88,7	3.594	3.466	96,4	1.235	1.139	92,2
4 ^a	6.964	6.004	86,2	3.936	3.572	90,7	1.446	1.446	100,0
5 ^a	4.990	4.899	98,2	2.948	2.338	79,3	1.186	1.186	100,0
6 ^a	4.784	4.645	97,9	2.906	2.699	92,8	1.483	1.398	94,2
7 ^a	9.205	3.967	43,0	6.003	1.661	27,6	2.086	1.119	53,6
8 ^a	4.784	3.372	70,4	3.120	2.084	66,7	1.334	538	40,3
9 ^a	3.593	3.466	96,4	2.343	2.203	93,9	798	798	100,0
10 ^a *	11.132	8.803	79,0	6.027	4.415	73,2	2.919	1.741	59,6
	61.979	49.604	76,3	38.432	29.032	75,5	15.216	11.701	76,8
		Km Assegnati	Km Compiuti		% di realizzo				
Classe Libera		61.979	49.604		76,3				
Classe Standard		38.432	29.032		75,5				
Lega Due		15.216	11.701		76,8				
Totali		115.627	90.337		78,1				

(*) Per l'unica prova semilibera, l'ultima, sono state considerate le distanze compiute dai vincitori nelle rispettive categorie.
segue B)

C) *Medie orarie realizzate (analisi parziale)*

1) *Nelle prime sei prove della Libera, Km. 1436*

— Neubert	Kestrel	604	943 min	91,3 km/h
— Vergani	Nimbus	2	930 min.	92,6 »
— Kalckreuth	Kestrel	17	1.036 min.	83,2 »
— Dell'Amico	Libelle	H 301	1.095 min.	78,6 »

2) *Nelle prove 1-6 più 8 e 9, della Libera, Km. 1800*

— Neubert	Kestrel	604	1.182 min.	91,3 km/h
— Vergani	Nimbus	2	1.189 min.	90,8 »
— Dell'Amico	Libelle	H 301	1.481 min.	72,9 »

3) *Nelle prove 1, 3, 4, 5, 6, della Standard, Km. 1185*

— Brigliadori	Libelle		990 min.	71,1 km/h
— Wills	Libelle		1.033 min.	68,8 »
— Pronzati	Phoebus		954 min.	74,5 »
— Tessera	Libelle		1.001 min.	70,9 »
— Monti	M. 300		1.106 min	64,2 »

4) *Nelle prove 1, 3, 4, 5, 6, 8 e 9 della Standard, Km. 1549*

— Bigliadori	Libelle		1.300 min.	71,5 km/h
— Wills	Libelle		1.337 min.	67,4 »
— Tessera	Libelle		1.313 min	70,7 »

ORGANIZZIAMOCI MEGLIO

di Piero Morelli

Quest'anno a Rieti, non concorrente, ho potuto osservare il funzionamento dell'organizzazione dei Campionati e dei servizi.

Tutto ha funzionato, più per la buona volontà e lo spirito di sacrificio dei responsabili dell'organizzazione e dei loro collaboratori, che per i mezzi a disposizione. È così andata in porto una competizione entusiasmante in cui hanno gareggiato 52 concorrenti, circa « record » in Italia, in ben 10 prove impegnative su 13 giornate di gara disponibili (altro « record »). È segno che il nostro volo a vela agonistico sta crescendo. Si impone pertanto anche un adeguamento organizzativo.

Mi pare che il nuovo Regolamento abbia corrisposto alle attese. Parecchie le innovazioni, fra cui fanno spicco il sistema « a finestra » di controllo dei passaggi al traguardo e la documentazione esclusivamente a immagini di passaggio ai piloni. Innovazioni queste coraggiose, anche se basate sulla esperienza americana, internazionalmente collaudata ai Mondiali 1970, e, tutto sommato, nettamente vantaggiose.

Si deve continuare per questa via, ma migliorare e perfezionare tanti importanti dettagli. Spero di fare cosa utile a questo fine con l'espore alcune personali osservazioni e considerazioni. Quanto segue non vuole assolutamente essere una critica alle persone che hanno preparato e condotto il Campionato, che hanno fatto uno sforzo degno di rispetto, e alle quali attesto tutta la mia stima e considerazione.

Traguardo

La finestra proietta idealmente una porta di metri 1000 x 100 sulla verticale della linea di traguardo tracciata sul terreno. La sua realizzazione ideale sarebbe un sistema ottico, analogo al mirino ottico di una macchina fotografica con un reticolo quadrato che occupasse solo una parte del campo visivo. Ma è forse più pratico il dispositivo già impiegato a Rieti, con le sole varianti seguenti: 1) telaio a bordi sottili che permetta di seguire l'aliante durante tutta la sua corsa di avvicinamento; 2) supporto fisso provvisto di piedini regolabili e livelli a bolla d'aria incorporati.

Il pilota deve essere ben conscio che un passaggio è « negativo » non soltanto quando la quota è superiore ai 1000 metri, ma anche quando egli passa lateralmente al difuori della « porta », e quando non viene avvistato. A quest'ultimo fine, è necessario che egli dia il « testata pista » su una traiettoria rettilinea di avvicinamento *perpendicolare* al traguardo e sulla verticale del punto stabilito: è lì che sono concentrati i binocoli degli avvistatori. È inoltre necessario che i passaggi avvengano distanziati di almeno 10 secondi che, alla velocità media di 50 m/sec (o 180 km/ora) corrispondono ad una distanza, in orizzontale e sulla retta di avvicinamento di 500 metri tra un aliante e l'altro. Il collegamento radio traguardo/piloti è fondamentale sia per l'avvistamento che per la conferma di passaggio. Tale frequenza deve essere sgombra e non utilizzata per comunicazioni tra i piloti, o tra questi e le rispettive squadre. Il ricorso alla 123.5 per questo servizio è stato fatto « in extremis », ma sarebbe assai opportuno che essa, unitamente alla 122.6, fosse riservata ai piloti per le comunicazioni fra loro e con le rispettive squadre, e che pertanto venisse imposta una terza frequenza per le comunicazioni traguardo/piloti. Tanto più che la 123.5 veniva quest'anno sporadicamente utilizzata anche dalla torre aeroportuale di Rieti per comunicazioni di traffico non volovelistico.

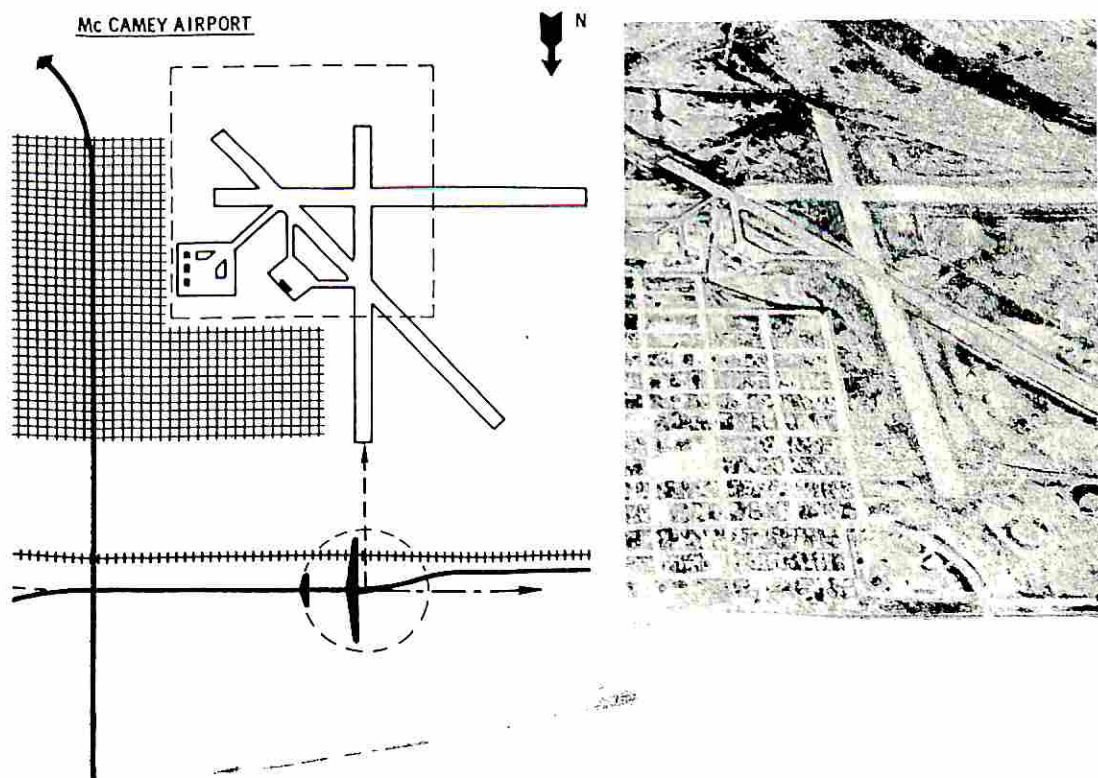
Passaggio ai piloni

L'immagine, quale documento unico di passaggio al pilone, offre vantaggi rilevanti: 1) I temi possono essere fissati anche poco prima delle partenze, e anche rapidamente variati. « in extremis », essendo eliminato il trasferimento dei commissari ai piloni; ciò, fra l'altro, consente di fissare il tema sulla base di una più completa e aggiornata documentazione meteo. 2) È eliminata l'aleatorietà e la soggettività dell'avvistamento da parte di un commissario; l'immagine è un documento oggettivo e inconfutabile. 3) L'onere organizzativo è alleggerito poichè i commissari costano di più dello sviluppo e di qualche stampa d'immagine.

Per contro, un'immagine non riuscita priva il pilota della documentazione di passaggio: di qui l'opportunità, anzi la necessità, della seconda macchina immagnetica a bordo. Dal canto suo l'organizzazione, proprio perché l'immagine è prova unica, deve esigere alcune garanzie: è necessario che sia resa obbligatoria la postazione fissa delle macchine immagnetiche e che vengano praticati i *segni* sulla cappottina subito prima dell'immagine iniziale del commissario con la tabella. In questo modo il sistema a immagini è ineccepibile: l'esperienza degli americani, messa a punto in diversi anni, lo ha provato.

Un'altra messa a punto è necessaria riguardo al modo di prendere l'immagine al pilone. Il concetto di passare all'esterno del pilone (sulla cosiddetta « bisettrice esterna ») è abbandonato. Il pilota deve solo curare di inquadrare l'immagine in modo che corrisponda all'esemplare campione, cioè in modo che in essa sia riconoscibile l'immagine contenuta nell'esemplare campione, presa nella stessa direzione in cui è stata presa quest'ultima. Così è stato fatto a Rieti, e la novità del metodo ha creato qualche increscioso malint.

Eppure la regola era semplice: era soltanto prescritta la direzione secondo cui andava ripresa l'immagine campione, e non la distanza. Fornire l'immagine del paese o l'incrocio da 1 o da 10 km di distanza era egualmente valido, purchè fosse rispettata la direzione. Ciò è inadeguato, come l'esperienza degli americani conferma. È necessario anche precisare un punto sul terreno dalla cui verticale l'immagine va presa. In questo



modo, il solo parametro che resta libero è la quota dalla quale l'immagine può essere presa. La figura riproduce uno dei cartoncini di cui i piloti a Marta erano forniti lo scorso anno: riguarda il pilone « Aeroporto di Mc Camey ». Accanto all'immagine campione si vede una schematica planimetria ove, con un cerchio a tratti e una sagomina di aliante, si indica con riferimento al terreno, la posizione che l'aliante deve avere nel momento in cui va ripresa l'immagine. Il cerchio a tratti indica praticamente un punto del terreno sulla cui verticale l'aliante deve trovarsi nel momento in cui viene presa l'immagine. Si noti bene: in questo modo, a voler essere rigorosi, il pilone non è più l'immagine campione, bensì il punto individuato dal cerchio. È sulla verticale di questo punto che tutti indistintamente gli alianti dovranno passare: l'immagine ripresa lo documenta indirettamente.

Se il punto di passaggio viene posto abbastanza vicino all'oggetto dell'immagine campione, si evita un pericolo: quello di riprendere l'immagine campione controluce. È quanto è successo a Rieti al pilone di Villa Santa Lucia: la direzione secondo cui doveva essere presa l'immagine puntata verso ovest. I concorrenti passati a quel pilone nel tardo pomeriggio e che l'hanno ripreso da grande distanza hanno praticamente rilevato l'immagine controluce. Ed è stata una fortunata combinazione che tutte quelle immagini, con gran fatica, abbiano potuto essere identificate.

Il sistema a immagini esige che esista la possibilità di evidenziare, visionare ingrandite ed eventualmente stampare le immagini subito e sul posto. Questo servizio è stato sempre assicurato alle gare di Torino. A maggior ragione se ne deve disporre a Rieti. Credo che qualche Club, se interpellato, non negherà certo la sua collaborazione, mettendo eventualmente a disposizione le persone e l'attrezzatura.

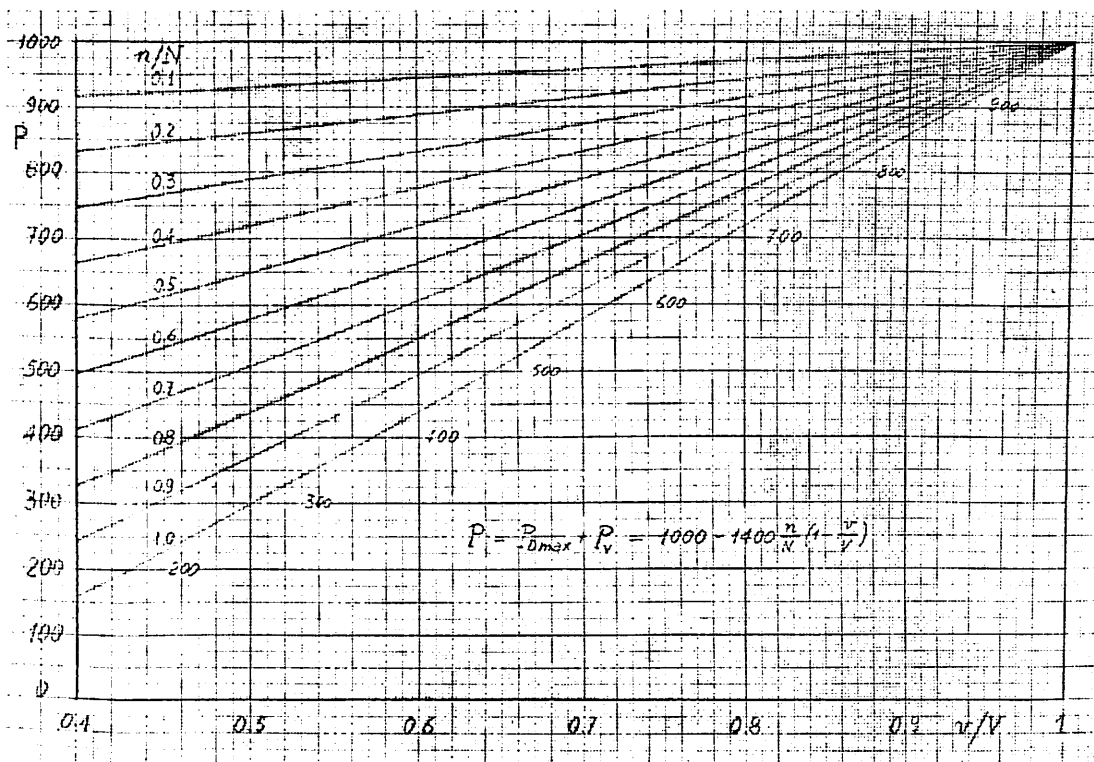
Orologio a terra

È stata un'altra novità, in connessione col sistema delle immagini. È la soluzione americana per impedire che un concorrente che voglia « barare » prenda l'immagine del primo pilone prima del taglio del traguardo di partenza. Presenta però alcuni inconvenienti: 1) impegna due persone per molte ore, col compito di spostare le lancette ogni quarto d'ora; 2) è di difficile lettura sulle immagini se è ripreso da quota molto alta e, soprattutto, da una posizione molto discosta dalla verticale; e ciò, nonostante che le dimensioni realizzate a Rieti fossero ragguardevoli (diametro 40 metri).

Forse se ne può fare a meno, con l'imposizione, già sperimentata a Rieti nelle ultime prove, di imporre che il tempo fra il decollo e il 1° passaggio di traguardo, e così anche il tempo fra un passaggio di traguardo e il successivo, non sia superiore a un tempo X, prefissato in relazione alla prova in atto.

Classifiche

Per rendere assai più spedita la compilazione delle classifiche è innanzitutto importante eseguire rapidamente il controllo delle immagini. Ciò è possibile col servizio di evidenziazione delle immagini e di visionamento disponibile sul posto, di cui si è già parlato. In poche ore si può smaltire il materiale dei concorrenti « arrivati ». Per quanto riguarda i concorrenti atterrati fuori campo, si può solo sperare in un maggior impegno da parte dei piloti nel consegnare con sollecitudine le immagini (e le dichiarazioni di atterraggio) appena rientrati alla base. Ma per la pubblicazione delle classifiche « ufficiose » (quelle che compaiono sui tabelloni) si potrebbe, in attesa delle dichiarazioni di atterraggio, far credito ai piloti del corretto passaggio ai piloni e chiedere loro che, all'atto della loro telefonata alla base, forniscano i seguenti dati: a) piloni sorvolati; b) posizione del punto di atterraggio con riferimento a una carta geografica che tutti dovrebbero essere tenuti a portare con se (suggerisco la carta TCI 1 : 500.000). L'indicazione dovrebbe essere di



questo tipo, p. es.: « 17 mm a 130° da Pescasseroli ». Ovviamente, la località di riferimento deve essere scelta sulla carta ed è opportuno sia la più prossima al luogo di atterraggio.

È noto che il ritardo nella pubblicazione delle classifiche è per la gran parte dovuto al tempo necessario per avere a disposizione tutti i dati per il calcolo (controllo delle immagini, dichiarazioni di atterraggio). Il tempo necessario per il calcolo è poca cosa. Tuttavia, anche quest'ultimo può essere abbreviato. Ai fini delle classifiche « ufficiose », i punti dei concorrenti arrivati possono essere « letti » addirittura su un apposito abaco, dopo aver calcolato i singoli « v/V » o « V-v » con opportune dimensioni dell'abaco. Si può facilmente raggiungere l'approssimazione dei due millesimi. In tal modo, nella giornata stessa della prova possono aversi le classifiche « ufficiose ». Quelle « ufficiali » (ciclostilate) seguiranno, a controlli effettuati e col calcolo preciso dei punteggi. Se si vuole, con un piccolo calcolatore elettronico a schede magnetiche, ormai diffuso e di uso corrente, facilmente noleggiabile, si può rendere questo calcolo rapidissimo.

Si noti, fra l'altro, che l'espressione del punteggio totale P di ogni concorrente in una singola prova può essere semplificata. Il Regolamento prescrive:

$$P = P_D + P_V$$

ove: $P_D = 1000 (1 - 0,84 \frac{n}{N}) \frac{d}{D}$

$$P_V = 1400 \frac{n}{N} (\frac{v}{V} - 0,4)$$

Con semplici passaggi algebrici, come ha suggerito Fontana, si trova:

concorrenti arrivati:

$$P = 1000 - 1400 \frac{n}{N} \left(1 - \frac{v}{V}\right) = 1000 - k_1 \left(1 - \frac{v}{V}\right)$$

o, se si preferisce:

$$P = 1000 - 1400 \frac{n}{NV} (V - v) = 1000 - k_2 (V - v)$$

concorrenti non arrivati:

$$P = (1000 - 840 \frac{n}{N} \frac{d}{D}) = k_3 \frac{d}{D}$$

o, se si preferisce:

$$P = \frac{1}{D} (1000 - 840 \frac{n}{N}) d = k_4 d$$

In queste espressioni, k_1 , k_2 , k_3 e k_4 sono costanti in ogni singola prova.

Briefing

Anch'esso va meglio organizzato, sulla base di quanto da tempo si fa ai Campionati Mondiali.

Tutto quanto è possibile va scritto sui tabelloni. Tabelloni-lavagne, possibilmente, su cui è già scritto tutto quanto è comune alle varie prove, e viene aggiunto in gesso colorato quanto è specifico della singola prova.

Tabelloni di adeguate dimensioni, ma trasportabili insieme con i relativi supporti, per l'eventualità, spesso desiderabile, del briefing all'aperto. Quattro tabelloni (al massimo) per le quattro classi (standard - libera - lega 2 super - lega 2 club), per l'eventualità che siano quattro e diversi i temi di ognuna. Un supporto per il tabellone meteo e le carte del tempo. Le diciture siano bilingui (italiano e, in carattere piccolo, inglese) data la consuetudine oramai consolidata di partecipanti stranieri.

È opportuno inoltre che il briefing sia condotto sulla traccia di un « check-list », per evitare omissioni e per renderlo più breve:

- 1) appello
- 2) rilievi (eventuali) in merito alla prova precedente
- 3) delucidazioni (eventuali) sul tema
- 4) ordine di partenza
- 5) distribuzione (eventuale) di moduli e film
- 6) informazioni meteo
- 7) stop orario.

Tutto è facilitato se, prima dell'inizio della gara, le disposizioni e raccomandazioni particolari complementari al Regolamento, vengono riassunte in un ciclostilato, che ciascun concorrente riceve, firmando per impegno ad adeguarsi.

Moduli

Ottima l'innovazione, sul modello di Angers, della Dichiarazione di Atterraggio su carta trasparente. Tuttavia, non tutti i concorrenti, al termine della gara, avevano ben capito che la crocetta nel riquadro doveva coincidere col punto di atterraggio, che lo schizzo doveva essere ricalcato sulla carta TCI 1 : 500.000 e che il Nord doveva essere orientato verso l'alto.

Opportuno sarebbe che queste norme fossero stampate sul modulo (in italiano e in inglese) e che altresì anche le disposizioni relative alla firma dell'autorità o dei due testimoni (firme leggibili, indirizzi, recapito telefonico) vi fossero riportate.

Era prescritto dal Regolamento, ma non è stato praticato, che i piloti compilassero la Dichiarazione di Sorvolo. È un documento utile, che può talvolta dirimere casi dubbi. Questo modulo, bilingue, andrebbe aggiornato coi nuovi metodi di controllo. Su di esso andrebbero riportati gli orari dei vari (eventuali) passaggi sul traguardo di partenza e sui piloni, e le relative quote. Esso dovrebbe essere consegnato al commissario all'arrivo, insieme con l'attrezzatura di rilevamento delle immagini, o subito al rientro, in caso di fuori campo.

L'« equipe » operativa

Alle dipendenze del Presidente della Commissione Sportiva Operante dovrebbero esserci persone qualificate, a ciascuna delle quali è affidato un compito specifico. Così:

Servizio traguardo: almeno 6 persone:

- una per le comunicazioni radio traguardo-piloti
- una per il collegamento radio traguardo-finestra
- due avvistatori con binocoli idonei
- due (almeno) cronometristi

Le prime due operano su frequenze radio diverse: affinché i due apparati non si disturbino reciprocamente sarebbe opportuno che siano ubicati ad almeno 50 metri di distanza. Occorrerebbe allora un collegamento telefonico fra i due, semplicissimo da realizzare.

Servizio finestra: 2 persone:

- un avvistatore, collegato radio col traguardo
- un aiutante, per prendere nota delle comunicazioni ed, eventualmente, per avvistamento. Sia alla finestra che al traguardo, sarebbe utile disporre di registratori a nastro magnetico.

Servizio immagini: 3 persone:

- un commissario con tabella per l'immagine iniziale, per tracciare il segno sulla cappottina, e per il prelievo delle immagini dei concorrenti appena arrivati
- un tecnico per l'evidenziamento e il visionamento delle immagini
- un aiutante, addetto anche all'etichettatura e all'archiviazione delle immagini.

Servizio orologio a terra: 2 persone:

Questo servizio però, in base a quanto già detto, potrebbe forse essere omissso.

Servizio classifiche: 2 persone:

- una qualificata per i calcoli
- un aiutante.

Naturalmente, nulla vieta che, ove l'impegno orario lo consenta, una persona svolga anche un'altra mansione. Così, per esempio, il tecnico delle immagini può fare anche il trainatore; l'addetto all'orologio può essere l'aiutante del servizio classifiche, ecc.

Nell'elenco di cui sopra, non sono considerati i servizi alle dipendenze del Direttore di gara, e dei responsabili del servizio meteo e della Logistica. Per il poco che ho potuto osservare, mi sembra però che questi servizi abbiano funzionato assai bene o, perlomeno, non abbiano messo in luce lacune importanti.

La responsabilizzazione di singoli ai vari servizi, allevia grandemente il lavoro del Presidente della CSO e del Direttore di Gara. Questi possono così dedicarsi più utilmente a un lavoro di supervisione e di coordinamento, che è loro proprio.

Ho seguito il lavoro di Ciani, Veneri, Rovesti, Vitale, Verde, Bartocci, Marisa Ciani, Matilde Hofer, Nicoli, Rinaldi, dei tanti altri di cui non ricordo i nomi (il giovane architetto alla « finestra », per esempio, e della sempre efficiente Luciana); dei trainatori, degli addetti ai servizi di linea e all'officina. È grazie a loro, alla loro opera spesso completamente disinteressata, che la complessa macchina del Campionato ha funzionato. Hanno svolto un grande lavoro che sarebbe giusto alleviare migliorando l'organizzazione. Ad essi va la gratitudine e il rispetto dei volovelisti.

Cosa pensa l'ultimo arrivato

di Alvaro de Orleans-Borbon

Vorrei presentarmi con le mie idee alla ristretta cerchia dei volovelisti sportivi italiani ed illustrare la via che ho seguito ed i problemi che ho incontrato a coloro che in futuro vorranno partecipare a competizioni volovelistiche.

A quelli bravi chiedo vivamente di contestare le mie opinioni che essi ritengono errate, scrivendo a « Volo a Vela » o a me personalmente.

Ai principianti, come me, chiedo di discutere con i « big » i punti oscuri che leggeranno fra breve.

Inizio il volo a vela il 17 aprile 1970. La mattina alla visita medica - il pomeriggio due voli sul Canguro a Guidonia. La colpa è di Giovanna: l'idea fu sua; ma ha pagato facendo da squadrista ai Campionati. A metà settembre ottengo il brevetto. A ottobre decido che, se voglio progredire in fretta, devo disporre di un aliante personale. Cerco e trovo l'SHK di Mario Cattaneo. È in condizioni perfette e (principianti: attenzione!) il « sistema » aliante-strumenti-carrello è completo: l'aliante è immatricolato, assicurato e non ha difficoltà tecniche con il RAI. La strumentazione è completa e funziona. Ci sono i principali pezzi di ricambio, es. ruota di scorta, vernice originale, manuale di bordo extra. Il carrello è omologato (o quasi, come tutti i carrelli chiusi), ha passato l'ultima revisione ed ha una ruota di scorta.

Il costo del sistema è di quattro milioni di lire.

A Natale compro un impianto ad ossigeno EROS da Carlo Della Chiesa a Torino, Via Giolitti 52. Un tubo perde e Carlo lo sostituisce subito. Porto l'SHK in garage a casa mia, lo smonto fin dove possibile, scopro che il trimmer è fuori taratura ed il mozzo della ruota ha una crepa. La Schempp-Hirth mi spedisce subito un mozzo usato (costo 125 marchi!). Riten-



La colpa è di Giovanna!

go che questa ispezione all'aliante sia molto importante per familiarizzarsi con le sue frattaglie: le riparazioni in gara avvengono generalmente di notte, con poca luce, e sapendo dove stanno le cose, si guadagna tempo.

Costruisco un nuovo cruscotto: ci vuole alluminio di spessore ragionevole (almeno 2,5 mm.); il mio cruscotto pesa 12 kg. che, in turbolenza ed in atterraggio, possono diventare momentaneamente 60 kg. Smonto il virosbandometro, ne diminuisco la sensibilità indurendo la molla ed aumento il coefficiente di smorzamento fino a rendere il moto oscillatorio aperiodico: questo si è rivelato utile in turbolenza. Gioco con l'orizzonte (un Bendix J-8) smontato e acceso in mano per studiare le posizioni assunte dalla barretta mobile nei diversi assetti dello strumento e vedo che gli assetti « proibiti » che provocano la perdita dell'indicazione corretta sono solo

quelli che assume lo strumento entro una decina di gradi dalla picchiata o cabrata verticale. Noto il tempo che ci mette ad andare al regime e l'assorbimento di corrente. Per la sicurezza collego sia la paletta che l'orizzonte ed ognuna delle due batterie inseribili con circuiti indipendenti. (Tra l'altro, in nube mi si sono fermati sia la paletta, per un cuscinetto che si bloccò con un brutto rumore, sia l'orizzonte, dove si svitò addirittura la spina dietro lo strumento).

Oltre alla strumentazione classica ho montato sul cruscotto un cronometro, un altimetro Thommen (140 franchi presso i migliori orologiai in Svizzera), che regolo in modo da leggere direttamente l'altezza sul mare, il Air Data Computer, di Ralph Chesters, che è soprattutto un ottimo variometro elettrico-acustico, ed un piccolo voltmetro per controllare la tensione delle batterie.

La compensazione del variometro PZL mi dà dei fastidi: la rallento e va meglio.

Uno strumento importante è il filo di lana. È bene sapere che la sensibilità, cioè lo spostamento del filo per un certo scostamento del volo corretto, dipende molto dalla sua posizione; più avanti, dove la cappottina è più inclinata, il filo è più sensibile. Una linea di fede disegnata all'interno della cappottina, sotto il filo, rende lo strumento molto più « severo ».

A gennaio vado in una fabbrica di materie plastiche, dove gentilmente mi inse-

gnano ad adoperare la resina poliestere e la fibra di vetro: installo così l'impianto ad ossigeno nel muso in plastica del SHK. Che Ghidotti non me ne voglia, ma consiglio a tutti coloro che hanno alianti in plastica a passare da lui ed a farsi spiegare almeno i rudimenti delle riparazioni in plastica: un pomeriggio piovoso passato così può essere impagabile mesi più tardi una notte d'agosto a Rieti... (Ghidotti sta presso la Glasflügel Italiana a Val Brembo, Bergamo).

A febbraio decido che devo partecipare ai Campionati in agosto. Non lo dico a nessuno per evitare troppi sghignazzi. A questo punto devo dire che io credo che il volo a vela sia un'arte difficile che DEVE poggiare su solidissime cognizioni tecniche. Credo, inoltre, che per coltivare quest'arte indefinibile, che tra due cumuli identici ci permette inequivocabilmente di scegliere quello che tira meno, sia necessario avere assimilato la tecnica fino a renderla parte integrante del proprio subconscio volovelistico. Per esempio, se l'arte mi suggerisce che il prossimo cumulo laggiù tirerà a 3 m/s, so, senza doverci pensare, che in linea di massima con l'SHK devo andarci a 155 km./h con efficienza 18. Devo, invece, pensare se l'efficienza è sufficiente per la quota che ho, se è veramente l'alternativa migliore, ecc.

Per studiare (studiare, NON leggere) la tecnica, suggerisco i seguenti libri, asteriscando quelli fondamentali:

- * 1) Meteorologia per i piloti di volo a vela, di P. Rovesti.
- 2) Meteorology for glider pilots, di Wallington.
- 3) New Soaring Pilot, di Welch & Irving.
- * 4) The Theory of Modern Cross Country Gliding, di Weinholtz, § 3.
- * 5) Soaring Cross Country, di Byars & Holbrook, § 6.
- 6) Glidding, di Pygott.
- * 7) Proceedings of the 1969 Symposium on Competitive Soaring.
- 8) Proceedings of the 1970 Symposium on Competitive Soaring.
- 9) Proceedings of the 1971 Symposium on Competitive Soaring.
- * 10) Appunti di meccanica del volo ad uso dei piloti volovelisti, di P. Morelli.

I numeri 1, 2, 3, 6, 10, sono ottenibili presso la:

Libreria dell'Orologio
Via del Governo Vecchio 7
Roma

I numeri 5, 7, 8, 9, presso:
Soaring Symposia
408 Washington St.
Cumberland
Maryland 21502 (costo ca. \$ 6 cadauno)

Il numero 4, presso:
The Soaring Society of America Inc.
Box 66071
Los Angeles, California 9006

A marzo il primo volo di distanza; passo Perugia, trovo un temporale, torno indietro ed atterro in un bel campo a Deruta, a 76 km. da Rieti.

Nel frattempo con Ferro Piludu e Mario Cattaneo discuto di cose che capisco poco — ma Ferro e Mario sono persone pazienti e mi spiegano molte cose. (Ma tu ci credi al Mc. Ready? Sì, Alvaro, serve molto...).

Il Maggiore Rovesti nei momenti liberi mi catechizza su problemi meteorologici e soprattutto mi comunica un po' dell'enorme passione che lo anima per il volo a vela.

A maggio volo per due volte ad Assisi e ritorno, poi inizio sistematicamente a provare i 300 km. sul triangolo Rieti-S. Stefano di Sessanio-Costacciaro. Arrivo due volte al primo pilone, la terza con Ferro abbandonano a Gualdo Tadino per copertura di altostrati, alla quarta, di sabato, ci riesco: il primo diamante. Il giorno dopo con Ferro altri 313 km. per Campo di Giove e Foligno. A giugno esami per l'ultimo anno di ingegneria elettronica ed a metà luglio ritorno definitivamente a Rieti. L'istruttore polacco Stanislaw Wielgus, in circa 4 ore di doppio comando su K-13, mi insegna a centrare le termiche, mi corregge qualche vizio nel volo con solo visrosbandometro, mi porta a 5500 m. in un cumulonembo introducendomi al recupero di assetti strani in nube, e mi dà dei consigli semplici ma preziosi sulla condotta di gara. Arrivo così ai Campionati con 2200 km. di distanza percorsa e 170 ore di volo, di cui ca. 12 in nube.

I Campionati di Volo a Vela: li vince chi fa più punti, che non è necessariamente il miglior pilota; e li perde un pilota, ma li vince una squadra.

Dopo undici mesi di brevetto sono arrivato ai Campionati con la precisa intenzione di vincere la mia categoria: per me questa volontà è la prima, indispensabile condizione per vincere. È ovvio che, ad esempio, l'anno prossimo, correndo in classe libera con l'SHK, non mi basterà l'intenzione di arrivare primo; ma le gare vengono anche vinte dal pilota che fa meno errori, ed il primo errore da non fare è di arrivare con l'aliante sbagliato, e l'SHK è l'aliante sbagliato per correre in classe libera volendo vincere. E sono sbagliati anche i Kestrel 17, i Cirrus, ed i

Diamant 18; e se la Commissione Sportiva Centrale assume, come deve assumere, che molti dei piloti che vengono a Rieti vogliono vincere, terrà conto che il 90 % di questi piloti hanno investito i loro soldi in Kestrel 17 e simili ed il 10 % in Kestrel 22 e Nimbus; e un altr'anno la C.S.C. potrebbe introdurre, come hanno fatto i tedeschi che forse hanno risolto il problema, un giusto coefficiente che tenga conto delle aperture alari. E così la vittoria verrà rimessa in palio, non tra il 10 %, ma tra il 90 % dei concorrenti, frenando così anche la costosa corsa all'ala lunga.

Rivolgendomi indirettamente ancora alla C.S.C., esprimerò il mio odio per quella reliquia d'un tema che è la distanza libera. Gli alianti moderni sono di plastica, sono carissimi, e sono soprattutto fatti per correre, non per atterrare piano e corto. La distanza libera non è che una lunghissima prova di velocità con atterraggio fuori campo forzato. La scelta della direzione da parte del pilota non è poi tanto determinante: in Italia si va o a Nord o a Sud, e anche questa scelta viene normalmente impedita dalla Commissione Sportiva Operante. Come prova non è affatto meglio di una prova di velocità per quanto riguarda la ricerca del miglior pilota; mentre è infinitamente peggio per quanto riguarda la sicurezza dell'aliante e del pilota; né si può sostenere che il miglior pilota deve anche essere il più bravo a fare i fuori campi, perché quest'anno Schubert, campione austriaco, nella distanza libera ha storto l'aliante, e Pronzati ha grandi dubbi sulla integrità della sua fusoliera, e tanti altri hanno sportelli rotti, carrelli piegati, buchi nella fusoliera, nelle ali, ecc., per un danno totale di molti milioni di lire. Perché? Per il gusto di nessuno, perché all'Aeroclub d'Italia è costato molto per la benzina rimborsata, ai piloti è costato molto in alianti rotti, e a tutti costerà di più l'assicurazione l'anno prossimo. La C.S.C. ne tenga conto. Io spero che l'anno prossimo il Regolamento dei Campionati non includa le prove di distanza. Anche la teoria che le prove dove rientrano tutti sono troppo corte è, secondo me, campata per aria: ma questa è già solo un'opinione personale, per me la prova è troppo corta solo se il risultato comincia a dipendere troppo dall'aggancio fortunato o meno della prima termica do-

po la partenza. Ritengo che 180 km. in giornate deboli e 300 km. in giornate forti siano ragionevoli. Temi più brevi presuppongono giornate così deboli che la prova diventa aleatoria. Temi più lunghi a Rieti non credo che selezionino meglio il campione, il solito discorso.

Allenamento per le gare: provare le partenze (a 1000 m. o sotto, non a 1300 m.) e gli arrivi (bisogna imparare a credere al regolo, non ai propri occhi — una nuova specie di volo strumentale...).

Provare non 2, 3 volte, ma 20, 30. Abituarsi a dividere la propria termica con altre persone; se arriva qualcun'altro più in basso che salendo più presto vi taglia la strada, *NON* insistete nel vostro errore di centraggio protestando selvaggiamente via radio contro l'intruso, ma, osservando un decoroso silenzio, ringraziate il cielo che qualcuno vi ha finalmente mostrato dov'era il nocciolo ed accodatevi.

Quando possibile, volare in coppia e fuori raggio di planata dall'aeroporto; ma non volare in coppia dicendo « vieni su Trevi, ti aspetto, si sale bene », ma volare chiedendosi « perché quel dannato negli ultimi 20 km. mi ha rubato 100 m.? ». E soprattutto non volare per fare il giretto, ma volare con un programma, svolgendolo oppure imparando perché non lo si è potuto svolgere. Terminare tutti i voli di distanza con planate finali con non più di 200 m. di margine. Criticarsi costantemente; io ho imparato dai Campionati che sono « debole » in condizioni deboli e che ho il terrore dei fuori campo (l'odio della distanza libera...): devo esercitarmi a correggere questi difetti. Per allenarsi per le gare bisogna abituarsi a risparmiare secondi; nel 7° libro consigliato, Moffat elenca molti difetti comuni che tutti noi facciamo andando in giro (bé, quasi tutti noi, chiedo scusa) che costano 5, 10, 20 secondi per volta. Fateli 20-30 volte ogni 100 km. e fate i conti!

A casa, a tavolino, vagliare i pro e contro in secondi delle varie alternative; calcolare, ad esempio, quanto si guadagna seguendo una strada di nuvole a 45° rispetto alla rotta; così ci si crea un sesto senso risparmiare-secondi.

A mio parere, in gara è necessario tenere la radio spenta; non ho mai, ripeto MAI, sentito alla radio qualcosa che mi ha fatto andare più presto; mentre una volta, in

una giornata ragionevole, sentendo gli altri piagnucolare sulle condizioni grigie più avanti, sono addirittura tornato indietro. Quindi: radio spenta. E divulgate il fatto che la tenete spenta, così, anche se sentite le proteste di qualcun'altro non siete tenuti a rispondere.

Io credo che in gara conviene essere regolari più che « troppo dritti ». Questo si mette in pratica domandandosi, ogni volta che, durante il volo, bisogna prendere una decisione importante, se si è scelta l'alternativa più *ovvia*: spesso si scopre che si stava per fare la drittata che poteva finire male e si torna sulla retta via, quella regolare.

Le « invenzioni » servono solo se la posizione in classifica impone, per vincere, di fare qualcosa di spettacolare. Più spesso che non si retrocede così al decimo posto. Per correre, i « segreti e segretucci » sono molti; il mio favorito è di perdere meno quota nei traversoni: è straordinario quanta gente va dritta: se avessero calcolato veramente (non a parole) quanto costano 10° di deviazione e se usassero il cervello, perderebbero molto meno quota. Quindi *NON* andate dritti nei traversoni; se lo fate, state dormendo o proprio non c'è più niente in giro. Se non credete a tutto ciò, fate così: calcolate il costo della deviazione di 15° in % in più rispetto alla retta via; e calcolate l'aumento di velocità media in % ottenuto volando in una massa d'aria che sale mediamente di 30 cm/s. Confrontate. Le ipotesi mancate inventatele voi.

Occorre curare anche l'aliante prima delle gare. Tappare i buchi, sigillare il compartimento carrello e gli sportelli, la cappottina, le fessure dei piani di coda; eliminare le gobbe dalle ali e dai diruttori anche ricorrendo alla carta vetrata grossa; tutti questi ed altri accorgimenti miglioreranno forse di un punto l'efficienza (1 punto cos'è? è il 2,5 %: allora, invece di 8022 punti alla fine di campionato, potreste averne forse 8120: quanti posti in classifica avete guadagnato?). Occorre organizzare ed istruire la squadra, senza la quale non si vince; è un lavoro lungo e delicato. Bisogna risolvere problemi fisiologici: per mangiare prediligere le pesche secche, per bere l'acqua minerale che non macchia quando, prima o poi, si rovescia, e per il contrario dei pannolini Lines-Notte dentro

dei sacchetti di plastica, che poi butto dal finestrino.

Ma soprattutto bisogna volare, e poi ogni tanto, immersi nei calcoli, autocritiche, cacofonie varioacustiche e pannolini usati, bisogna alzare gli occhi solo un istante e dire: « Ehi, ma è anche bello fuori! » altrimenti non c'è più gusto.

Caro Alvaro,

sono così abituato alle mancate promesse che avevo già messo il cuore in pace. Ecco invece giungermi il tuo articolo, scorrevolissimo, che spero serva da stimolo per i molto pigri volovelisti nostrani. Stavo concludendo la lettura con un po'

di scetticismo: sia per la tua avversione — che non condivido — per la distanza libera, sia per la troppa tecnocrazia (forse è improprio), quando tu hai alzato gli occhi e ti sei accorto che « è anche bello fuori » ed allora mi sono riconciliato. Bravo.

Ricordati però che con il tuo articolo ti sei messo a giocare a « briscola scoperta » e adesso tutti ti attenderanno a Rieti '72 per la conferma.

Io t'attendo prima con un altro articolo.

Grazie, tuo

Renzo Scavino

per trasporto ALIANTI

tipo "F.T. 1300,,

O. M. F. T. T.

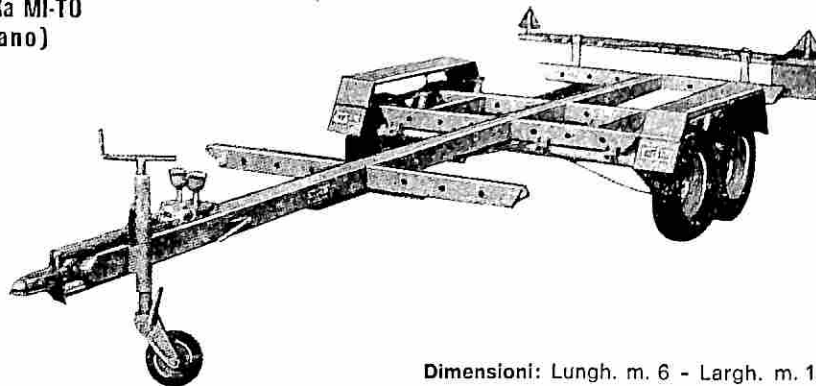
di PEDRETTI GIANFRANCO

RIMORCHI AUTO

Casello Autostrada MI-TO

ARLUNO (Milano)

Tel. 9017210



★ A richiesta si fornisce con
2 o 4 ruote

Dimensioni: Lungh. m. 6 - Largh. m. 1,95

Ruote: 5.20x12.6 PR

Freno: idraulico aut. a repulsione

Sospensioni: a barre di torsione di
acciaio con ammortizzatori a
doppio effetto

Portata: Kg. 1300

Doporieta 1971

Ritengo che Scavino avrà fatto la stessa richiesta a molti altri volovelisti, perciò tralascio le premesse e parto subito ad esprimere alcune mie opinioni per punti:

Premi a concorrenti e squadre:

È una vergogna! È venuto il momento di farla finita con questa squallida, avara miseria di premi. Se l'Ae.C.I. che organizza il Campionato può essersi abituato a questo costume, come del resto appare dagli accenni fatti sull'argomento dai suoi rappresentanti, i volovelisti sono stufi. Il costo dei premi è praticamente nullo se l'organizzatore si dà soltanto un po' da fare, ed è comunque assolutamente trascurabile se confrontato con il costo che viene sostenuto per un Campionato da Organizzazione e piloti.

I premi minimi che io propongo, ed in ciò sono portavoce di molti altri volovelisti, sono i seguenti:

— Coppa d'argento di valore decrescente dal 1° al 10° posto di ogni categoria. Su ogni coppa ci dovrà essere scritto il posto di classifica. Il materiale deve essere argento e non latta.

— Targa del CONI per tutti gli altri concorrenti.

— Targa ricordo per tutti gli squadristi con inciso « Campionato Italiano di volo a vela - Rieti 197... ».

— Medaglia d'oro al primo - d'argento al secondo - di bronzo al terzo.

— Coppa per l'Aeroclub di appartenenza del pilota vincitore di ogni categoria, tenendo presente che LE COPPE CHALLENGE DEVONO ESSERE ABOLITE. Questo tipo di trofeo sono la cosa più odiosa che capitò di vincere ad un concorrente. Chi vuole mettere in palio un trofeo lo faccia tutti gli anni e se proprio non ne ha i soldi ne faccia a meno. Da parte mia faccio fin d'ora la solenne dichiarazione che se mi capitasse di vincere ancora un premio challenge non lo restituirei più.

— Si auspica che i premi siano già visibili prima dell'inizio delle gare e che non avvenga di dover « spedire » a casa le medaglie ai concorrenti.

Classe standard e Classe libera:

finalmente! Osservazione non polemica che desidero fare dopo aver ringraziato l'AVAO per il suo bellissimo trofeo: sulla mia coppa avrei preferito ci fosse scritto « Campione Italiano di classe Standard » e non « 1° classificato di classe Standard ».

Non voglio aggiungere nulla perché i volovelisti hanno già capito che in classe libera non c'è più nulla da fare. Direi anzi che non è più gara ma solo della performance. Il problema non è per me risolvibile con gli handicap ma solo comprendo uno standard.

Record:

non c'entra con Rieti, ma ritengo che poiché le ambizioni dei volovelisti non si esauriscono con il Campionato, si debba intervenire presso la FAI perché anche i Record vengano suddivisi in Record assoluti ed in Record di classe Standard. Mi sembra un discorso troppo ovvio. Vi pare giusto confrontare un record fatto con un Kestrel 22 con altro fatto con un Libelle. Oppure dobbiamo comprarci un Kestrel 22 per ambire a guadagnarci un record anche solo nazionale?

Occorre che coloro che detengono il potere sportivo si rendano conto che tutto si evolve e che le formule e le norme invecchiano e devono adeguarsi, anzi dovrebbero anticipare quest'evoluzione per promuoverla.

Distanza libera:

sono già alcuni anni che la distanza libera fallisce nel suo tentativo di fare percorrere i 500 km. ai volovelisti presenti a Rieti. Vorrei dire tra parentesi che non ce l'ha ordinato il dottore di fare i 500 a Rieti, ma è certo che taluno comincia ad osteggiare la distanza libera forse proprio perché non gli serve a questo scopo.

L'esperienza ci ha insegnato che il pilone a Nord di 100 km. ci porta nella zona di Isernia e del Matese quando è già giunta la brezza di mare. Il mio parere è pertanto che la libera venga rivalutata assegnando al pilota la più ampia facoltà di decisione per realizzare la migliore performance.

Propongo perciò che:

- il giorno della libera deve essere previsto dalla sera precedente;
- il briefing deve avvenire alle ore 9;
- l'ora di decollo deve essere scelta dal pilota a partire dalle ore 10 (non si sta su? il pilota deve saperlo);

— il concorrente deve avere la facoltà di scegliersi un punto di virata (ed uno solo) prefissato in partenza ed in qualsiasi direzione. Il pilone deve però essere un pilone già fotografato dalla Direzione di Gara. Se il pilone prefissato non è fotografato, il conteggio della distanza verrà effettuato da Rieti al punto di atterraggio.

Per fare un esempio, un concorrente potrebbe prefissare Matera e poi tornare su fino a Benevento, oppure proseguire giù fino al mare.

Un altro potrebbe fare Nocera Umbra e poi scendere giù fino al mare Ionio.

Sarebbe una prova assai interessante. Suggerirei infine che la scelta del pilone fosse segreta per gli altri concorrenti.

L. Brigliadori

Classe Standard e classe Libera

L'ing. Silvestri, ancora una volta, ha portato sul « Corriere della Sera » un bell'articolo sul nostro sport e ha di nuovo insistito sull'invecchiamento dei suoi praticanti.

Alla conclusione del Campionato reatino ci siamo incontrati ed ho cercato di difendermi da quest'accusa, nella quale mi sento coinvolto, spiegando che a suo tempo feci una scelta fra alpinismo e volo a vela preferendo quest'ultimo perché m'avrebbe soddisfatto e permesso di praticarlo per un numero maggiore di anni.

La verità è un'altra, il volo a vela non l'ho scelto ma ne sono stato contagiato e per l'alpinismo non mi rimane altro tempo. Ma l'argomentazione con Silvestri concludeva che fortunatamente il volo a vela accetta l'invecchiamento, anzi in un certo senso lo paga per l'esperienza — mai sufficiente — che questo « invecchiamento » permette di acquisire. In ogni ca-

so ci sono esempi da portare all'una ed all'altra tesi; si pensi solo a due campioni mondiali quali: Hut e Reichmann. E sappiamo che i risultati sono certi quando l'esperienza viene trasferita compiutamente con mezzi adeguati ed in forme valide: dai vecchi ai giovani, se accettiamo questi termini.

Ma, continuava l'articolo di Silvestri, non si può essere esereni guardando l'avvenire del volo a vela italiano — anche di fronte ad un evidente miglioramento qualitativo in senso assoluto — se non spuntano nuovi nomi.

In pratica non è proprio così perché due simpatici nuovi nomi li abbiamo: il Gavazzi e l'Orleans, sempre cavallereschi e compiti, hanno attirato l'attenzione di tutti. E durante le cene collegiali alle stelle, proprio con gli interessati, un argomento di conversazione che è sorto spontaneamente è stato quale classe affrontare

quando la vita facile della lega due il prossimo anno sarà preclusa ad entrambi: standard o libera?

La risposta è stata semplice specie in questo caso, dove l'ambizione naturale dell'affermazione sportiva di questi giovani, ricerca, per valorizzarsi, il confronto personale ad armi pari. Questo oggi può avvenire solo nella classe standard dove i valori delle macchine sono pressoché simili, le differenze di prestazioni, anche quando esistono, sono ristrette, accettabili ed accettate soprattutto con un investimento duraturo. Evidentemente mi riferisco alla generazione « fibra di vetro » in vita da più di cinque anni.

La classe libera — per contro — nel suo contenuto sportivo sembra lasciar sempre il dubbio se è maggiore l'abilità del pilota o la lunghezza delle sue ali. Questo interrogativo è ineliminabile anche se da qualche parte si cerca di ridurlo con l'applicazione degli handicaps. Si sostiene anche — a difesa della classe libera — che il possessore di un libera può usufruire nel corso dell'anno di una macchina che con maggior facilità gli permette di godere delle gioie del volo a vela.

Personalmente sono contro questa tesi perché pericolosa e dannosa per i giovani ed in generale per tutti i nuovi volovelisti: così come lo sono stato per molti anni contro la politica del Campione unico di volo a vela. Politica che ha creato una grossa confusione di idee quando il Campione lo si voleva trarre fra uomini che si confrontavano fra loro su una delle più eterogenee flotte di alianti. Siamo ancora pagando oggi il prezzo di questo errore, in Italia infatti s'è visto il Campionato nazionale con un elenco di concorrenti in libera ben superiore a quello della standard e guardiamo solo quello che invece avviene in Germania, Francia e negli altri Paesi dove il volo a vela possiede veramente un grande numero di piloti. E poi troviamo che i giovani rimangono lontani? Abbastanza logico che il giovane — per definizione con spirito sempre molto sportivo — ne sia rimasto lontano: dopo un primo eventuale contatto, se minimamente dotato, poteva intuire quanti handicaps doveva superare prima di sperare in un'affermazione.

Ma alla classe Libera si sta presentando ora la sua grossa occasione: il biposto.

Quest'anno il Calif di Mantica/Zanetti ha fatto sentire e ricapire la bellezza di una competizione in biposto e l'anno prossimo sicuramente ci saranno quelli in fibra di vetro con caratteristiche che nulla avranno da invidiare ai più grossi « uccellacci » che hanno volato quest'anno a Rieti. Vedremo allora sulla classe libera in biposto « formarsi » qualche giovane a giro di stagione?

È l'augurio che volentieri faccio alla classe libera.

Attilio Pronzati

Il campionato più divertente

Quattordicesimo appuntamento nella valle reatina così carica di ricordi, buona gente, buon cibo, ottimo clima col suo caldo feroce secco e breve, le serate fresche, trasparenti ed i mattini luminosi.

Si sta proprio bene.

Il dodicesimo Campionato Italiano, favorito da condizioni gagliarde, ha offerto un viso nuovo e vivace. Novità nei percorsi, più ore di volo, molti temi; uno standard ed una Lega 2 più nutrite, la « finestra » ed il controllo per immagini, colpi di scena nelle classifiche, il solito caos ai briefings. Gli stranieri, quelli non « abituati », devono essere trasecolati.

Comunque ci siamo divertiti e credo che il nostro, sia stato il più divertente Campionato fra quelli disputati quest'anno.

Così quando ci accingeremo alle critiche, sia ora che durante questo prossimo inverno, cerchiamo di essere buoni; pensando che, forse, non si sono del tutto divertiti coloro che perdevano la vista su fotografie indecifrabili od attraverso la « finestra » o, ancora, fra insulti e parolacce trasmesse da radio incandescenti, dando retta a piloti eccitati, rabbiosi o tremanti, impazienti e rompiscatole.

Un doveroso ringraziamento a tutti.

Cominciando la rassegna, un plauso per i traini. Tutto a posto, nessun inconveniente, rapidità ed efficienza. Il traguardo di partenza ha funzionato bene, dopo lo sbandamento iniziale dovuto al fatto che si è sperimentato il nuovo metodo il primo giorno di gara, anziché il primo giorno di prove com'era in programma. Verde ha saputo tenere testa a questa orda di cannibali volanti che già aveva sbranato il fin troppo buono Nicoli.

Il servizio di sviluppo va fatto al campo. Le classifiche arrivano un po' in ritardo; anche il briefing è stato fatto un po' tardi. Sempre buona la previsione meteo, con Rovesti prodigo di ogni genere di consigli. I temi possono essere un po' più lunghi.



La misura giusta è 260/300 chilometri con qualche punta a 350 e 400 come è stato fatto, in modo da ridurre la attesa strategiche, le finte, i tripli tagli del traguardo. Le immagini dei piloni fornite ai concorrenti non sono tutte prese dalla posizione ottimale, vanno riviste. Per rendere inattaccabile dalla solita « camola » volovelistica il controllo, occorre arrivare al segno di matita sulla cappottina come fatto in America. Giusta severità nel giudizio delle immagini: il pilone deve essere una cosa seria anche se qualcuno può rimetterci ingiustamente. Per facilitare il lavoro ai commissari, bisogna imporre che le immagini vengano prese da tutti i concorrenti dalla stessa posizione e dalla stessa distanza, dal vertice.

I servizi logistici vanno migliorati: in quindici anni non solo non siamo andati avanti, ma forse indietro. Occorre qualche gabinetto in più, docce in più ed un po' di restauri a quelli esistenti. Per il pasto di mezzogiorno occorre un self-service che consenta maggior rapidità.

Buon lavoro è stato fatto dal servizio stampa e si è vista finalmente la televisione.

Occorre propagandare maggiormente all'estero la nostra gara in modo da avere più concorrenti stranieri, cui va però offerto un minimo di servizio « camping », alla quale sistemazione aderiscono in numero senz'altro elevato.

I premi sono stati un po' più numerosi del solito, ma ancora pochi. Intanto va detto che le squadre hanno diritto alla loro medaglia ricordo; sono persone che lavorano e soffrono quanto il pilota e spendono anch'essi le loro vacanze per la

riuscita della gara. Sarebbe bene che le medaglie siano anche un po' più grossine e che il soggetto venisse cambiato: è sempre lo stesso da quindici anni. Si possono corrispondentemente alzare un poco le tasse d'iscrizione.

Perché la chiusura sia un po' più allegra, è necessario che l'ultimo giorno sia di gara: altrimenti molti dei partecipanti se ne vanno e manca la cornice adatta alla premiazione. Si può dare un tema corto che, se piazzato nella mattinata opportunamente, può essere abbastanza impegnativo purché non sia la solita gara in cui si vince o si perde per un colpo di tosse; consenta il rientro a tutti o quasi e permetta di diramare le classifiche nel tardo pomeriggio con cerimonia di chiusura la sera.

W. Vergani

Poggio Bustone-English Style

Sono venuto per la prima volta in Italia 10 anni fa. Facevo parte, una parte piuttosto piccola, della squadra di mio padre a Perugia. Avevamo lo Skylark 3 che ora è a Varese. Pronzati volava su un Mucha Standard e Vergani su un M 100 S.

Quest'anno i nuovi alianti mettevano in grado alcuni, non me però, di tenere una media superiore ai 100 km orari; il nuovo sistema di comunicazione radio ha sostituito i chiarovveggenti e, grazie alla magnifica assistenza di Piero Morelli, le uniche parole d'italiano che ho dovuto imparare sono state: « Sono inglese, POGGIO BUSTONE per favore? », che significa: « Per favore, dove c'è una buona termica? ». Difficilmente ci possono essere condizioni di volo così diverse come quelle italiane e quelle inglesi, dove ogni collina sopra i 500 metri è una montagna, una

base nube sopra i 1000 metri è alta, e i campi d'atterraggio fortunatamente non sono mai un problema.

Perciò, per arrivare 2° dopo Brigliadori, non solo ho avuto bisogno di una terribile fortuna per tutto il campionato, ma anche di molta sfortuna per molti altri; due giorni di condizioni termiche simili a quelle inglesi e ottimi consigli, che giornalmente mi venivano dati da tutti coloro ai quali chiedevo. Raramente ho volato veloce e non ho mai osato mettere il Macready sopra i 2 m/s, rifacendomi a quel conservativo detto inglese: « Meglio arrivare tardi che mai ».

Durante il campionato sono rimasto profondamente impressionato dalle varie soluzioni che si offrivano al pilota in ogni momento durante il volo. Cercavo di fare qualche scelta prima di decollare poi,

mentre mi avvicinavo ai vari punti principali di decisione, guardavo gli altri alianti per vedere cosa facessero. Nell'andata e ritorno a Passo di Viamaggio vidi Vergani prendere la via diretta verso nord da Assisi e lo seguì. Arrivò secondo nella classe libera, mentre Pronzati volò sopra Gualdo Tadino verso nord est, trovò la brezza di mare, e fu il più veloce nella classe Standard.



Volare a Rieti è stata l'esperienza più interessante, eccitante, romantica che io abbia mai fatto.

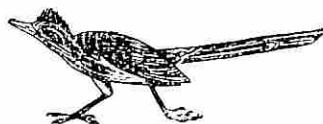
Ripensandoci, il problema è che c'erano così tante nuove esperienze e momenti spettacolari che dopo due settimane si ritenevano quasi normali. Si dice che sia la stessa cosa quando si ha molto denaro, cibo o sesso.

Ma alcuni ricordi risaltano particolarmente: bianche sagome affusolate che spira-

lavano con grazia contro un cielo blu scuro sopra le grigi pareti del Monte Velino; un'aquila *amica* che indicava una termica serale sul Gran Sasso quando tutto sembrava perduto e un atterraggio inevitabile nel parcheggio dello skilift; il sapore amaro del vino di fattoria alla fine dell'ultimo giorno, e infine la discussione di mezzanotte a proposito del « troppo lungo » per l'ingresso in autostrada. Ma soprattutto ricordo l'atmosfera di gentilezza e l'amicizia di tutti, piloti e organizzatori. È stato per me un privilegio conoscerli e volare con loro.

Grazie a tutti.

J. Wills



L'anno delle novità

È stato l'anno delle maggiori novità e si sa che le novità portano degli scompensi nelle abitudini e richiedono un rodaggio da parte di chi le applica e da parte di chi le fa applicare.

— Commissione Sportiva Operante.

Nuovo nella veste di Presidente, Ciani, ha dovuto navigare fra parecchie difficoltà. Forse troppo dialogato il suo briefing, siamo tutti amici e sarebbe ideale far tutti contenti ma ascoltare il parere di troppi finisce col diventare improduttivo.

È sicuramente meglio presentarsi al briefing con decisioni precise, ne perderà la democrazia ma ne guadagnerà l'ordine e la scorrevolezza. Presupposto base: l'esperienza, e qui tutti se la devono fare.

Grazie a Ciani per tutte le innovazioni che coraggiosamente ha voluto introdurre.

— Temi.

Mai visti tanti piloni nuovi come quest'anno. Non posso giudicare la loro scelta ma mi sembra che quelli che hanno volato non abbiano avuto particolari difficoltà di individuazione. Era ora!

Due dati positivi: il primo, l'abbandono della regola del 28 %/lato nella designazione dei triangoli. Dobbiamo convincerci che l'Italia è lunga e stretta, con l'Appennino nel mezzo ed il mare sui due lati e i temi lunghi non possono che essere dei triangoli schiacciati sino a diventare delle doppie andate/ritorno (vedi i 400 km. del 9 agosto anche se il tema è risultato forzato per la giornata). Secondo: i temi verso Sud. C'è voluto coraggio ma come quasi sempre succede si è sfatato un mito senza nessuno shock raddoppiando in pratica lo spazio volabile da Rieti. I terrorizzanti rientri dal Lago del Salto si sono rilevati delle difficoltà ben superabili. Rieti ha 15 anni, i piloti e le macchine sono talmente cambiati che anche i temi è ora che lo siano.

— Distanza libera: l'argomento è particolarmente scottante e meriterebbe un di-

scorso a parte. I pro ed i contro sono molti; io sono contro ma non è detto che non abbiano ragione quelli che sono pro, anche se mi sembrano pochi.

— Linea.

Non credo si possa fare meglio; 50 allianti in volo in un'ora, schieramenti divisi per classe, la Lega 2 in partenza addirittura dal posto di parcheggio, niente L. 5 che atterrano in testa e ragazzini ai cavi, il tutto diretto con calma e precisione; mi sembra l'ottimo.

— Traguado.

Come era prevedibile c'è stato qualche sbandamento iniziale, la novità era troppo grossa per avviarsi senza frizioni. Il grande difetto è sempre l'improvvisazione, il sistema funziona perfettamente ma deve girare su mezzi efficienti, radio, binocoli, uomini, educazione e discrezione dei piloti in volo. Più gente e più mezzi.

— Rilievo fotografico.

Un sistema adottato ormai in tutto il mondo ed in tutti i campionati, da noi alla prima esperienza ha dato più grane di quanto onestamente si poteva pensare. Qui il rodaggio necessario è stato soprattutto dei piloti. Certo che piloni conosciuti, dei bei teli bianchi, i commissari presenti, con i quali magari conversare via radio per facilitare l'avvistamento, erano decisamente più comodi; ma bisogna convincersi che i tempi cambiano e qualche difficoltà bisogna superarla, i commissari ai piloni sono un lusso e particolarmente in Italia sono un handicap tecnico che dobbiamo evitare. Su un avvistamento incerto, con un commissario la Commissione può dialogare, un passaggio valido si può anche ricostruire sulla base di ragionamenti postumi, contatti radio, ecc. La fotografia è certamente un documento più preciso ma purtroppo di fronte ad una foto dubbia ci sono solo delle decisioni da prendere « o sì, o no ». Una foto sbagliata può girare sul tavolo anche otto giorni, passare in

varie mani, ma non per questo potrà modificarsi.

Controllo delle fotografie; $50 \times 2 = 100$ macchine che scattano in media 6/8 foto ciascuna sono altrettante negative da visionare ogni giorno, bruciandosi gli occhi contro una lampadina come ho visto fare; è un compito che abbrutisce chiunque.

Altra necessità di uomini e mezzi.

— Classifiche

Certo l'ideale è avere le classifiche il mattino dopo, la condotta di gara può essere influenzata dal conoscere esattamente o meno la propria posizione in classifica. Le difficoltà ed i mezzi per arrivarci li conoscono però solo chi ha provato a farle.

Fra parentesi: il tabellone di un tempo era molto comodo e fa partecipare di più il pubblico.

— Classi libera e standard.

Niente di più felice e di più logico dei due campioni e su questo non ci dovremo più tornare, dato che abbiamo impiegato anni a copiare quello che tutti hanno sempre fatto.

Notata una attrazione per la classe stan-

dar, inversamente a quanto succedeva prima (inaccessibilità ai grandi mostri della libera). Attenti però alla degenerazione in atto perché fra un po' anche nella standard le differenze si faranno sentire (carrello retrattile, zavorra mobile, ecc.) e saremo da capo con la corsa all'aliante più nuovo.

— Lega 2.

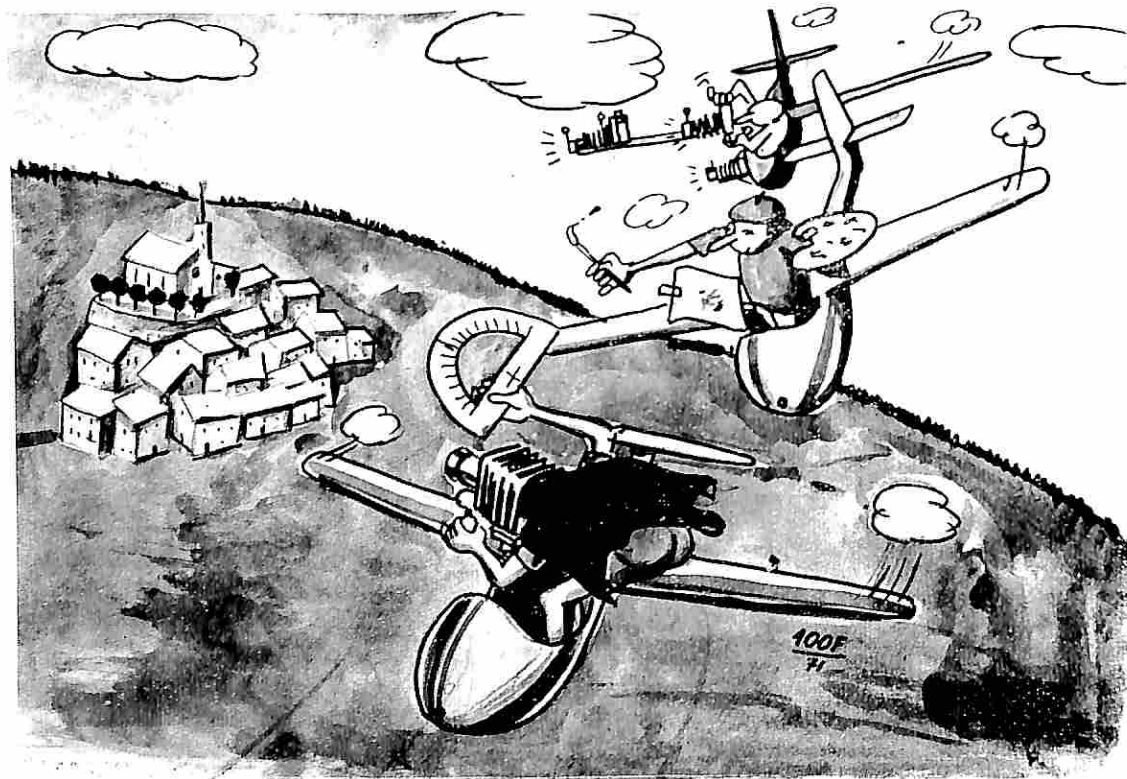
Conferma la sua validità di gara di rodaggio e di selezione, perché il divario di preparazione con la maggioranza dei piloti di Lega 1 si accentua sempre più. Quest'anno hanno cominciato anche a correre grazie a De Orleans che ha fatto da lepre a Gavazzi, suo accanito quanto vano inseguitore. Molto bene, sarà meno duro per loro l'adattamento il prossimo anno.

— Commissione Sportiva Centrale.

Sempre più nell'Olimpo. Il Presidentissimo chissà come si tiene aggiornato sul volo a vela; forse leggendo il Corriere dei Piccoli perché alle nostre gare nessuno l'ha mai visto!

— Organizzazione ricettiva.

Pollice verso. Se può essere accettata la sistemazione tende, parcheggi, ecc. mi-



gliorabile con un po' più di ordine e pulizia (pattumiere più capaci), simpatico villaggio/camping che ormai si è affermato ed è diventato abitudine anche per noi italiani, villaggio che però chiede postazioni luce ed acqua comodi; quando passiamo ai servizi dobbiamo dire che gabinetti e doccie sono veramente uno schifo e che si è ormai arrivati all'ultimo stadio. Il tempo dei pionieri è finito, la gente viene a Rieti con mogli e figli, in ambiente civile e vuole servizi civili. Si arriva ogni anno invece per ritrovare le stesse cose sempre più vecchie e più trasandate. È veramente ora di metterci mano; sorgerranno i soliti conflitti di competenza, tocca a te, tocca a me e così via ma da 15 anni il Campionato vive e vivrà ancora parecchio; ogni anno richiama a Rieti centinaia di piloti e famiglie e stranieri e se si spenderanno dei soldi anche se non di competenza sarà solo un bene, avremo modo di goderne i benefici.

Non vogliamo minimizzare le difficoltà ma non saranno insuperabili.

E prima di chiedere più soldi cerchiamo di spendere meglio quelli che abbiamo; per il campionato si spendono comunque 5/6 milioni, qualche rimborso benzina in meno (altra ragione per evitare la distanza libera), qualche facilitazione eliminata, qualche tassa di iscrizione in più, una presa di coscienza dell'A.e.C. d'Italia ed il problema si può risolvere.

Un alloggio piloti funzionale, doccie e gabinetti rinnovati, una zona ristorante-ritrovo all'aperto più accogliente, non farebbero che dare lustro e comodità al campionato per tre settimane ed al Centro Nazionale per tutto l'anno.

E non me ne vogliamo gli amici concorrenti se parlo di aumento di tassa di iscrizione. In tutte le parti del mondo si spende di più, senza rimborsi e si vola poco; quest'anno abbiamo avuto 54 iscritti, vuol dire che non siamo più tanto pochi e se ne perdiamo qualcuno spenderemo ancora meno. Oggi è troppo facile partecipare, i requisiti richiesti sono addirittura ridicoli. Non per fare il difficile ma sono pur sempre in palio dei titoli di Campione d'Italia. Ci sono ancora piloti che vengono a Rieti più che per un campionato, per fare una vacanza volovelistica a basso costo, senza una lira di traini e prendendo soldi e benzina per viaggi e recuperi; per que-

sti mi dispiace ma...

È ora di capire che il nostro Campionato è maggiorenne ormai e merita il rispetto delle cose serie. Bisogna dedicargli più mezzi e più gente, soprattutto pensare alla sua organizzazione molto tempo prima, seriamente. Chi vi lavora tre settimane rubandole alle proprie ferie non è in grado di fare tutto al momento, deve trovare un solido fondo già pronto e collaudato. Tanto per non fare casi; un servizio avviamento efficiente non può dipendere da due binocoli prestati da volovelisti di passaggio come è successo quest'anno; se servono ci si decida a comprarli.

Abbiamo tra le mani la gara più prestigiosa d'Europa; guardiamo cosa succede negli altri campionati nazionali o famose gare internazionali, chi può vantare 10 giorni volati e 13 volabili ed in pieno agosto quando tutti sono in vacanza! Valorizziamola, con una maggiore selezione, con più inviti a stranieri, dedicandovi più energie.

Tutte queste mie osservazioni naturalmente vanno prese come impressioni personali su un campionato visto dall'esterno e se suonano critica, va accettata benevolmente allo scopo unico di stimolare un miglioramento nell'interesse comune.

Lieto se mi vorranno smentire, ma con i fatti!

Giusti

Ripensare all'handicap?

Piero Dall'Amico, 46 anni, 700 ore di volo (escluso l'attestato B con lo Zoeglin nel 1943!) è uno dei piloti candidati a partecipare ai campionati del mondo in Jugoslavia; questo grazie al suo ottimo piazzamento a Rieti, dove con un Libelle libera (15 metri) si è piazzato al secondo posto

degli italiani, davanti a supermacchine come Kestrel, Phoebus ecc. Piero vola a Torino dove da molti anni dimostra con riservatezza e modestia le sue alte doti di pilotaggio e preparazione. Tutti i piloti torinesi sarebbero felici di poterlo vedere nella squadra italiana per i campionati del mondo.

Impressioni su Rieti?

La risposta è telegrafica: meraviglia. Per me, naturalmente, vista la classifica finale. Permane il dubbio che un errore nei calcoli mi abbia assegnato alcune centinaia di punti in più. È certo invece che qualche posizione mi è stata regalata da amici concorrenti, dei quali tutti conosciamo la bravura, che hanno avuto qualche momento di sfortuna.

Interessanti le innovazioni. Con modica spesa ecco il pacchetto dei piloni, vecchi e nuovi, belli e chiari in formato cartolina. Riguardandoli nelle lunghe sere d'inverno, per l'anno prossimo li avremo a memoria. Non credo all'utilità di rifare queste vedute da quota maggiore: i piccoli particolari per i bassi sono i più utili; per gli alti non ci sono problemi. Gli inconvenienti tecnici del nuovo sistema forse danno meno dispiaceri del rilevamento radio-commissari.

La partenza leggermente radiocaotica del primo giorno, ci ha fatto dubitare della funzionalità del nuovo ingegnoso metodo che sostituisce il telemetro. La prova si è salvata con il valido aiuto del cielo, leggi condizioni. Le cose sono migliorate in seguito, funzionerà bene quando ci saremo imposti un intervallo adeguato tra i passaggi di traguardo e soprattutto un uso più accorto della radio.

La classe Standard, finalmente riconosciuta

può vantare i suoi campioni, ma è poco alimentata dai rincalzi provenienti dalla Lega Due.

Perché la Dega Due è disertata?

Di alianti cosidetti club ce ne sono, ma a Rieti scarseggiano. Forse per gli esordienti non c'è interesse a spendere le vacanze volando per volare, senza possibilità di affermarsi, e allora: o efficienza trentotto o niente! E i Libelle non abbondano. Nella Libera non è prevedibile una prossima crisi per cause analoghe? SHK e affini mugugnano, già passano ai Lega Due o restano negli hangar. Gli stessi Kestrel guardano perplessi ai nuovi fratelli e cugini, più grandi e più ricchi di metri e di allungamento.

Ripensare all'handicap?

P. Dall'Amico

Beh, è stato bravo, no?!?

Noi cominciamo appena a crederlo, dopo che, per parecchi giorni, ci siamo sentiti ripetere da molti voci: « Come va bene suo marito quest'anno, signora! » e « Ma come è andato forte tuo padre oggi! ». Ed era sempre una situazione imbarazzante per noi. Che cosa si risponde a chi ti rivolge una frase del genere a proposito di quello che per te è un marito un po' fissato che non si rassegna a passare i pomeriggi festivi seduto a leggere libri edificanti accanto a te che sferruzzi, oppure un padre che impegna le estati del suo quinto decennio facendoti tirare a lucido semiali e piani di coda e privandoti di quella autentica tintarella marina che tocca di diritto ad una figlia cresciuta se pur minorenne? Non si poteva rispondere: « Era ora che si capisse, noi abbiamo sempre saputo di avere in casa un campione » perché subito prendeva forma il ricordo di due povere donne agitate e spettinate intente ad agganziare il carrello per andare a recuperare il loro pilota in quell'orrido e nefasto prato di Scheggino; e non si poteva nemmeno dire: « Ma no, è un brocchetto qualunque, ha avuto fortuna! » perché quel minimo di rispetto che per tradizione le donne italiane portano a mariti e padri lo abbiamo anche noi. Fortunatamente ad un certo punto ci accorgevamo che chi tesse lodi non aspetta necessariamente risposta: uno dei nostri problemi cadeva così. Gli altri no. Qualcuno ha già notato che siamo una delle squadre più esperte ed efficienti che si siano mai viste sul campo di Rieti? Bene o male riuscivamo tutti i giorni a far decollare il nostro pilota con il famoso diavolo per capello (tutti sanno che « pilota arrabbiato è pilota ben piazzato »): chissà quanto più forte sarebbe andato se qualche sabotatore non gli avesse ripetutamente consigliato di bagnare il berretto



prima del decollo. Ripensandoci ora dobbiamo concludere che quell'e rituali abluzioni sono state controproducenti: a che pro dunque mandarlo in ritardo al briefing, o non riuscire a trovare le foto dei piloni (ottima innovazione questa!) fino a pochi minuti prima della partenza, o dimenticare di caricare l'acqua, o strappare il filo di lana dalla capottina, o trascurare di comperare le preziose pellicole Kodak se poi tutti i fumi di quel sacro furore finivano soffocati nel refrigerante e coloso cappellino?

A parte queste modeste considerazioni di ordine strettamente personale, bisogna proprio dire che questo RIETI 1971 è stato il primo avvenimento veramente positivo della nostra ormai pluriennale esperienza: è bello mettere le fodere al Libelle quando il sole è ancora alto su Rieti, ed è bello anche arrivare dai Carabinieri di Amorosi (BN) all'una di notte, cercando di calcolare, senza regolo, se dopo la distanza libera il tuo pilota sarà quarto o quinto nella classifica finale: intanto, che differenza fa se si tiene in considerazione che il Walter è uno che non si può pensare di

battere, che Neubert è tedesco e non conta, che Gioacchino è quel drago che è?!? Abbiamo quasi vinto, no? e così ce ne stiamo qui, un mese e mezzo dopo, a sognare di brindare in quelle enormi coppe con cui sono state premiate le nostre comuni fatiche: purtroppo il nostro sogno svanirà quando l'Ae. C. I. spedirà quella famosa medaglietta d'argento che, ci hanno detto, riceveremo « quanto prima » e che non abbiamo ancora visto.

La squadra del n. 4

Ricuperi e distanza libera

di Nino Castelnuovo

Ci siamo, se ne parlava da qualche giorno (i soliti maligni) e noi squadristi ci si ripeteva: hai sentito? ma questi sono proprio matti (i commissari) non gli bastano le strapazzate che gli hanno dato fin ora, 9 gare in 11 giorni, con certi temi poi! Qualcuno di noi esibiva vistose fasciature alla schiena o meglio ancora aveva marcato visita.

A me finora era andato tutto bene, un solo recupero facile e per il resto, presto o tardi (rispetto agli altri) il solito: Mina da Bob... fra tre o quattro minuti. E me ne stavo a vedere partire i carrelli pregustando l'allegria serata da Rischione o a Rivodrutti, tornando poi al campo per sentire i racconti dei fuoricampisti rientrati. Oggi invece: tutti fuori!

Pieno e controllo alla macchina e alla radio terra, il carrello no, peggio di così non può proprio andare e aspettiamo che torni da Costacciaro.

Finalmente il via: portarsi ad Avezzano in attesa di ordini; lo « Scodinzolante » è aganciato, si accendono anche le luci!

Inimmaginabile!! Seminando ruggine per qualche chilometro siamo in marcia. Chiedo notizie per radio e trovo quasi subito qualcuno che mi manda a quel paese; poi

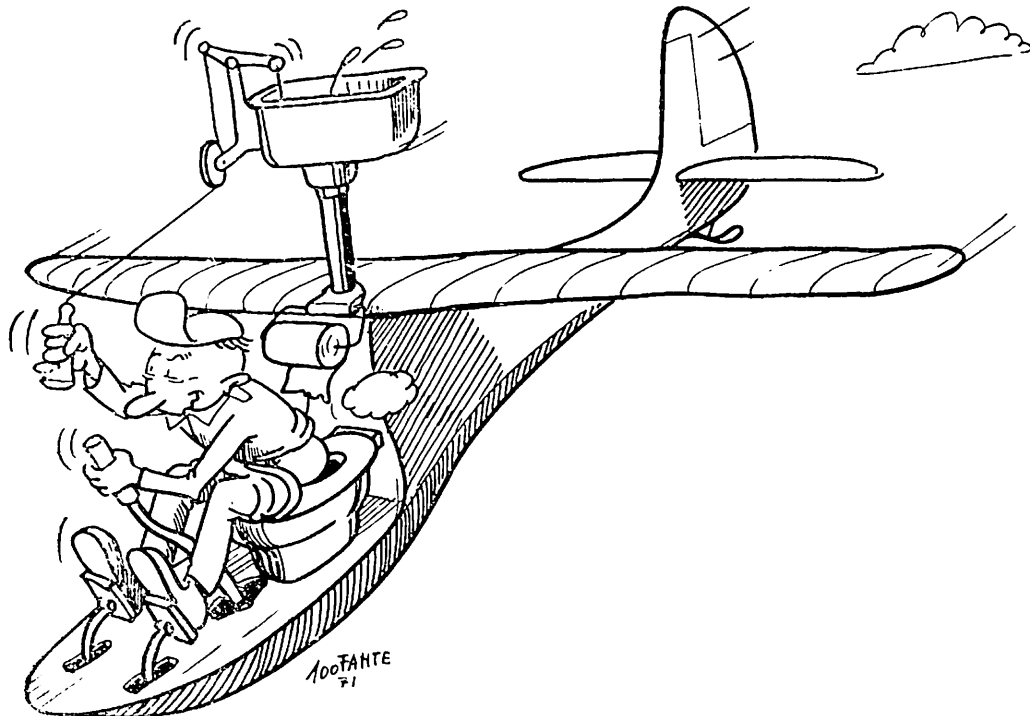
la voce amica del Poletti già più avanti di me. Sgancio la Margherita all'Aquila, il Peccolo ha cambiato strada e mi butto verso Avezzano. Manco ci arrivo che qualcuno dall'alto mi dice che gli ordini sono cambiati: spostarsi a Sora. Infilo la Val Roveto e la turbolenza stradale fa seminare l'ultima ruggine rimasta al « Trabalante ».

Giunto a Sora, con radio muta da Avezzano, non ci rimane che sederci davanti ad una birra e tentare di parlare con Rieti, ci riesco solo dopo aver spiegato alla signorina del centralino che si tratta di trovare un aereo caduto non so dove con pilota magari anche ferito! Risponde Veneri e mi dice: Alife. Rapida consultazione di carte e via verso Cassino; strada infame e per di più al buio, 42 km. in più di due ore, il « Semovente » piangeva, non aveva più ruggine! A Cassino c'infiliamo in autostrada per uscire a Caianello, lì ti trovo l'amico Carrera in attesa di ordini. « Viene con me Carlo, sono nello stesso prato! » Si forma la colonna e partiamo. Dopo aver sbagliato strada un paio di volte, con relative inversioni e cose varie, finalmente arriviamo ad Alife e qui viene il bello. Troviamo subito gli alianti,

grazie anche all'imponente servizio dei carabinieri ma, aime! non ci sono più i piroti. Qualcuno dice che sono in albergo, altri dicono che sono all'ospedale. Io vado agli alianti, smonto e carico il mio con aiuto di una tozza di villici e il Carrera va a cercare i piloti. Nel frattempo arriva, a piedi, il Paolino che non centra proprio niente e passa un carrello tarzato BZ ancora alla ricerca. Poi arriva anche il Carrera con il mio pilota che si era addormentato all'ospedale! Rapido consulto: carichiamo anche il Kestrel poi a cena quindi a letto; ma ci eravamo scordati di essere ad Alite all'una di notte! Come dire niente cena e tanto meno letto. Altro consulto: meglio tornare subito a Rieti, anche poi per via dei carrelli in autostrada; si però e il Nidoti? Quello è all'ospedale e sono quasi le due! Lo lasciamo qui o ce lo portiamo dietro a spargere m... sul meridione? Sentiamo lui cosa dice!! All'ospedale troviamo il medico di turno che ci sconsiglia il trasporto, ma qui si vede la classe del pilota! S'infila la tuta di volo e dopo aver ingoiato le ultime pillole dice solamente: andiamo! Ricomposta la colonna, saluto il Paolino che resta a tentare di dor-

mire. In macchina ci avviamo verso Rieti con lo « Scodinzolante » tutto contento di portare l'aliante, talmente contento che scodinzola molto di più, il che purtroppo ci impedisce di tenere il passo degli altri e ci fa perdere buona parte dello spettacolo di cui sopra. Arriviamo in campo all'alba, anzi un po' dopo, stanchi, affamati, con gli occhi non più aperti di due millimetri ma contenti. Perché contenti? Non lo so. Vista da terra la distanza libera è una gran bella sgobbata, se non fosse per la passionaccia, per gli alianti, l'amicizia per il pilota e anche per la soddisfazione di raccontarla agli amici, non so chi la farebbe. Se almeno quelli che sono in volo fossero più solidali fra loro e volessero aiutare anche gli squadristi informandoli un po' di più, ci eviterebbero lunghe soste davanti al telefono il che andrebbe a tutto loro vantaggio.

* * *



Andiamo!

L'oratore ufficiale

In ricordo di Enrico Bernassola caduto a Rieti il 18 luglio 1971

Il campo di volo è triste quando si smobilita.

Molti piloti, dopo la « libera », hanno preso direttamente la via del Nord. Alla cerimonia di chiusura rimangono i premianti e pochi altri. Le ragazze hanno tristemente tolto il bikini da lavoro per l'abito da cerimonia.

Gli uomini sono ormai col pensiero ad un domani di lavoro e di affanni.

Si attende a lungo l'arrivo delle Autorità mentre l'Oratore Ufficiale cerca di mettere ordine in platea ed in piccionaia.

Finalmente, a notte, arrivano i Generali, i rappresentanti dei Generali ed i rappresentanti dei rappresentanti dei Generali. I bene informati dicono che il ritardo si deve al largo giro di scaricabarile. I male informati domandano il perché di tanti Generali in pensione nell'Aviazione Civile Italiana.

Dopo le solite genuflessioni l'Oratore Ufficiale inizia l'orazione: cipiglio fiero, parola forbita, concetti eccelsi. Ringrazia, ringrazia, ringrazia tutti: prima i Generali poi i rappresentanti dei Generali, poi i rappresentanti dei rappresentanti dei Generali, poi tutti, anche la folta schiera di cani che durante il campionato hanno deliziato i piloti con estemporanee esibizioni erotiche.

Poi redaguisce aspramente un treenne colpevole di non ascoltare in religioso silenzio il suo Verbo. Poi si ricorda di non aver ringraziato ed adulato adeguatamente un Generalissimo ed allora si concentra per trovare una battuta che lo salvi, ma ormai i riflessi non sono quelli di una volta.

Qualcuno intanto, sbadiglia; l'operatore TV si agita perché si sta facendo proprio buio ed allora l'Oratore Ufficiale passa a ricordare gli Eroi ai quali sono state intitolate le più importanti coppe in palio.

La coppa intitolata a Te, Enrico, non è importante. Essa verrà assegnata al velista del Centro Sud meglio classificato. Ben poco per chi, come l'Oratore Ufficiale, ha poca simpatia per noi contestatori.

E poi Tu, Enrico, di fronte ai Grandi Eroi non sei nessuno, anche se hai dato i Tuoi 34 anni per il nostro sport. Tant'è che l'Oratore Ufficiale ti ignora. E neppure quando la Tua Anna consegna la coppa a Te intitolata, l'Oratore Ufficiale interviene per ricordare agli altri che tra gli Eroi ci sono anche coloro che danno la loro giovane vita per il nostro sport. Non Te la prendere Enrico! egli non è più il padre del volo a vela italiano, è soltanto il nonno. Noi invece ti siamo sempre vicini.

Francesco Moretti

Caro Moretti,

quando ho avuto la tua lettera pensavo che contenesse la relazione circa il ricorso d'aliante illustratomi a Rieti o le foto del regolo, indispensabili per poter pubblicare la relazione da te stesa unitamente all'Ing. G. A. Ferrari per l'OSTIV. Niente di tutto ciò.

Mi sono trovato tra le mani « l'oratore ufficiale »: una polemica vuota, fine a se stessa, che pubblico unicamente per dimostrarti che io le promesse le mantengo e che le pagine di VOLO A VELA sono aperte anche ai contestatori (basta scorrere le pagine di questo numero) purché abbiano qualcosa di concreto da dire a favore del volo a vela. E le stesse pagine sono anche aperte al ricordo degli amici che ci lasciano, ricordo che deve restare al di fuori ed al di sopra delle nostre polemiche.

La stima che ti debbo mi ha imposto questa risposta che confido interpreterai nel giusto senso.

Tuo

Renzo Scavino

Compensa i sacrifici di un anno

Non grandi cambiamenti ma un giusto adeguamento dell'organizzazione a schemi più semplici e meno costosi; questo il mio giudizio sulle novità di Rieti circa il taglio al traguardo e le immagini ai piloni. Sarebbe stato meglio effettuare almeno un giorno di prove reali del taglio traguardo per permettere alla organizzazione ed ai piloti di assuefarsi ai nuovi sistemi; i disordinati passaggi dei primi giorni di gara e la inefficienza dei commissari al traguardo stanno a dimostrare la necessità di qualche giorno di allenamento preventivo, ma non vanno ad intaccare la validità del sistema che si è dimostrato ottimo nei successivi giorni di gara e che è già stato largamente collaudato in altri paesi volentieristicamente più evoluti di noi.

Ritengo che le immagini dei piloni consegnate ai piloti siano state più che sufficienti per la individuazione degli stessi; per di più l'immagine non deve servire per cercare il pilone che si è raggiunto navigando con una carta; se per errore del pilota questa corrispondenza non c'è non sarà certo un'immagine che permetterà di rintracciare il pilone vero, ma solo una carta.

Ho trovato le condizioni di Rieti fantastiche; per un pilota di Torino abituato a volare tutto l'anno con deboli valori di variometro ed a chiudere dei circuiti per misericordia trovarsi nelle condizioni di Rieti è un piacere indescrivibile che va largamente a compensare i sacrifici di tutto un anno.

Il campionato molto tirato per numero di prove e km volati, ha accresciuto notevolmente il nervosismo specie negli ultimi giorni di gara; i bisticci ed i battibecchi che ne sono derivati sono però un naturale sfogo dei piloti che non sono andati ad intaccare una atmosfera di amicizia e leale competizione particolarmente sentita a Rieti quest'anno (nota per Agostino).

L'unico punto negativo a mio avviso non va a toccare l'organizzazione dei campionati ma la preventiva impostazione dei prossimi campionati del mondo: Rieti è stata l'ultima e validissima prova di competizione prima dei mondiali. Sarebbe stato perlomeno simpatico che da parte della commissione che deciderà sulla rosa dei piloti da scegliere, si fosse preventivamente comunicato quale valore avrebbe avuto Rieti per questa scelta: se valore definitivo o se valore di giudizio di massima.

Infatti in relazione a questo giudizio molto differenti possono essere le impostazioni di gara e le decisioni che si prendono.

Cianografia di Rieti 1972



1) 10 gare, 90.000 km., prima volta. Merito del tempo, dei piloti e degli squadristi senza sindacato, e di tutti quelli che hanno lavorato. Però ci son tante cose da migliorare.

2) Fatto: 6 gare/1 riposo/1 gara/1r/3 gare/1r. (Mi pare). 6 gare consecutive sono troppe, stancano: propongono max 4 consecutive: es. 4g/1r/4g/1r/3g. Per corse auto Terminillo preaccordarsi; per gara l'ultimo giorno gara breve e premiazione dopo cena, per far classifiche.

3) Temi. Direi 4/5 giusti, 2 corti, 2 lunghi, una libera discutibile. Per migliorare: fissare « la sera prima » delle alternative: un triangolo lungo e uno corto, una a/r lunga e una corta, una libera; perché la previ c'è alle 1030, e con briefing alle 1100 non c'è il tempo per discutere tema e disposizioni (vedi la baruffa del 13): c'è soltanto il tempo di scegliere fra alternative già definite con orari e disposizioni (già fatto anni fa).

Inoltre Rovesti non deve far lui i diagrammi, quindi deve avere un aiuto: e

un ufficio non in roulotte. Quanto alla libera, decidere se è ancora da dare. Io la abolirei, ma ai mondiali c'è.

4) Traguardo.

a) La finestra funziona, risponde in 5" contro 5' dei telemetri. Però ci vuole un uomo finestra, ed un uomo traguardo allenati, con radio su frequenza riservata; più riserva 100 %.

Da migliorare sedile e supporto finestra: invece la finestra sul tetto palazzina va bene; idem traguardo a fondo campo.

b) Al traguardo ci vuole un sacco di gente per le partenze:

2 avvistatori a occhio nudo per chi sta arrivando;

2 commissari per identificare (comprare binocoli 7x50);

1 radio-stop collegato con finestra;

1 radio-buono/negativo collegato con alianti, frequenza quasi riservata;

1 registra-passaggi che ascolta il radiostop e informa il radio alianti;

2 cronometristi + riserva: cronometraggio al secondo, non al decimo;

1 che aggiorni lavagna con buono/negativo;

1 capo traguardo che controlli che ci sia tutto in tempo, coordini, aiuti chi è nei pasticci;

2 riserve da allenare;

100 % radio riserva, acqua, tavoli, tavoli, sedie, ombrelloni, auto.

c) Per gli arrivi bastano:

1 commissario per identificare;

2 cronometristi;

1 radio su frequenza alianti: i concorrenti è meglio se avvisano.

d) I concorrenti, per partire, devono:

— andare a fare una spirale in zona attesa, per vedersi e non partire assieme;

— avvisare (tizio, testata pista);

— arrivare diritto per 1 km., 10" dagli altri;

— passato il traguardo attendere la risposta per 30", se no si ha incrocio nel parlare.

e) Il « negativo » non è detto sia per quota eccessiva: può essere numero non letto, o avaria traguardo. Però l'altimetro ritarda: 980 m può essere 1030 in realtà, e la finestra vede la realtà.

f) Nota 1^a. Maggiore l'allungamento, più piccolo il numero: ci vorranno binocoli migliori, oppure ridurre a 900 m. la quota.

Nota 2^a. Uomini allenati vuol dire allenati per 2 o 3 giorni: se no si ha la confusione del 2 ago.

5) Foto piloni.

a) Foto campione. Grazie al Centro che le ha fatte, utilissime. 3 o 4 da rifare con direzione più appropriata, forse ricavabili da foto concorrenti. Selezionare piloni fotogenici: Gualdo si riconosce male, Costacciaro bene: ci vuole qualcosa di bianco e di grosso.

b) Sviluppo e stampa: servizio buono ma lento: ci vuole al campo e che funzioni di notte.

c) Riconoscimento foto.

Su parecchie centinaia solo una ventina di casi rognosi, risolti facilmente con 18x24, salvo due casi che hanno richiesto ore di esame. Conclusione è facile.

d) Valutazione foto (Ahi ahi). Caso migliore negativo tutto nero: pilone NO. Poi una foto simile al campione, o almeno che mostra pilone girato a norme FAI: pilone OK.

Segue la foto chiara in cui il pilone non c'è: Fanoli che ha fotografato qualcosa vicino a Viamaggio, Urbani che è stato fregato da un incredibile riflesso: pilone NO. Giusto e logico: ma fate almeno due foto, o benedetti!

Caso peggiore Pronzati e Balbis: io ho dovuto dire:

— pilone Villa S. Lucia identificato;

— la foto non è simile al campione;

— la foto è fatta fuori da tolleranza FAI;

— quindi pilone NO.

Tutto regolamentare e logico, ma vien fuori una penalità di 700/800 punti che è eccessiva: perchè loro hanno provato di essere arrivati a qualche km. dal pilone: e supposto (ma non concesso) che abbiano girato subito, avrebbero accorciato di forse 5 km.: sarebbe quindi ragionevole una penalità tipo 100 punti.

Qui sbaglia il regolamento che prevede solo OK oppure NO: io aggiungerei un caso intermedio, e propongo:

— foto al campione o a norme FAI: OK;

— foto entro 100° dalla bisettrice: penalità 10 %;

— altre foto: NO.

Mi pare somigli alla regola che, se uno non è visto al traguardo, gli si dia il tempo di decollo, ma non zero punti. È una rego-

la imperfetta, ma meglio di ora.

6) Orologio di terra.

Per evitare che uno vada prima a fotografare un pilone, poi torni a tagliare il traguardo, indi vada a girellare e torni, facendo un tempo fulminante, si è stabilito che:

— o si taglia il traguardo entro X' dal decollo (X tale da non poter bidonare);
— o foto all'orologio, e poi partire entro X dall'ora dell'orologio;

— o tagliare il traguardo entro X, poi attendere ma ritagliare entro X dal traguardo precedente, etc.

L'orologio, lancette 18 x 1,2 m e 10 x 1,2 m, regolato ogni 15', era a visibilità limite da 1500 m. In un caso invisibile per riflesso capottina (per fortuna buono nel 2° film).

Forse è meglio il sistema Angers: segnale cambiato ogni ora, foto e partire nell'ora segnata.

Meglio eliminare l'orologio con temi a datti, per eliminare la foto.

7) Classifiche.

Pubblicate il dopodomani, meglio tardi che mai. Per averle il giorno dopo ci vuole:

a) uomo sviluppo e stampa che:

— alle 20.00 sviluppa i film che ha: le guarda, da gli OK, raccoglie i casi dubbi;
— alle 22.00 li fa vedere al commissario incaricato che decide quali ingrandire;

— alle 23.00 ingrandimenti, poi a nanna;

— alle 04.00 sviluppa i film dei f.c. (lasciarli in cassetta, pena multa in punti): seleziona come prima;

— alle 05.00 sveglia il commissario, che smoccola e decide quali ingrandire;

— alle 06.00 ingrandimenti pronti.

b) il commissario, che dorme in campo:

— alle 06.00 controlla le foto; se vuole tira giù dal letto altri commissari; decide.

c) 2 calcolatori classifiche:

— alle 07.00 cominciano, alle 08.00 finiscono le classifiche.

d) un dattilo-ciclostile:

— alle 08.00 comincia, alle 10.00 presenta i ciclostilati.

Io preferirei esporre le classifiche originali dalle 09.00 sino alle 13.00, per segnalazione errori e correzioni, e ciclostilerei nel pomeriggio.

Ovvio che se vanno a 400 km. bisogna aspettarli. Infine avere calcolatrice elettro-

nica, non meccanica: o, meglio, un terminale di calcolatore.

8) Decolli.

Con 45 alianti e 10 traini (per i 12 traini ringraziamo il Centro) decolli in 65'/70'. Per migliorare ci vuole doppia linea decolli e più traini.

9) Circuitazione e atterraggi. Nessuna difficoltà, lo spazio avanza.

10) Leghe e classi.

In Lega 1 notevoli differenze di valore fra i concorrenti, ma ciò non ha falsato le classifiche.

In L. 2 solo Classe unica, perché due soli super, il che ha scocciato un po' gli altri: inoltre tutti andavano come, o meglio, degli ultimi di L. 1, potevano benissimo essere in L. 1: quindi la L. 2 ha solo aumentato di poco il lavoro. E perché solo 9? Almeno 50 concorrenti sono rimasti a casa. Motivi possibili:

— fare Rieti costa;

— le norme 250 h, 1 CN, 20 h escludono alcuni (in compenso fanno ridere);

— chi non orchidea non viene.

Ovviamente discorso amplissimo: io dico che L. 2 serve per imparare a correre, divertirsi, ritrovarsi: dovrebbe essere la gara della maggioranza, quindi la più numerosa: e allora propongo:

a) in L. 2 ci viene chi vuole, basta il C. Obbligatoria per chi mai fatto Rieti (class. a parte), così viene sia chi vuole ma non ha orchidee quanto chi è nuovo;

b) concorre la squadra, piloti + aiuti: così vengono i tre amici che volano a turno, viene anche chi è in bolletta;

c) ammesso qualsiasi aliante: per i Club (lista a gennaio) classifica a parte;

d) 7 giorni, così costa meno; subito prima di ferragosto (compreso) così tutti hanno ferie. Il CN subito a prima, meteo è meglio, e orchidei = ferie a piacere; così troveremo squadristi;

e) temi con rientro al 90 %, a/r a scelta pilota, area prescritta, niente libera, per minuire il costo ricuperi (formula uso BZ);

f) classifiche Wallington per far prima e diminuire l'effetto aliante:

— generale, tutti insieme;

— junior = mai fatto Rieti;

- club = alianti lista;
- moschini = alianti anteguerra e 10 m;
- altre: per M 100, per Libelle, per oltre 50 anni etc.

In sostanza offrire divertimento, economia, poca fatica, tante classifiche per aver più gusto e più gente. Per piacere criticare: da solo non la imbrocco di certo.

11) CSO: troppo lavoro.

50 concorrenti è come un'internazionale del 60, dove però c'era un organico maggiore. A Torino 71 gli organizzatori erano più che a Rieti (o più dei concorrenti?).

I CS dovrebbero essere i controllori: invece lavorano e poi controllano se stessi. Inoltre lavorano troppo, e vedono le cose andare in qualche modo. Io un'altra volta così la faccio solo se sono profumatamente pagato.

Qui ci vuole un'organizzazione con vari servizi:

- traino - meteo, temi, briefing - controlli, classifiche, piombature, traguardi - direz. linea - stampa - manutenzione - mensa, dormire, servizi igienici - emergenze e informazioni, che funzionano con il loro organico: i CS controllino. Significa 15 persone che cominciano una settimana prima e smettono due giorni dopo; non squagliamento generale al 15 ago. Certo ci vogliono soldi, direi un paio di milioni; e organizzare da gennaio.

12) Megalomania.

20 m è meglio di 17; 24 meglio di 20; 30 di 24. Dove si fermeranno? Standard retrattile è meglio di ruota fissa; con flap meglio che senza; un longherone con un po' di C-fibre (230.000 al kg) pesa meno. E i prezzi viaggiano.

Io credo che non si farà nulla per evitar ciò: la classe economica possiamo scordarcela: una soluzione le mie proposte L. 2.

13) Osservazioni sparse, proposta satanica. Mezzi = decisioni AeCI; voloavola = scarso peso in AeCI; quindi poco da sperare.

Rieti è migliorato dal 60 a oggi: ma i club hanno migliorato di più superalianti e piscine.

Ora i concorrenti sono il doppio del 60: quindi a Rieti scarseggiano cessi, docce, piscine, camping.

Allora:

- o migliorare Rieti;
- o diminuire i concorrenti;
- o andare altrove.

a) migliorare Rieti: aumentare i servizi: facendoli pagare ai concorrenti. Chi viaggia con 5 o 10 megalire di roba può ben pagare un giornaliero come a Cervinia. Oppure niente rimborso benzina. Occhio ai soldi, però, che non spariscono nel calderone;

b) diminuire i concorrenti: si accetta solo chi ha fatto 1000 km. da gennaio: oppure non si accetta chi, l'anno prima, è arrivato nella seconda metà classifica. Però non mi va;

c) andare altrove: a BZ per es.: è possibile mungere la regione?

Comunque qui non siamo in equilibrio: ogni CN sta in piedi perché alcuni pazzarielli lavorano, e quando si scocciano se ne trovano altri: quindi facciamo lavorare gente inesperta con mezzi scarsi: risultato casino. Es.: io ho meno esperienza di Ricotti o di Pace: perché non usarli, come consulenti se volete?

Certo nessuno ha voglia di lavorare senza contropartita (goduria, onori, soldi etc.) e neanche i volovelisti ce l'hanno: per es. a Rieti ho chiesto a Serra (pres. CVV) che mettesse in piedi un gran giuri dei capigruppo per ricontrollare il controllo foto, però nisba. Capoferri ha fatto bene a dire in briefing che il controllo deve essere imparziale, però col cavolo che è venuto a guardarsi un po' di foto. Stesso la C. Sportiva Centrale, di cui non si è visto nessuno: se non vengono al CN che ci stanno a fare?

Visto che dobbiamo arrangiarci da soli rendiamocene conto, e accettiamo la proposta che dice di sorteggiare 5 iscritti che invece di volare lavorano nell'organizzazione.

Grazie a tutti, specie delle critiche.

Ciani

L'aliante

*Bianco come un gabbiano lentamente,
vola nel cielo un oggetto strano
in pigre spire, non è un aeroplano
ma è un aliante.*

*Bello, superbo, atto a navigare,
remi non ha né vele pel suo mare,
ha un'ala snella per il ciel, vibrante;
questo è l'aliante!*

*Librandosi nei cieli audacemente
per la sicura man del suo pilota
che va sereno per la via remota,
bello è l'aliante!*

*Sia azzurro il cielo o nereggiante,
tra le fiocose nubi o il sol cocente,
tra il freddo, il gelo e la pioggia sonante,
vola l'aliante.*

*Vola su monti e valli arditamente,
sull'onda del vento va, sulla campagna
e il trepido mio cuore l'accompagna!
Viva l'aliante!*

Edoardo « il tabellista »

Claudio Ambrosini



Un incidente che non doveva succedere.

Un incidente che è successo.

Un dannato incidente che lo ha tolto alla famiglia, ai volovelisti e all'Aeronautica militare.

Erano bastate due apparizioni ai Campionati di Rieti per conquistare la simpatia di tutti i volovelisti: nel '66 con Mantelli e nel '67 da solo ma salutato da un caloroso applauso non appena venne messo in linea il suo aliante — la nave — unico rappresentante dell'Aeronautica militare.

Inutile imprecare.

Ricordiamoci di lui, della sua cordialità e della sua modestia malgrado la vasta esperienza.

La redazione di VOLO A VELA è sicura che tutti i volovelisti italiani si sentirebbero onorati di poter gareggiare a Rieti il prossimo anno disputando un Trofeo dedicato al suo nome.

NAZIONALI & MONDIALI

Ma è già tardi!

Dalle gare di Rieti dovranno uscire le designazioni per i prossimi campionati mondiali 1972. Non so che tipo di giudizio si potrà fare basandosi su Rieti, visto che:

— i volovelisti nostrani sono pochini,
— i piloti italiani di levatura « mondiale » si contano su una mano,

— un pilota da mondiale non si improvvisa sul risultato di un campionato nazionale, anche se bisogna far spazio a nomi nuovi,

— il rendimento ad un campionato mondiale, se non si è di fronte al super-campione, è fatto solo del 50/60 % di abilità, il resto è « esperienza », e qui ci possiamo mettere tutto quello che vogliamo, dal carattere, all'abitudine a queste gare, alla familiarità con l'aliante usato, all'accordo con la squadra, all'efficienza dell'equipe nell'insieme, ecc.

— il volo a vela che facciamo in Italia è diverso da quello che capita di dover fare normalmente ai mondiali (pianura, vento, temporali, ecc.),

— a Rieti sono mancati tre piloti con le carte in regola per aspirare ad essere fra i candidati.

Si può concludere dicendo:

— una rosa di designati si poteva scegliere prima di Rieti, perché fra gli interessati si poteva creare un modo di correre diverso (non ci credo molto ma poteva sempre succedere),

— seguirli da vicino durante la gara e giudicare con occhio più critico di quello che si può fare oggi basandosi solo sulle classifiche,

— 5 piloti svizzeri hanno partecipato in Luglio al Campionato Nazionale Jugoslavo ed hanno fatto sul posto il rodaggio di tutta una equipe. Piludu e Perotti sono andati a farsi gli « 8 giorni di Angers », Pronzati e Brigliadori hanno fatto Bolzano, Vergani Hahnweide.

Ora possiamo solo dir loro bravi, ma non sarebbe stato più logico pensarci per tempo e convincerli ad andare insieme in Jugoslavia, magari con qualche aiuto economico dell'Ae. C. Italia? Ne sarebbero uscite delle indicazioni più valide in tutti i sensi e forse in futuro un risparmio di lire (vedi cose improvvisate all'ultimo momento).

Ed ora, visto che queste opportunità sono sfuggite, si decidano in fretta i nomi, perché altrimenti oltre a tutte le altre difficoltà ci sarà anche quella di avere il pilota libero per il periodo dei mondiali.

E tutto il resto, alianti compresi; non so chi se ne dovrà occupare, ma è già tardi!

Nimbus

di Walter Vergani

La correttezza e generosità di Holighaus mi hanno consentito di partecipare alla gara di Rieti con il suo « XX » che così brillantemente aveva condotto alla vittoria ad Hahnweide e che gli ha consentito di laurearsi Campione Tedesco per il 1971.

Mi trovo quindi nella fortunata condizione di aver volato su entrambi i due « jumbos » tedeschi e di poter quindi tracciare un parallelo fra queste due modernissime macchine, che, come ho già scritto, rappresentano un ulteriore e cospicuo passo avanti rispetto agli alianti di classe libera di apertura inferiore.

Ciò che colpisce a prima vista del « Nimbus II » è la compattezza dell'ingombro ad aliante smontato. La lunghezza del carrello infatti è un buon mezzo metro inferiore a quella di uno standard, e ciò è quanto offre la suddivisione in quattro pezzi dell'ala.

Il montaggio, naturalmente, è un poco più lungo poiché le parti estreme, che sono molto leggere, son anch'esse da liberare dai vincoli che li fissano al carrello, e sono da « nastrare ». Sono però molto semplici da montare e comunque, con le prossime modifiche che Holighaus mi ha annunciato, non allungheranno di molto il tempo necessario al montaggio dell'aliante, rispetto ad un « libera » tradizionale.

Un'altra piacevole sorpresa è il comfort della cabina, spaziosa e dotata di un capace bagagliaio; con buoni spazi laterali per metterci carte e righelli e borsette; con tutte le leve al punto giusto e di agevole manovra. La cappottina è incernierata sulla destra e quindi non costituisce più un pezzo staccato che non si sa mai dove

mettere a terra; le cerniere sono annegate nella fusoliera. Il tutto è infine facilmente sganciabile anche in volo.

La fusoliera del Nimbus II è quella dello standard Cirrus, un poco allungata ed offre quindi facile accesso alla parte posteriore del cruscotto per ogni controllo delle connessioni degli strumenti.

Visto dall'interno, il Nimbus appare un po' basso e con l'ala non molto distante dal terreno; tuttavia è già prevista una modifica intesa ad alzare un poco tutto l'aliante. Non bisogna dimenticare che l'« XX » presente a Rieti è il prototipo e che quindi molte cose saranno cambiate, seppure dei dettagli, nella costruzione in serie.

La visibilità è ottima e la maneggevolezza è quella di un Cirrus. Il flap ha tre posizioni positive (4°, 6°, 12° per l'atterraggio) e due negative (— 4° e — 8°) che si usano in velocità oltre i 130 km/h ed i 170 km/h rispettivamente. A mio parere è opportuno fissare un'altra tacca per il volo in spirale ad 8° onde poter meglio controllare la salita con zavorra nelle ali, che ho sempre usato nella misura di 70 kg con carico corrispondente a 35,5 kg/mq: naturalmente calcolato al mio peso che è di 80 kg.

In queste condizioni di carico ho sempre spiralizzato fra 80 ed 85 km/h indicati, con buona convinzione che l'anemometro fosse abbastanza attendibile. Con tutta zavorra (120 kg d'acqua) si dovrà probabilmente usare la tacca prevista per l'atterraggio (+ 12°), come del resto Holighaus ha detto di aver talvolta fatto.

Polari di dodici alianti

In salita il Nimbus è formidabile ed abbastanza manovriero; non ci si accorge gran che dell'apertura e del carico, anche se non è così rapido come gli attuali Kestrel 17. È meno « aeronave » del Kestrel 22 che peraltro, come ho già scritto, è altrettanto notevole in salita. Di tutte le ascendenze sfruttate fianco a fianco col Kestrellone di Neubert non ho mai notato differenze fra i due alianti, e così nei frequenti traversoni; anche se sono propenso a credere che, nelle lunghe e veloci planate (50 km a 180 orari) possano esserci piccole differenze a vantaggio del Kestrellone indicabili in un 5 % come massimo. Probabilmente il Nimbus è un poco meno disinvolto del suo antagonista nel trasportare più imponenti quantità di acqua; tuttavia è ancora un aliante maneggevole a terra e smontabile senza martinetti: il che, secondo gli usuali punti di vista, può essere un buon vantaggio. Concludendo, Kestrellone e Nimbus sono due macchine molto simili nelle prestazioni; il grande Kestrel un tantino migliore, anche se in modo poco percettibile; il Nimbus più leggero nelle manovre a terra, più agevole da preparare al volo (zavorraggio, ispezioni); più faticoso da montare, perché tutto si fa senza ausilio di arnesi come negli alianti tradizionali, ma più rapido nel « big » Kestrel che però consente di eliminare, grazie ai suoi marchingegni, molta della fatica che le squadre conoscono: a patto che l'ing. Hänle modifichi quel diabolico carrello.

* * *

Paul Bickle è l'attuale detentore del record mondiale di quota su alianti. Egli lavora nel campo dei collaudi degli aviogetti supersonici, ed è quindi ben qualificato a presentare le sue misure sulle polari dei più noti alianti.

Ho tradotto in misure metriche i valori da lui trovati e pubblicati su Soaring Magazine, febbraio e giugno 1971. (Chiedo fin d'ora scusa per i numerosi errori che il sig. Depedantini troverà facilmente. Chiunque fosse interessato ai particolari delle misure è fortemente consigliato di leggere il testo originale, che contiene anche le curve di correzione anemometrica dei vari alianti nonché delle interessantissime considerazioni sul guadagno di performance in funzione dell'allungamento, della apertura d'are, della fedeltà di profilo ecc.

A mio parere queste misure sono probabilmente precise al 1-2 %, sicuramente al 5 %; giungo a questa affermazione osservando la dispersione delle misure più ripetute; anche se ottenuti con tecniche diverse, i valori presentano scarti minimi. Ritengo necessario richiamare l'attenzione su di un fatto importante: queste cifre rappresentano solo un aspetto di un dato aliante. Ci sono altre caratteristiche almeno altrettanto significative per il pilota, anche se spesso non facilmente quantizzabili: il comportamento in aria turbolenta, la manovrabilità, la comodità, la sensibilità alla zozzeria e all'acqua, e anche la riparabilità, la smontabilità, e il resto che adesso non mi viene in mente.

Sulla tabella si leggono il peso totale (con pilota) dell'aliante misurato; il Cirrus sia con che senza acqua. La velocità minima volabile è quella che soggettivamente permette di controllare agevolmente l'aliante; la velocità di stallo può essere di vari km/h inferiore. Le velocità orizzontali hanno valori strani in km/h dovuti al fatto che le misure sono state effettuate a multipli di decine di nodi.

ALIANTE	Allungamento	Apertura (m)	Superficie alare (m ²)	Peso (kg)	Carico alare (kg/m ²)	Velocità verticale in m/s alle velocità orizzontali in nodi e km/h							Ninima velocità (km/h)	Minima discesa (m/s)	Velocità (km/h) minima discesa	Max efficienza	Velocità (km/h) Max efficienza	Taxe Efficienza	Velocità orizzontale per discesa 2m/s (km/h)
						40	50	60	70	80	90	100							
						74	93	111	130	148	166	185							
SHK	20,2	17,0	14,7	378	25,7	0,68	0,76	1,03	1,40	1,98	2,77	3,80	70	0,66	78	34,0	89	148	
CIRIUS vuoto	25,0	17,3	12,6	400	31,7	0,70	0,69	0,88	1,17	1,62	2,18	2,94	70	0,64	81	37,0	93	161	
CIRIUS con acqua	25,0	17,3	12,6	497	39,4	mon. mis.	0,72	0,85	1,08	1,41	1,84	2,40	74	0,71	91	37,0	102	172	
WESTREL 17	25,1	17,0	11,5	368	32,0	0,75	0,67	0,85	1,06	1,46	1,89	2,52	70	0,63	83	38,0	96	170	
PHOEBUS C	20,6	17,0	14,2	350	24,6	0,68	0,68	0,93	1,30	1,76	2,33	3,10	63	0,63	80	37,5	91	156	
PHOEBUS A	17,3	15,0	13,0	324	24,9	0,77	0,77	1,05	1,46	1,93	2,54	3,33	63	0,71	83	34,0	89	150	
ASW - 12	25,8	18,2	13,1	415	31,6	0,54	0,58	0,73	1,03	1,35	1,82	2,50	69	0,53	80	45,0	89	172	
DIAMANT 18	22,7	18,0	14,6	378	25,8	0,59	0,63	0,83	1,15	1,59	2,21	2,98	62	0,58	79	40,9	95	161	
K-6 CR	18,1	15,0	12,4	312	25,2	0,66	0,87	1,28	1,90	2,70	3,58	—	66	0,64	70	31,6	83	133	
STANDARD CIRIUS	22,5	15,0	10,0	333	33,3	0,73	0,74	0,94	1,27	1,70	2,27	3,07	70	0,68	79	35,2	95	159	
LS-4C	23,1	15,0	9,7	324	33,3	0,71	0,75	0,97	1,30	1,76	2,37	3,18	70	0,68	78	35,0	91	157	
ASW - 15	20,5	15,0	11,0	317	28,7	0,71	0,73	0,98	1,33	1,80	2,41	3,23	69	0,66	79	35,1	93	155	
STANDARD LIBELLE	23,6	15,0	9,5	288	30,3	0,75	0,75	1,00	1,38	1,86	2,46	3,23	70	0,68	80	34,0	93	153	

Questa volta l'invito è rivolto ai piloti in attività. Confidiamo che sappiano apprezzare questa bella iniziativa, che apre anche la strada a quel « campionato decentralizzato » che tanto successo raccoglie all'estero, aderendo all'invito e concretizzando rapidamente il regolamento perché possa prendere l'avvio con la prossima primavera. L'impossibile nostra puntualità ci limita nella più diretta collaborazione è però ovvio che le pagine di VOLO A VELA sono sempre a disposizione.

Coppa Italia 1972

Durante le giornate di pioggia della bellissima gara di Torino, che non hanno impedito di effettuare due ottime prove, si è svolto un dibattito con la partecipazione dei pochi ma sportivissimi piloti presenti alla stessa e onorato dalla presenza del Gen. Nannini, sui problemi relativi alla attività sportiva dei volovelisti italiani.

Inutile dire quali sono state le varie impressioni visto il numero dei partecipanti all'unica gara, esclusi i campionati, in programma per il calendario nazionale del 1971.

Le ragioni di questo assenteismo possono essere molte, ma si è pensato che alla base di tutto fosse la mancanza di nuove leve e la pigrizia di muoversi dai propri club dovuta anche a ragioni economiche nel sempre più costoso sport del volo a vela. L'amico Riccardo Briigliadori ha lanciato l'idea della Coppa Italia la quale dovrebbe sostituire la vecchia S. Pedrino, ma con una partecipazione più allargata e soprattutto sostenuta da un'azione propagandistica con la stampa e la TV e ricchissima di premi.

A questo punto si è cercato di stilare una bozza del regolamento tenendo conto che:

1) Non è una gara inclusa nel calendario nazionale, ma la raccolta dei migliori voli di ciascun pilota (i tre voli migliori) effettuati nel periodo 1-3 al 30-9.

2) Verranno redatte tre classifiche così divise:

- a) Piloti in possesso del « C » d'oro;
 - b) Piloti in possesso del « C » d'argento;
 - c) Piloti in possesso del brevetto « C ».
- 3) I premi saranno uguali per le tre clas-

sifiche. I primi dieci concorrenti di ogni classifica verranno premiati con coppa e possibilmente i primi tre con premi di alto valore (moneta).

4) Saranno validi tutti i voli effettuati con partenza da aeroporti italiani con le modalità previste dai regolamenti internazionali. Esclusi i voli effettuati in gare di calendario.

5) Punteggio: 1 punto per km.

6) Ogni settimana, se vi saranno stati voli di rilievo, verranno comunicati alla stampa e alla televisione.

7) In ogni club verrà designato, dal club stesso, un incaricato il quale invierà ogni settimana al coordinatore, uno stralcio voli effettuato dai vari piloti. Il coordinatore redarrà la classifica mensile e terrà i contatti con la stampa e la televisione.

Questi sono i punti fondamentali per stendere il regolamento. A tale proposito durante il dibattito di Torino hanno assunto l'incarico di redigere lo stesso un gruppo di piloti rappresentanti vari club e precisamente: Leo Briigliadori per l'A.V.M., Bucceri per Padova, Piludu per Rieti, Lamera per Torino, Monti per Varese, e Serra per Bologna. Quest'ultimo incaricato d'ufficio perché assente.

Il regolamento verrà presentato a Bologna in occasione del Briefing delle due Torri, si spera nell'occasione in una massiccia presenza dei volovelisti, e possibilmente con la partecipazione degli incaricati dei vari club in modo da definire tutti i dettagli organizzativi con un certo anticipo.

VOLOVELISTI!

Per discutere, ampliare e mettere più a fuoco i problemi che interessano il nostro volo a vela, quelli posti all'ordine del giorno e quelli che già appaiono in questo stesso numero, PARTECIPATE TUTTI

AL XIV BRIEFING « DUE TORRI »

Nella giornata di *domenica 21 novembre* 1971, presso la Sede dell'Aero Club di Bologna, avrà luogo la XIV edizione del nostro BRIEFING.

L'apertura dei lavori avverrà alle ore 10.00 con interruzione dalle ore 13.00 alle ore 15.00 per la colazione e quindi proseguire fino all'esaurimento degli argomenti.

La quota di partecipazione individuale è di L. 3.000 e comprende il pranzo. Per chi desidera prenotazione alberghiera funzionerà il servizio di « segreteria » dell'Aero Club, tel. 400.337.

Argomenti da discutere e all'Ordine del Giorno:

- 1) Motoalianti - esperienze acquisite - Scuole e loro futuro;
- 2) Campionati nazionali - Regolamento;
- 3) Campionati mondiali 1972.

Altri argomenti potranno essere aggiunti durante i lavori. Essendo questa la unica possibilità di riunirci tutti, invitiamo chi è in grado di portare la voce della propria o altrui esperienza a presentare una o più memorie, da riprendere poi a voce e discutere sugli argomenti indicati.

Il compito di tutti noi è prima di ogni altro di fare partecipi, dei nostri risultati, tutti coloro che possono averne dei vantaggi.

Dato che ben poco si fa per diffondere il Volo a Vela, dobbiamo almeno tra noi discutere quanto vi è di positivo per elevare il livello qualitativo di tutti.

Cordiali saluti.

I VOLOVELISTI BOLOGNESI

La Commissione di specialità

A domanda risponde...

Nella precedente edizione del Briefing volovelistico « DUE TORRI », tenutosi a Bologna nel novembre scorso erano state poste delle precise domande alla Commissione, domande che sono state riportate nelle pagine di questa Rivista. Alla vigilia della quattordicesima edizione dello stesso Briefing possiamo trarre le somme di quanto fatto per soddisfare le richieste con le seguenti risposte.

A Willy Marchetti che proponeva talune modifiche al regolamento dei campionati nazionali: l'intero regolamento è stato rielaborato secondo quanto richiesto dalla maggioranza dei volovelisti italiani e la passata edizione ha visto l'attuazione delle modifiche introdotte.

Dobbiamo rammaricarci che non si sia volato l'ultimo giorno, resosi necessario per i recuperi dopo la distanza libera e trascorso in attesa della cerimonia di chiusura secondo un costume da molti deprecato, ma evidentemente poi ritenuto non tanto cattivo se non lo si è eliminato in questa occasione nella quale non solo era possibile, ma addirittura prescritto.

A Emilio Tessera Chiesa e Carlo Della Chiesa:

Per i carrelli è stato fatto un lavoro enorme che ha mosso le direzioni compartimentali ANAS di quasi tutta Italia per giungere al risultato di potere circolare con il permesso speciale del quale ora siamo in possesso. È già molto anche se non si è arrivati alla liberalizzazione totale, quasi impossibile date le eccedenze di sagoma che conosciamo. Quanto ai rimborsi dei premi per le prove sportive o

di brevetto il nostro interessamento si è per ora arrestato di fronte alla situazione finanziaria dell'Aero Club d'Italia che alle volte ha problemi di concessione degli stipendi al proprio personale per i ritardi nell'elargizione dei fondi previsti in bilancio come stanziamenti approvati.

A questo punto ci siamo sentiti in dovere di metterci in fila ad aspettare il nostro turno, curando di non farci superare da chi è arrivato dopo.

Circa i premi assicurativi ben poco può fare la Commissione, anche se non cesserà di occuparsene, essendo il problema ad un livello che trascende il solo volo a vela; infatti dopo la rivoluzione attuata fino al 1969 da alcuni assicuratori privati, ora si cozza contro un monopolio che vede un « Passero » trattato come un DC8 per quanto riguarda il fatto di volare e la relativa copertura dei rischi assicurativi.

A Walter Vergani: d'accordo per la partecipazione a importanti gare straniere. Nel 1972 si pensa di inviare la squadra designata per i mondiali ad allenarsi partecipando anche ad una o, se possibile, a due di queste gare. Circa la maggiore rapidità richiesta per la divulgazione del regolamento dei campionati nazionali, quest'anno l'inconveniente non si è verificato, essendo stata ottenuta la distribuzione agli inizi del mese di aprile.

A Giorgio Orsi: possiamo confermare la comune volontà di continuare ad operare in perfetto accordo fra la Commissione ed il Consigliere Federale. Cercheremo di non parlare di dimissioni se non ci saranno richieste dagli stessi volovelisti.

A Piero Morelli: dell'attività di ricerca svolta dal Centro per il volo a vela del Politecnico di Torino è stato interessato dal Consiglio Federale il Ministero della Pubblica Istruzione per la concessione di contributi relativi alla ricerca scientifica in senso generale.

A « Ferro » Piludu: non è stato possibile nel 1971 ottenere aumenti dei contributi per l'acquisto degli alianti a cause delle difficoltà economiche sopra accennate. Ci batteremo però per ottenere appena possibile i necessari aumenti quantitativi.

Il problema dei velivoli trainatori ristagna perché il Consiglio Federale pare non ravvisi la necessità urgente di rimpiazzare i vecchi STINSON L 5. La Commissione ha manifestato il proprio parere tecnico affermando che il volo a vela in Italia in breve raggiungerà la paralisi se non sarà risolto questo vitale problema. Attraverso i nostri verbali continueremo a fare sentire questa necessità sperando di essere ascoltati; in caso contrario la Commissione non può che consigliare a gruppi di volo a vela di trasformarsi in aziende private che siano in grado di vivere autonomamente. Se si arrivasse a tale estrema conseguenza non tutti sopravviverebbero, ma certo i rimasti farebbero volentieri a meno di tutte le autorità tutorie, compreso lo stesso Aero Club d'Italia che non prende abbastanza a cuore i nostri problemi primari, di sopravvivenza.

Il giorno 9 ottobre la Commissione si è riunita per parlare fra l'altro dei campionati mondiali che nel 1972 avranno luogo in Jugoslavia.

Mondiali 1972

È stata scelta una rosa di candidati che verranno tempestivamente interpellati. Si è stabilito quali alianti saranno impiegati e se ne chiederà la disponibilità ai proprietari; si è fatto il conto economico preventivo delle spese per ottenere il necessario stanziamento in bilancio; sono state designate le persone che comporranno la squadra dal capo-equipe a tutti gli altri, lasciando tempo agli aiutanti di squadra di avanzare le loro candidature. Si è soprattutto deciso per la prima volta di nominare un direttore tecnico, che funzioni

da coordinatore dell'attività di volo dei piloti senza essere assillato e distratto dai mille altri problemi che sempre si accavallano durante manifestazioni di così alto livello agonistico. Fare dei nomi ora non ci è possibile perché non siamo ancora alla fine delle consultazioni. Le risposte degli interpellati saranno vagliate per giungere in breve alla designazione ufficiale e definitiva. Non appena la squadra sarà formata definitivamente lo comunicheremo attraverso le pagine di *Volo a Vela*.

I Campionati mondiali stanno molto a cuore a tutti i volovelisti per la grande esperienza che si ricava dal parteciparvi. Alla Commissione spetta il compito di comporre la squadra, della quale non fanno parte solo i quattro piloti, che possa ben figurare. Per un risultato tanto importante ci stiamo adoperando vivamente.

*Il Presidente
Sandro Serra*



COUPE GASNIER DU FRESNE

TROPHEE DES NATIONS

DE VOL A VOILE

1971

di Nino Perotti

Brillante edizione della classica « Coupe d'Europe »! Alla fine della gara, il « Patron » Renè Hersen ed i suoi collaboratori erano giustamente orgogliosi di un così grande successo: settanta piloti iscritti, in grande maggioranza su alianti moderni di alte caratteristiche; nove nazioni rappresentate (fra le quali, dopo 5 anni di assenza, anche l'Italia, con Ferruccio Piludu ed il sottoscritto Nino Perotti, tutti e due concorrenti in classe standard, su aliante « Libelle »); otto prove di gara consecutive, con una fra queste di assoluto rilievo: il triangolo di 500 km., riuscito dal 60 % dei concorrenti.

Eppure, quando al mattino di sabato 10 luglio arriviamo sul campo di Angers-Avrillé, le condizioni del tempo non sono poi così entusiasmanti: il sole è velato da una intensa foschia, ed il caldo è op-

primente. Il giorno dopo, domenica 11 luglio, inizia la gara. Malgrado l'ottimismo del meteo, il triangolo di 242 km., assegnato come tema risulta troppo lungo: cosicché soltanto alcuni fra i migliori piloti riescono a raggiungere con grande fatica la metà del percorso (fra di loro c'è anche il Ferro Piludu). La prova, a termini di regolamento, viene annullata.

Lunedì 12 e martedì 13 le condizioni sono ancora peggiori: nessuna prova viene assegnata. I piloti dedicano le giornate alla pesca ed alla visita delle cantine e dei castelli sulla Loira. Nel tardo pomeriggio di martedì, secondo le previsioni, passa un debole fronte, seguito da una massa d'aria più fresca ed instabile per uno spessore di 1000 metri circa. Sarà questo l'inizio di un costante miglioramento.

La prima gara valida si corre dunque

mercoledì 14 luglio, che è anche l'anniversario della presa della Bastiglia, festa nazionale francese. Viene assegnato un triangolo di 145 km. per la classe standard (1° Memmert su LS I a 75 kmh.) ed un triangolo di 175 km. per la classe libera (1° Bucher su BS I a 68 kmh). Nei giorni successivi, i percorsi diventano sempre più lunghi, e le medie sempre più elevate, fino alla memorabile giornata di martedì 20 luglio, nella quale viene assegnato il prestigioso triangolo di 500 km. (esattamente 517 km.). Ben 18 piloti della classe libera (su 22) e 21 nella standard (su 43) riescono a terminare il percorso (primi classificati, rispettivamente, Mercier su ASW 12 a 94,2 kmh e Memmert su LS I a 88,1 kmh), mentre altri 8 atterrano nei pressi del campo, percorrendo così anche loro più di 500 km.

Ferro Piludu compie una bellissima prova, concludendo in 6 ore ed 1 minuto, a soli 7 minuti dal vincitore. Oltre a conquistare il suo terzo diamante, Ferro stabilisce anche il primato italiano di velocità sul circuito di 500 km., alla notevole media di 85 kmh.

Il giorno dopo, 21 luglio, ancora una gara con ottime condizioni e medie superiori ai 90 kmh. Verso sera, arriva una copertura alta di cirrostrati, il mattino dopo il cielo è coperto. Niente gara, si smonta sotto la pioggia. La « Coupe d'Europe » è finita, il 23 c'è la premiazione, tanti premi e regali per tutti, poi i saluti e gli arrivederci, e la partenza per il lungo viaggio di ritorno.

Bisogna dire che ben raramente una gara di volo a vela è stata così favorita dalle condizioni del tempo. Dopo i primi tre giorni, le condizioni sono state molto simili a quelle che un volovelista sogna di trovare. Anche se non sempre il plafond era molto alto (nei primi giorni di rado si superavano i 1000 metri) tuttavia la massa d'aria era molto omogenea, le termiche frequenti, la condotta del volo lineare.

La maggior parte dei temi assegnati era largamente possibile rispetto alle condizioni meteo, tanto che la percentuale degli atterraggi fuori campo è sempre stata bassissima, fino a raggiungere lo zero (esclusa la prova di 500 km.).

In queste condizioni, la velocità ha acquistato un ruolo determinante, in seguito anche alla formula di punteggio, assai se-



Le « patron » Renè Hersen, brillante direttore dell'animata competizione.

vera, per cui pochi minuti di ritardo rispetto al vincitore costano spesso ben più di 100 punti in classifica. I piloti erano in buona parte veterani di Angers, abituati ai percorsi ed al tipo di competizione, al punto che talvolta è stato difficile tenerne il passo.

L'impressione è stata quella di una serie di gare senza respiro, nelle quali era importantissimo riuscire a perdere neppure una spirale (dopo alcuni giorni di duro lavoro, ha ceduto anche il calcolatore usato dalla giuria, per cui non si sono più conosciute le classifiche ufficiali se non dopo la fine dell'ultima prova). Nello stesso tempo, una gara di grande interesse, con un gruppo di bravissimi piloti che davano alla competizione il livello di una prova mondiale.

In questo ambiente così diverso dalla sua abituale zona di volo (Rieti) Ferruccio Piludu ha dato una grande prova delle sue capacità di volovelista. Lo stupendo 4° posto nella gara di 500 km., il 5° nella prima e nella quarta prova, il 6° nella sesta, l'ottavo posto nella classifica finale, sono una chiara dimostrazione dell'alta prestazione fornita. Il Ferro, con grande intelligenza, si è adattato subito al diverso tipo di gara, rendendosi conto che, con simili condizioni, il volo in gruppo è assai redditizio: permette infatti di scoprire, con un

rastrellamento in pattuglia, le termiche migliori, e permette altresì di evitare i punti bassi ed i possibili errori di rotta.

Sfruttando accortamente questa tecnica di gara, ne ha tratto ottimi risultati e la classifica finale sarebbe stata sicuramente anche migliore, se al suo fianco avesse avuto un pilota adatto ed affiatato per volare in coppia, con tutti i vantaggi che questo tipo di volo comporta. Per esempio, una coppia Ferro Piludu - Emilio Tessera, già collaudata alle gare di Rieti '69 (1° e 2° in classe Club), riprovata a Torino '71 (1° e 2° in classe standard — una coppia che potrebbe andare bene anche in un Campionato Mondiale.

Ad Angers, invece, c'era il Nino Perotti, che a volare in coppia non ha ancora imparato, e forse non imparerà mai. Così che troppe volte mi sono trovato solo in un cielo senza alianti, perduto su un terreno che non riconoscevo. Troppo tempo ho perso per problemi di navigazione (salvo quando i percorsi si ripetevano con piccole varianti, ché, allora, i risultati miglioravano nettamente) e quello che più mi dispiace, ho perso anche il diamante

dei 500 km., atterrando per fine delle ascendenze dopo 424 km. Questo in seguito al fatto che ho cercato il secondo pilone (Ruffec: un nome che ricorderò) per più di un'ora, e ne ho trovati tre, pressoché identici, con il fiume, la ferrovia, ed il paese che era quasi uguale a quello segnato sulla carta. Li ho fotografati tutti e tre, ed uno evidentemente era quello giusto, però ancora devo scoprire quale. Da quanto sopra esposto, risulta chiaramente che se intendo seguitare a fare gare di volo a vela, bisogna che impari a navigare correttamente: magari partecipando a gare di regolarità su velivoli a motore.

La nostra partecipazione è stata comunque una grande esperienza: ed è stato salutato con simpatia il ritorno degli italiani dopo tanti anni di assenza. Dato il carattere di vero Campionato Europeo assunto dalla competizione, molte Nazioni iscrivono una squadra ufficiale: nei prossimi anni, l'Aero Club d'Italia potrebbe fare altrettanto favorendo la partecipazione di un maggior numero di piloti ad una gara di così grande importanza.

1ª prova, 14 luglio:

Standard: triangolo di 145 km. vinto da Memmert seguito da Ragot e Malpas; Piludu è quinto e Perotti 22°

Libera: triangolo di 175 km. vinto da Bucher, secondo Zegels e terzo Geskis

2ª prova, 15 luglio:

Standard: triangolo di 174 km.: 1° è Cartry seguito da Penaud, Perotti è 8° e Piludu 21°

Libera : triangolo di 197 km.: Zegels, Mercier e Bucher

3ª prova, 16 luglio:

Standard: triangolo di 183 km. nel quale vince Stouffs seguito da Ragot e Memmert; Perotti 7° e Piludu 18°

Libera: triangolo di 237 km.: Mercier, Zegels e Gerber

4ª prova, 17 luglio:

Standard: triangolo di 149 km. vinto da Ragot, seguito da Cartry; Piludu e Perotti sono rispettivamente 5° e 6°

Libera: triangolo di 180 km.: Burton, Gerber e De Dorlodot

5ª prova. 18 luglio:

Standard: triangolo di 180 km.: Cartry, Lartigue e Reparon; Perotti è sesto e Piludu 15°

Libera : triangolo di 202 km.: Zegels, Gerber e De Dorlodot

6ª prova. 19 luglio:

Standard: triangolo di 240 km.: Stouffs, Penaud e Memmert; Piludu 6° e Perotti 22°

Libera : triangolo di 265 km.: Zegels, Mercier e De Dorlodot

7ª prova. 20 luglio:

TRIANGOLO DI 517 KM PER AMBEDUE LE CLASSI

Standard:	1° Memmert	in 5.53.12	punti 1000
	2° Stouffs	in 5.54.58	995
	3° Ragot	in 5.54.59	995
	4° Piludu	in 6.01.40	978

l'ultimo a chiudere il triangolo è 21° Malpasin 7.19.21 con 831 punti; Perotti compie 424 km. e prende 408 punti

Libera:	1° Mercier	in 5.29.28	punti 1000
	2° Zegels	in 5.29.31	999
	3° Burton	in 5.33.15	981

8ª prova. 21 luglio:

Standard: triangolo di 257 km.: Penaud, Cartry e Stouffs nell'ordine; 6° Perotti e 26° Piludu

Libera: triangolo di 304 km.: Mercier, De Dorlodot e Zegels

CLASSIFICHE FINALI

Standard:

1° Ragot (F)	LS-1	punti 7.318
2° Cartry (F)	Libelle	7.300
3° Penaud (F)	Libelle	7.221
4° Memmert (D)	LS-1	7.177
5° Stouffs (B)	Libelle	7.004
6° Lartigue (F)	Libelle	6.993
7° Spychiger (CH)	Cirrus St.	6.677
8° Piludu (I)	Libelle	6.529
9° Pissoort (B)	Libelle	6.383
10° Malpas (GB)	Cirrus St.	6.219
13° Perotti (I)	Libelle	6.051

Libera:

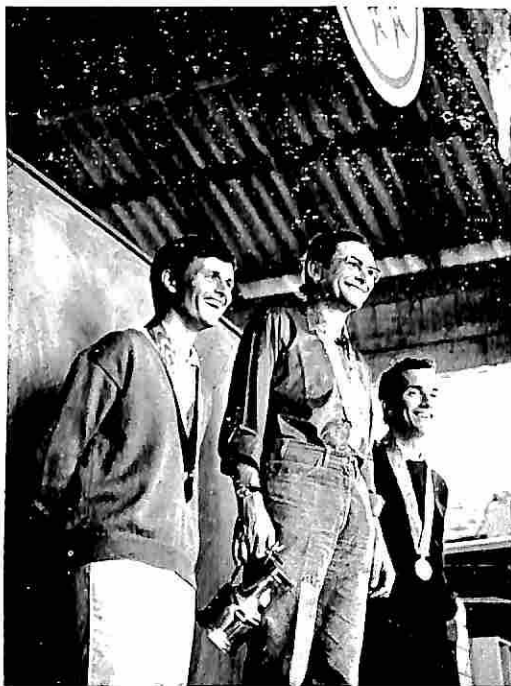
1° Zegels (B)	Kestrel	7.680
2° Mercier (F)	AS.W.12	7.609
3° Burton (GB)	Kestrel 19	6.984
4° Geskis (F)	Phoebus C	6.792
5° Gerber (D)	Kestrel	6.594

36.000 km. di champagne

di Ferruccio Piludu

Qualcosa girava per l'aria dal giorno prima, dopo un triangolino di 240 km. che io, arrivando sesto, avevo chiuso in 2 h e 40'. I trecento erano dati per scontati ma qualcuno aveva in effetti pronosticato i cinquecento. Io e Nino eravamo lì a non capire tanto bene per via dei plafonds relativi e dei buchi grandi così trovati regolarmente tra le ascendenze. « Le meteò » partiva però deciso con un bel disegnino pieno di cumuletti, un buon plafond, termiche previste da 2,5 a 3 m/sec. e venti di dieci-quindici nodi (cioè, secondo lui, deboli). Nessuno fiatava più che tanto e le « Patron », il formidabile, mitico René Hersen, cominciava una tiratina sui molti dubbi che lo assillavano: dare i trecento non interessava quasi nessuno e se le previsioni non erano azzeccate magari ci scappavano un mucchio di fuori campo. Quindi tanto valeva dare un altro tema. E giù un disegnino sulla lavagna che tutti copiavano senza farci troppo caso. Però la somma dei primi due lati, non si sa come, faceva 340 e aggiungendo il terzo si arrivava a 517 (sempre chilometri). Occhio sbarrato mio e del Nino ma nessuno faceva una piega: i K. 6 sarebbero semplicemente partiti per primi e tutti v.a a preparare le carte. E lì in effetti, quando con la biro abbiamo fatto le righe sulla 500.000, ci siamo accorti che dal più al meno giravamo quasi un quarto di Francia. Poi in linea. Io avevo la radio scassata e potevo solo ricevere. Avrei risposto con schiacciamenti di pulsante: uno uguale « vado », due « si », tre « no ». Sarei anche partito un po' avanti con Nino subito alle spalle: un rapido conto con la ora di fine della instabilità (18.30-19) e con l'ascendenza media (2,5 m/sec.) ci dava una media decente attorno alle 6 ore di volo.

Taglio previsto quindi per le 11,30-12,00. Però allo sgancio cominciavano i problemi. Intanto col cavolo che alle 11 i cumuli cominciavano a formarsi e poi alle 11,30 il plafond delle ascendenze era ancora attorno ai 1000-1200 metri. Alle dodici meno dieci si vedevano i primi sbafetti e le termiche si irrobustivano ma la situazione non sembrava certo quella del



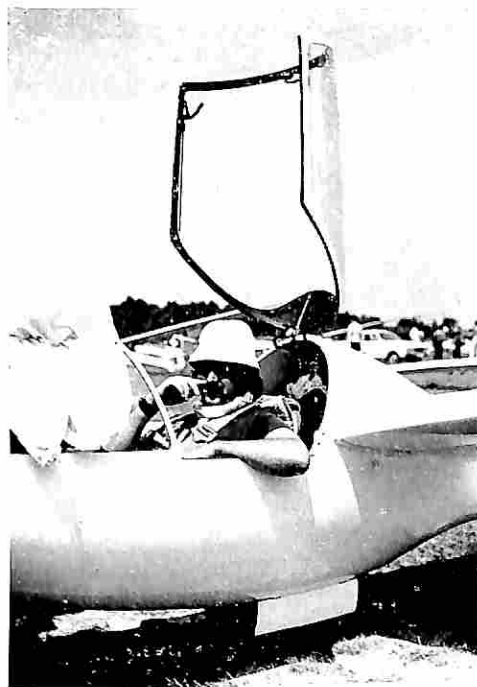
Ragot, Cartry e Penaud, i tre francesi classificatisi ai primi tre posti della classe Standard.

giorno prima. Comunque cominciavano le partenze e alle 12,00 mi accodavo a un gruppetto di ritardatari che si presentava alla porta e tagliava subito il traguardo. Andavamo via decisi saltando tutto fino a un 2 metri segnalato da uno « squalo ». Salita fino a 1200 e poi via sui 140 all'ora. Avevo il mio momento di allegria: azzeccavo una dietro l'altra cinque o sei richiamate in ascendenza che mi facevano riguadagnare 150-200 metri per volta e piombavo così sul grosso che mi stava davanti tirandomi dietro, letteralmente incollati alla coda, un gruppo di svizzeri. Intanto i cumuletti prendevano una certa consistenza e le termiche tendevano al 2,5 mentre il plafond si alzava a 1400-1500. Andavo diretto in rotta per 118° verso Chateauroux-Deols — primo pilone — e riuscivo faticosamente a togliermi di dosso, uno a uno, gli svizzeri, un paio di tedeschi e i bravissimi piloti di K6 che viaggiavano con le loro macchine a velocità incredibili. Finalmente ero solo. Avevo sulla sinistra l'amico Lefevre con il suo « squalo » 860 e in vista Lartigue con il Libelle. Nino era un po' indietro e mi segnalava la sua posizione senza però pormi domande da « si » o « no » per cui non potevo rispondere utilmente.

Continuavo ad utilizzare la tecnica delle richiamate in ascendenza con buoni risultati e volando dai 1400 ai 900 metri arrivavo al primo pilone (aeroporto Nato!!) in due ore ad una media molto soddisfacente (circa 95 km./h.). Prendevo il pilone da sinistra per via delle macchine fotografiche fisse e come il solito le foto mi costavano due-tre minuti. Giravo in rotta per 240° ma cominciavano i guai: un primo cumulo, dall'aspetto bellissimo, non tirava, un altro anche, per cui salutavo i 150 e mi mettevo sui 100-110 km./h. Riuscivo a segnalare a Nino la mia posizione ma non ero in grado di precisargli la situazione momentaneamente difficile. Intanto mi abbassavo intorno ai 700 metri in compagnia di Delort con lo « squalo » 811 e di Lartigue. Eravamo costretti a risalire in un metrino scarso ed eravamo raggiunti da Penaud e più in basso da Nino che aveva recuperato.

Seguiva un periodo di prudenza con progressivo guadagno di quota e finalmente la strada di cumuli ricominciava a tirare (2,5-3,5 m/sec.). Fatta la base ripartiva-

mo come saette: io, Penaud e Stoufs che avevamo raggiunto. Era una corsa fantastica, sempre a base di condensazione (attorno ai 1600 metri), con richiamate vertiginose. Riuscivamo ad acchiappare diversi classe libera e a recuperare un po' del tempo perso. Nino purtroppo nel tentativo



Il belga Bert Zegels, vincitore nella Libera.

di seguire più basso perdeva contatto. Intanto Stoufs riusciva a staccarmi di una ascendenza e verso il secondo pilone (stazione di Ruffec) ci aprivamo a ventaglio: chi prendeva più a sud, chi in rotta, io, seguendo delle ombre sul terreno, sceglievo il giro da ovest che mi permetteva di fotografare da sinistra. Avevo un po' di fortuna, giravo veloce e alto e piombavo

di nuovo su Stouffs (con Penaud) e su un gruppo di Phoebus 17 metri. Intanto la situazione cambiava. I cumuli sparivano rapidamente e si andava via in secca con maggiore prudenza. Facevo dei rapidi conti: avevo girato il secondo pilone alle quattro dopo quattro ore di volo. Avevo quindi circa due ore di condizioni ancora buone per fare gli ultimi 177 chilometri con vento contrario di 10-15 nodi. Non era tanto allegra ma contavo di farcela anche se la presenza dei Phoebus in ascendenza disturbava il gruppetto degli standard cui si era aggiunto Pissort con un altro Libelle.

Nino non riusciva a trovare il secondo pilone e io non potevo in alcun modo aiutarlo. Il nostro roccolo andava abbastanza bene e le ascendenze non visualizzate risultavano ancora robuste (2-2,5 m/sec.) ma il calo delle condizioni era evidente. Purtroppo i Phoebus che arrivavano più alti nei traversoni ci impedivano di stringere soprattutto nella parte più alta delle ascendenze. L'infernale Stouffs, a una novantina di chilometri dall'arrivo riusciva a salire sul gruppo e potendo lavorare la termica liberamente guadagnava duecento metri. Partiva deciso da solo e non l'avremmo rivisto che all'arrivo. Anche io e Penaud facevamo di tutto per liberarci dagli altri ma era una faccenda disperata. Alla fine, in un traversone, mi spostavo lateralmente e riuscivo a centrare per primo una ascendenza. L'accostata dei Phoebus era immediata ma i tre piccoli Libelle avevano via libera. Io guadagnavo un centinaio di metri su Penaud e Pissort e a 40 chilometri dal traguardo partivo da solo. A 20 chilometri centravo un'ultima ascendenza che mi portava in sicurezza e nella quale lasciavo Penaud e Pissort più bassi. Ero a casa con la preoccupazione del sorvolo di tutto l'abitato (l'aeroporto di Evrille è più alto della città di Angers e l'arrivo da sud non è tanto allegro). Sul campo i pochissimi alianti mi facevano capire di avere realizzato un buon tempo con le mie 6 ore 1 minuto e 40 secondi. Scoprirò più tardi di essere arrivato 4° in standard (dietro Memmert, Stouffs e Ragot) e di essere stato superato solo da 8 in libera realizzando il 12° tempo assoluto. Naturalmente sul campo c'era una confusione incontenibile: le squadre correvano da una parte all'altra mollando pacche sul-

la schiena dei poveri piloti: gli alianti venivano abbandonati dappertutto, le macchine si incrociavano, tutti raccontavano un sacco di storie poco attendibili. Ma solo a sera si comincerà ad avere un'idea dei risultati: 36.000 km. percorsi globalmente, quattro primati nazionali battuti. Le « Patron », diventato nonno per merito di Penaud il giorno prima, offre champagne a tutti. Io ero dispiaciuto solo per Nino che meritava ben altro risultato e sulla cui classe di pilota spero sia inutile discutere. Ero anche un po' suonato tanto è vero, che solo il giorno dopo scoprivo di aver stabilito anche il primato italiano sul triangolo dei 500 (i primati nazionali battuti salivano così a cinque).

La sera dopo un'altra bevuta a carico, questa volta, dei piloti chiudeva tutta la storia. Che giornata, gente.

Considerazioni:

Una gara ideale. Non ho quasi commesso errori e ritengo di aver reso al massimo delle mie possibilità: malgrado questo c'è sempre qualcuno che va più forte. Morale *sono più bravi di noi*, volano di più e meglio, hanno una visione più aggiornata delle tecniche di volo e di impiego del mezzo.

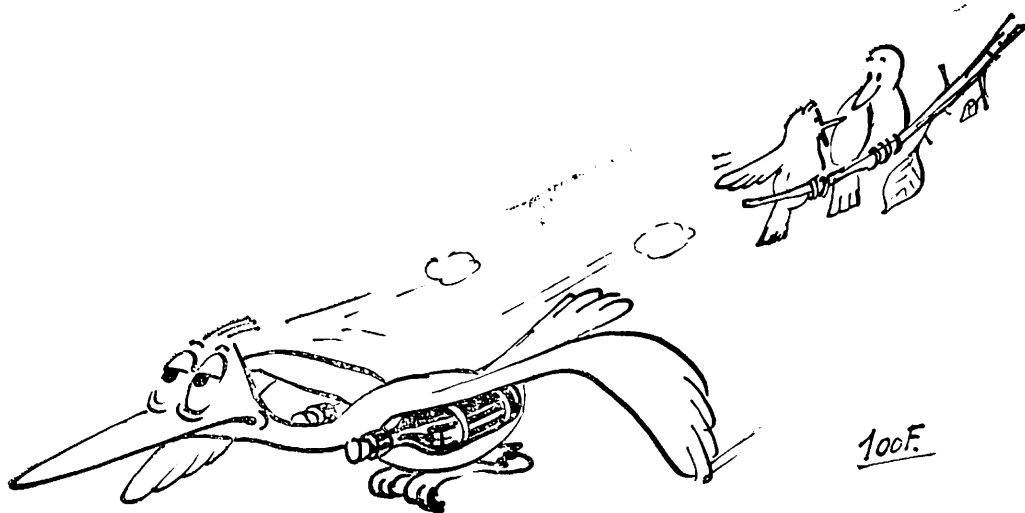
ALTITUDE		METEO																		VENTS					
		JOURNÉE DU 20/7 1971																							
4000m																									
3000m																									
2000m																									
1000m																									
SOL																									
HEURE		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	Heure													
TEMPER. SOUS ABRIS		20°	20°			20°						TEMPER. SOUS ABRIS													
VZ Moyen		2,5 et 3 m/sec. traque des vents S et Ac.																							
Phénomènes favorables		2000 à 2500 mt. cumuli convectifs très élevés																							
Phénomènes néfastes		Cumuli capillaires Zone de Ac à N.E. de Gneu -																							
FIN D'INSTABILITE		1830 - 17h						VENT A L'ARRIVEE						OFE A L'ARRIVEE						1015					

P.S.: I dati tecnici:

I lato: vento da nord 10 nodi - rotta 118° - km. 190 - ascendenze 2-2,5 m/sec. - plafond 1200/1400 mt. - da 1/8 a 3/8 di Cu di modestissimo sviluppo verticale - velocità nei traversoni 130-140 km/h. (Libelle caricato a 31,5 kg./mq.) - tempo impiegato 2 h

II lato: vento da nord 10 nodi - rotta 240° - km. 150 - ascendenze 1,5-3,5 m/sec. - plafond 1400/1600 - strade di cumuli in rotta - velocità nei traversoni 100-110 (per primo tratto), 140-150 km/h (secondo tratto) - tempo impiegato 2 h

III lato: vento da nord 10-15 nodi - rotta 347° - km. 177 - ascendenze (2-1,5 m/sec.) - plafond 1400/1200/1000 - termiche secche - velocità nei traversoni 140-130-120 - tempo impiegato 2 h 01'40".



High performance

— « si dice che col carico alare maggiorato si corre di più! »

Leggete e diffondete "VOLO A VELA"

il modo migliore per mostrare simpatia
alla « vostra » rivista è quello di abbonarvi