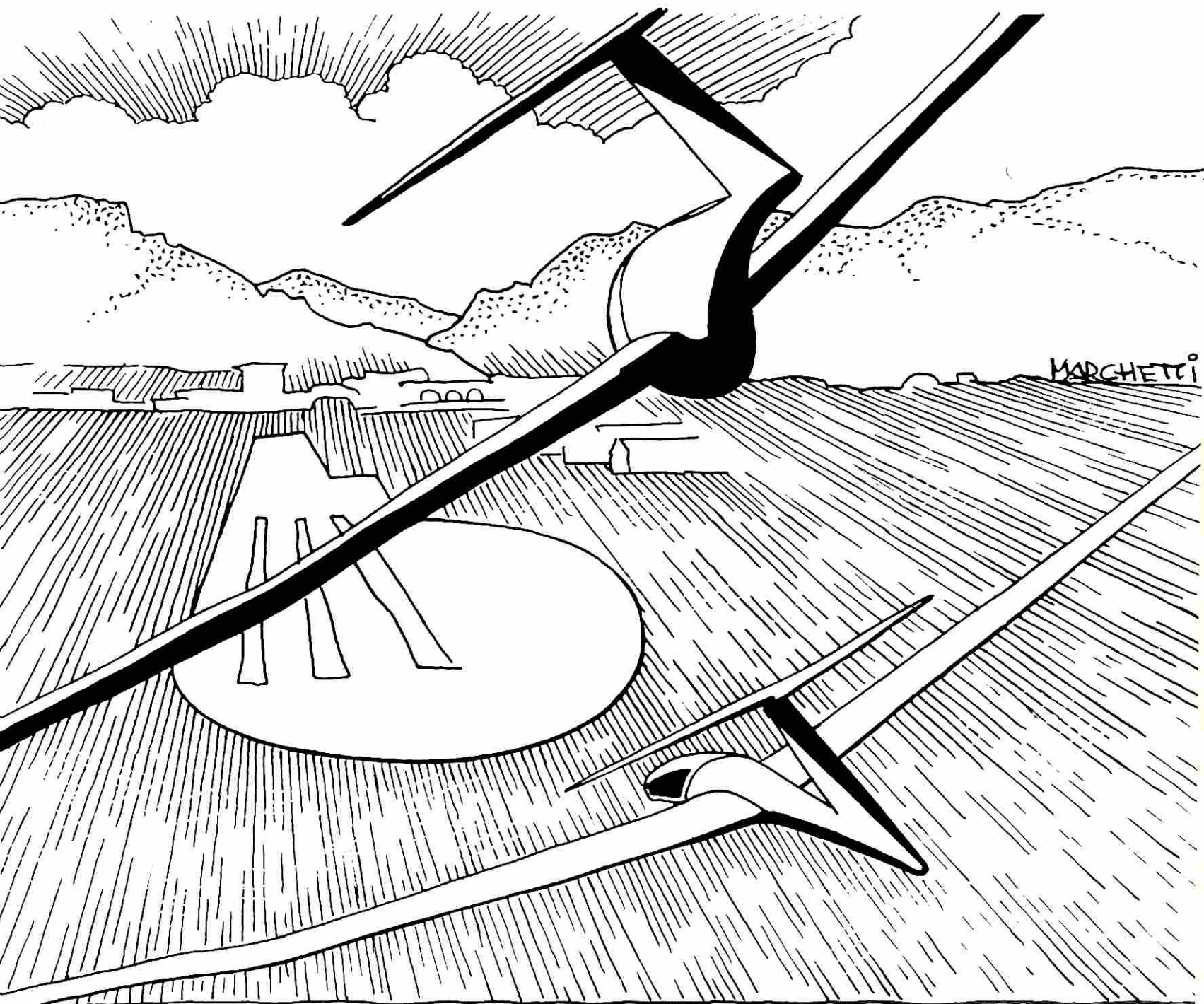
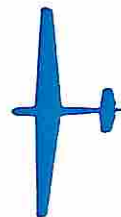


**LA RIVISTA
DEI VOLOVELISTI
ITALIANI**

**LUGLIO - AGOSTO 1981
N. 147**

**VOLO
A
VELA**



i XXI Campionati Italiani

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.



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

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

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

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



Un servizio su misura.

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



VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

COMITATO REDAZIONALE:

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

segreteria:
Paola Bellora

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIVV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

REDAZIONE e AMMINISTRAZ.

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. 0332/310073 - CAP 21100
Codice Fiscale 00581360120

ABBONAM. PER ANNO SOLARE

pubblicazione bimestrale

ITALIA

sostenitore	L. 100.000
ordinario	L. 35.000
cumulativo	L. 25.000

ESTERO

ordinario	S. 40
-----------	-------

UNA COPIA	L. 6.000
-----------	----------

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

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

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

LUGLIO - AGOSTO 1981

N. 147

SOMMARIO:

Necessario innovare	194
Redazioni territoriali e corrispondenti	203
VII Trofeo Colli Briantei	205
V Coppa del Velino	207
Ricordo di «Pirat» Gehriger	212

RIETI 1981:

Senza titolo di Smilian Cibic	213
XXI Campionati nazionali di Plinio Rovesti	219
Le penalità	232
Organigramma (primo periodo)	233
XXI Campionati nazionali di Pierluigi Duranti	234
Alexander Gross	237
Enti e piloti partecipanti	238
Tabelle riassuntive delle prove	238
Organigramma (secondo periodo)	239
Tabelle dei temi, dei piloti e chilometri	240
Le velocità	241
I volovelisti ringraziano	242
Questionario di Volo a Vela	243
Procedure per partenza simultanea	244
Il volo a vela nella filatelia	249
Qui Milano	251
Piccoli annunci	252
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	263

IN COPERTINA:

Nel dubbio di scelta delle diverse fotografie, abbiamo dato la preferenza al disegno di Carlo Marchetti. Il campo di volo, per coloro che non hanno ancora avuto la fortuna di andarci, è quello di Rieti.

Necessario innovare

Chiudiamo questo numero giusto in tempo per VALBREMBO e la 7ª MOSTRA MERCATO, che vedrà anche una nostra più concreta collaborazione.

Nel contempo abbiamo tra le mani gran parte del materiale che utilizzeremo per il prossimo numero che uscirà per BOLOGNA in occasione del BRIEFING DELLE DUE TORRI indetto per Domenica 29 novembre.

Anche il sesto numero è in cantiere.

Non contiamo le pagine — e sono tante — così come non abbiamo ancora contate le lire spese — e sono un mucchio — ma sappiamo che le tante pagine sono possibili perchè a fronte delle tante lire c'è il nostro Editore, c'è l'Aero Club d'Italia con gli abbonamenti, che consentono di far arrivare VOLO A VELA agli Aeroclubs ed ai centri direzionali del CONI, ci sono i nostri sostenitori con la pubblicità, ci sono i nostri abbonati, anche se sono sempre pochi. In sostanza c'è una volontà, una solidarietà, che ci è di stimolo.

E noi andiamo avanti.

Questo numero è ovviamente dedicato a Rieti, così come in precedenza ed in futuro Rieti è stata e sarà sempre nel mirino di VOLO A VELA in quanto dobbiamo assolvere all'informazione ed all'archivio, ma anche e soprattutto alla valorizzazione di questo nostro grande patrimonio volovelistico. Patrimonio volovelistico che, attraverso l'Ae.CCVV, deve adempiere ai tanti compiti che lo attendono, sia in campo nazionale che in campo europeo.

E per fare questo è necessario innovare.

Tanto per citare e senza la pretesa che siano i più importanti, incominciamo a segnalare qualche argomento.

Gli stages avviati da alcuni anni sono stati una grande invenzione.

Ora occorre migliorare il livello qualitativo affinché possano rappresentare anche una scuola di affinamento per i nostri piloti più giovani che vengono alla ribalta volovelistica.

Poichè preziose macchine sono affluite a Rieti ed altre ancora più preziose stanno per giungere, bisognerà pensare anche ad una officina adeguata ai lavori che si ren-

deranno necessari.

A questo punto, anche per valorizzare gli investimenti, l'Ae.CCVV potrebbe assolvere all'addestramento ed alla specializzazione del personale ausiliario, facilitando la certificazione dello stesso.

Per i «destini europei» ben vengano i prossimi campionati, bisogna però guardare oltre la siepe e non trovarci il buio. Occorre trovarci idee chiare proiettate in un futuro che vada più in là dei probabili mondiali del 1985.

Occorrerà formare uomini con l'ingegnosità italiana e la mente europea, e non sarà facile. Appunto per questo è necessario innovare in tempo, confortati dalla generosità del cielo di Rieti che offre il supporto di un'attività volovelistica che il resto d'Europa ci invidia e che noi dovremmo porre anche a loro disposizione per un comune miglioramento del volo a vela.

Naturalmente Rieti non è tutto il volo a vela italiano. Non ce ne dimentichiamo mai. Il volo a vela italiano è anche in alcune aviosuperfici sulle quali operano in «eccessivo silenzio» tanti appassionati.

Sappiamo di Borgo San Lorenzo, del Borro, di Vipiteno, abbiamo appena appreso di Rivoli di Osoppo.

Sappiamo dei fermenti di Palermo, di Viterbo, di Voghera, di Levaldigi. Ma anch'essi tacciono.

Purtroppo il tentativo di dar vita alle Redazioni Territoriali non ha sortito l'effetto sperato. Pazienza, studieremo qualche altro mezzo per poter raccogliere la voce, le opinioni ed i problemi di tutti.

A presto e ricordatevi: domenica 29 novembre tutti a Bologna per il Briefing!

Renzo Scavino

P.S. - A proposito di innovare: le classifiche corrispondenti alla realtà delle formule sono solo un ritorno alla normalità.

Poichè il calcolatore lavora un po' meno gli si potrebbe far indicare, sulle classifiche giornaliere, i valori di N grande e n piccolo introdotti nel calcolo del punteggio ed inoltre distinguere, tra i piloti a zero punti, quelli che hanno tagliato il traguardo di partenza e quelli che sono magari decollati ma non sono partiti. Grazie.



GROB G 103

Twin II



Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA s. r. l.

Aeroporto Valbrembo

Via Locatelli, 1 - 24030 Valbrembo (BG)

Tel. 035-612617

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

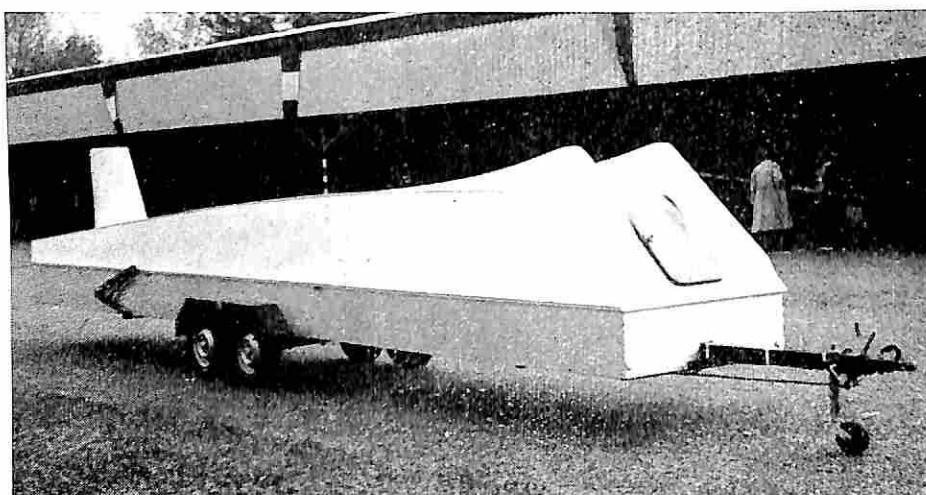


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto alianti

(omologato dal Ministero dei Trasporti
con Cert. n. 16890, OM del 4-7-1977)



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance
Classe Libera, 20 m con flaps

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500
10146 TORINO - Tel. 011 - 47.02.768**

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione alianti in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.
Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.



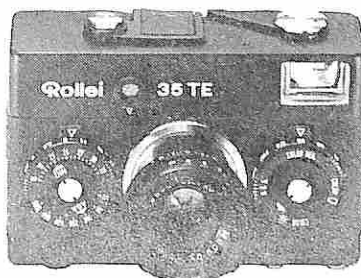
photo by A. Pronzati

La Rollei 35 è perfetta come una macchina fotografica da 400.000 lire *(ma te la porti dietro anche quando non hai tasche).*

Tutto ciò che chiedi a una macchina fotografica, Rollei 35 può dartelo: perchè è un "concentrato" di tutti i ritrovati in fatto di ottica, meccanica e funzionalità.

Rollei 35 ti segue dappertutto, anche dove una normale macchina fotografica sarebbe un impiccio, e ti assicura gli stessi risultati ad un prezzo nettamente inferiore.

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



molto anche a te perchè è simpatica, disinvolta, pratica. Come i blue jeans. Perchè è facile da usare, sicura, poco ingombrante.

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

Rollei
Eleganz und Präzision

Prospetti gratuiti dalla distributrice per l'Italia: ERCA S.p.A. - viale Certosa, 49 - 20149 MILANO

ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



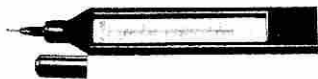
DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA
 Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A
 Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



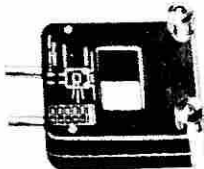
PUNTALE ALTA TENSIONE
 Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.
 Mod. VC6



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



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



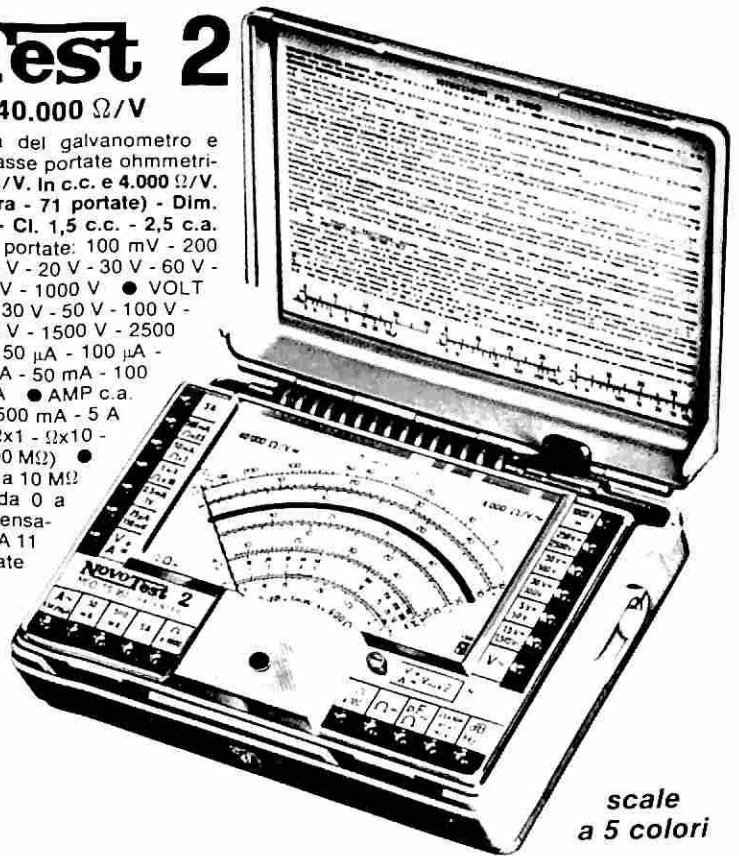
RIDUTTORE CORRENTE ALTERNATA
 Mod. TA6/N portata 25 A - 50 A - 100 A - 200 A

NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

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

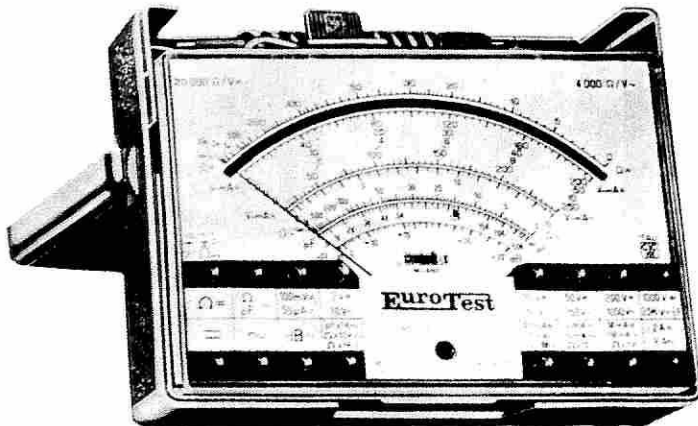
Mod. TS 161 - 40.000Ω/V. In c.c. e 4.000Ω/V. in c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.



scale a 5 colori

EuroTest

20.000 Ω/V



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

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

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

RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

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



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



alfa

20.000 Ω/V

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

PROTEZIONE TOTALE!!!



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



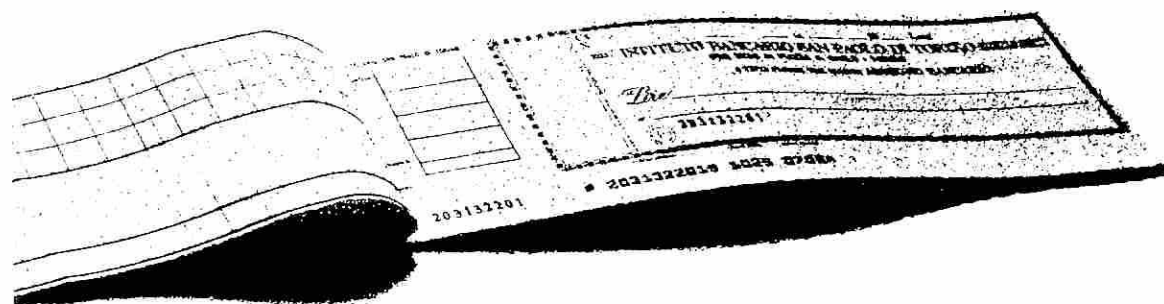
automobili di precisione



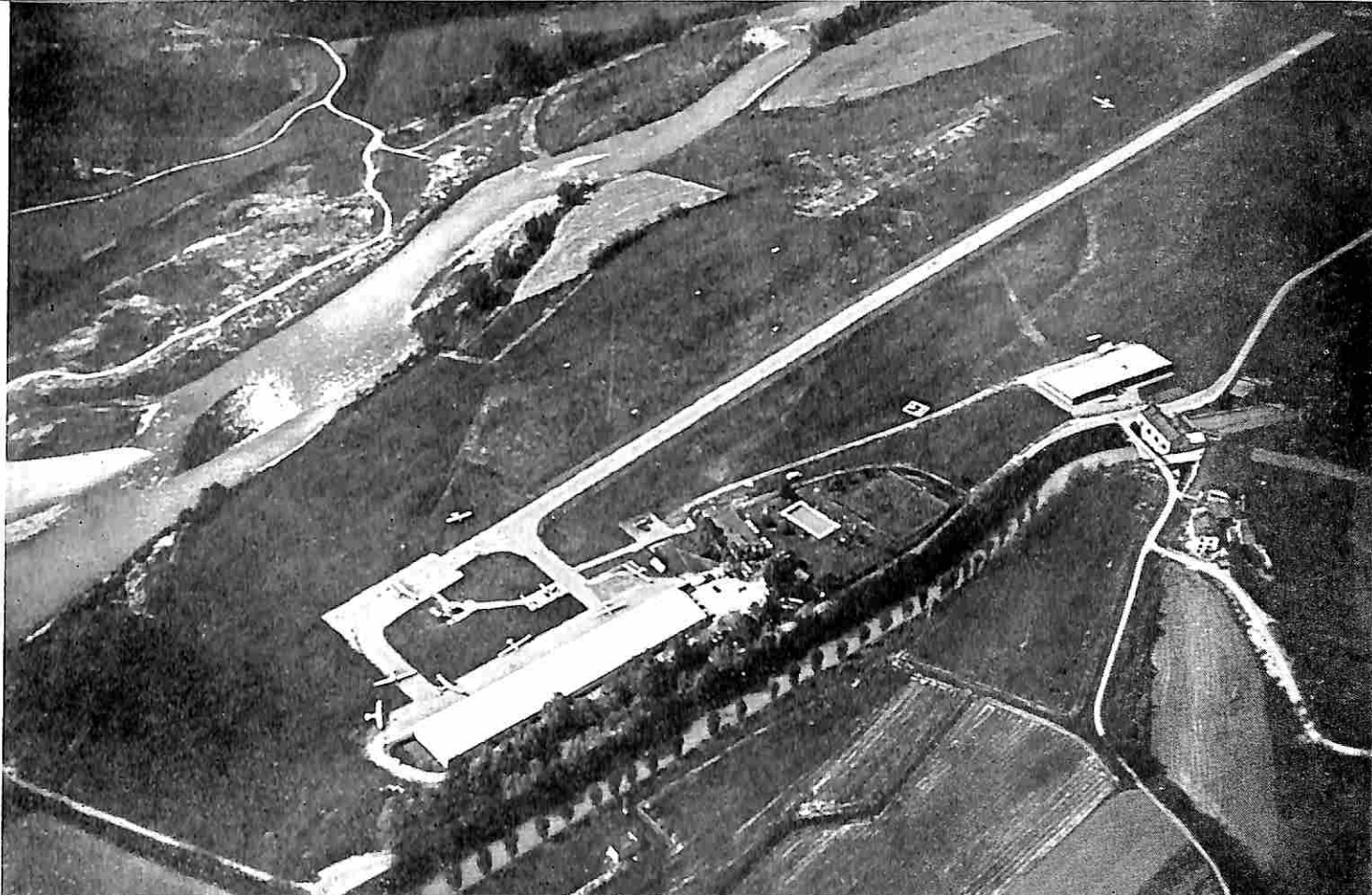
sanpaolo UP

**al Sanpaolo
un conto corrente
su misura**

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



**ISTITUTO BANCARIO
SANPAOLO DI TORINO**



AVAO Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

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

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

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

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

eredi ANTONIO ROCCA mollificio

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

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

Le Redazioni Territoriali ed i corrispondenti dai campi di volo

- TORINO** : per la Valle d'Aosta, il Piemonte e la Liguria
Direzione : Emilio Tessera Chiesa - Via Puccini, 25 - 10045 PIOSSASCO - TO
Danilo Spelta - Corso M. d'Azeglio, 118 - 10126 TORINO
Segreteria : Guido Lucco - c/o Ae.C. Torino, Strada Berlia - TORINO
(tel. 011/286515)
- Corrispondenti da:
TORINO :
AOSTA : Roberto Martinet - Via Farinetti, 11 - 10010 CASCINETTE D'IVREA - TO
LEVALDIGI : Giuseppe Caimotto - Via Leoncavallo, 57/B - 10154 TORINO
NOVI LIGURE : Marciano Capanera - Via La Spezia, 9/2 - 16149 SAMPIERDAR. - GE
- COMO** : per la Lombardia e diversi
Direzione : Francesco Scavino - Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Segreteria : Patrizia Golin - Viale F.lli Rosselli, 17 - 22100 COMO
(tel. 031/558437)
- Corrispondenti da:
ALZATE : Giancarlo Maestri - fraz. Nobile - 22046 MONGUZZO - CO
Andrea Strata - Via Teocrito, 25 - 20128 MILANO
CALCINATE : Liliana e Vittorio Colombo - Via Redipuglia, 3 - 21052 BUSTO A. - VA
Paolo Fraenza - Via Mazzini, 40 - 21052 BUSTO A. - VA
CREMONA : Santino Arcari - Piazza IV Novembre, 7 - 26100 CREMONA
Pietro Bolzoni - Via Dante, 109 - 26100 CREMONA
VALBREMBO : Sergio Capoferri - Via Pradello, 2 - 24100 BERGAMO
Pino Brugali - Aeroporto - 24030 VALBREMBO - BG
PARMA : Emilio Pastorelli - Via Roma, 52 - 20073 CODOGNO - MI
LUCCA : Renato Carmassi - Via Pisana, 119/G - 55100 LUCCA
- VICENZA** : per il Veneto, l'Alto Adige ed il Friuli
Direzione : Smilian Cibic - Via Napoli, 29 - 36100 VICENZA
Segreteria : Piergiorgio Ellero - Via Elmas, 2 - 36030 CALDOGNO - VI
(tel. 0444/42114)
- Corrispondenti da:
VICENZA e THIENE : Piergiorgio Ellero - Via Elmas, 2 - 36030 CALDOGNO (VI)
PADOVA : Mario Dal Bianco - Via Vergerio, 15 - 35100 PADOVA
ASIAGO :
BELLUNO :
TRENTO : Vittorio Cerbaro - Corso Buonarroto, 13 - 38100 TRENTO
Giorgio Galetto - Viale Trento, 18 - 38052 CALDONAZZO - TN
BOLZANO : Giorgio Weber - Via Collina, 29 - 39018 TERLANO - BZ
VIPITENO : Mirko Baldessari - fraz. Tunes - 39049 VIPITENO - BZ
TRIESTE :
UDINE : Bruno Tullio - Via Casali Tullio, 2 - 33010 CASSACCO - UD

- BOLOGNA** : **per l'Emilia Romagna e la Toscana**
- Direzione : Sandro Serra - Via dei Colli, 45 - 40136 BOLOGNA
 Segreteria : Sergio Candini - Via A. Bondi, 51 - 40138 BOLOGNA
 (tel. 051/307909)
- Corrispondenti da:
- BOLOGNA : { Enzo Stanzani - Via del Lido, 88 - 40133 CASALECCHIO - BO
 MODENA : { (tel. 051/571131)
 REGGIO E. : {
 FERRARA : Giorgio Villani - Via Borgoleoni, 79 - 44100 FERRARA
 Francesco Borghi - Via Algeria, 29 - 44100 FERRARA
- ROMA** : **per l'Italia Centrale, Meridionale e le Isole**
- Direzione : Mario Ferrari - Via Laurentina, 563 - 00143 ROMA
 Segreteria : Anna Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA
 (tel. 06/7480760)
- Corrispondenti da:
- GUIDONIA : Giancarlo Faraoni - Piazza Minucciano, 12 - 00139 ROMA
 Pietro Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA
- L'AQUILA : Ferruccio Zecca - c/o AeroClub C.P. 23 - 67100 L'AQUILA
 FOLIGNO : Alberto Filippucci - c/o AeroClub C.P. 180 - 06034 FOLIGNO - PG
 PESCARA :
 VITERBO : A. Filippini - c/o AeroClub - Aeroporto di VITERBO 01100
 FOGGIA : Gaetano Pecorella - Via G. Calvanese, 45 - 71100 FOGGIA
 PALERMO : Willy Ribolla - c/o AeroClub - Aer. Bocca di Falco - 90100 PALERMO
 RIETI :
 per l'ACCVV : Willy Marchetti - Viale degli Oleandri - 05100 TERNI
 Dario Laureti - c/o ACCVV - Aeroporto di RIETI 02100
 per il GVA : Luca Urbani - Via Eupoli, 90 - 00124 CASAL PALOCCO - ROMA
- LUGANO** : **per l'Estero**
- Direzione : Gino Albonico - GIRAIR S.A. - Via Aeroporto - 6982 AGNO - CH
 (tel. 091/593012 - Telex 73274)

Sollecitiamo i disponibili alla buona volontà perchè si mettano in contatto con la Redazione Territoriale pertinente affinchè si possa avere un amico, un collaboratore - anche un critico ovviamente - su ogni campo di volo.



Anche quest'anno la disputa del VII Trofeo Colli Briantei — la ben nota gara di volo a vela con partenza simultanea, organizzata dall'A.V.M. nell'aeroporto di Alzate Brianza nei giorni 19-21 e 27-28 giugno 1981 — è stata accompagnata da condizioni meteorologiche non del tutto favorevoli.

Come lo scorso anno, infatti, sull'Italia ha dominato, per tutta la durata delle gare, una saccatura depressionaria che, con la sua circolazione ciclonica, ha continuato a convogliare sulle regioni settentrionali, con orti venti da NW, aria di origine polare umida e fredda (fig. 1).

Nei giorni precedenti l'inizio della competizione, il flusso da NW ha soffiato con forte intensità non soltanto in quota ma anche negli strati superficiali, tanto da permettere la formazione di vivaci movimenti ondulatori di sottovento in tutte le regioni prealpine nord occidentali dell'Italia. (La vigilia della gara il pilota Sandro Villa, nel corso di un volo d'addestramento, ha superato in onda i 4.000 metri).

Il 19 giugno, però, dal suolo a 2.000 m, il vento è notevolmente diminuito d'intensità ed i movimenti ondulatori sono scomparsi dal cielo della Brianza. Va rilevato tuttavia che per oltre ventiquattro ore le regioni prealpine nord occidentali hanno continuato ad essere interessate da una circolazione residua di aria fohnizzata abbastanza secca ed instabile (fig. 2). Alle ore 9.00 del 19 giugno sul campo di Alzate l'umidità relativa era infatti del 30% e la temperatura del punto di rugiada di 0°C.

I valori di tali parametri acconsentirono, fin dalle prime ore del mattino, di pensare con un certo ottimismo alla possibilità di svolgere quel giorno buoni temi di gara, non ostante la saccatura depressionaria e la circolazione ciclonica regnante in quota. Gli stessi concorrenti iscritti

VII Trofeo Colli Briantei

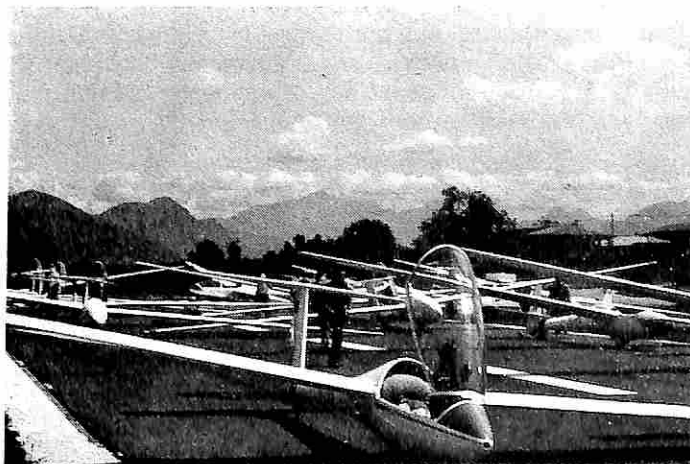
Non ostante la... "saccatura depressionaria" due ottimi triangoli

Note meteorologiche
e risultati sportivi a cura di
Plinio Rovesti

alla competizione (26 in tutto), intuirono, dall'aria frizzante che spirava sul campo in quel primo giorno di gara, che la giornata avrebbe loro offerto buone condizioni di veleggiamento termico. E quando al Briefing vennero illustrate le condizioni meteorologiche ed il direttore di gara annunciò i temi del giorno (fig. 3) piloti ed aiutanti di squadra esultarono felici.

Alle 12,30 iniziarono le partenze. Erano schierati in linea di volo 22 alianti: 9 della classe Standard, 7 della classe Corsa e 6 della classe Biposti; mentre il cielo andava popolandosi di promettenti cumuli (fig. 4 e 5).

Le gare si sono svolte regolarmente favorite dalle buone condizioni termiche annunciate al Briefing. Un solo pilota della classe Standard ha atterrato fuori campo



Lo schieramento sulla testata pista d'involo degli alianti partecipanti al VII Trofeo Colli Briantei nell'Aeroporto volovelistico di Alzate Brianza.

dopo aver percorso 224 Km (Peccato! Ma forse il nostro concorrente ha avuto troppa fretta...).

Ecco i primi cinque classificati in ciascuna delle tre classi in gara:

Classe Standard

1) Bertoncini Luigi	media 99,275 Km/h	punti 1000
2) Cairoli Gianni	media 89,512 Km/h	punti 958
3) Coppi Clemente	media 83,089 Km/h	punti 931
4) Avanzini Luciano	media 76,993 Km/h	punti 905
5) Clerici Adriano	media 75,578 Km/h	punti 899

Classe Corsa

1) Monti Roberto	media 110,549 Km/h	punti 1000
2) Colombo Vittorio	media 106,716 Km/h	punti 985
3) Gavazzi Marco	media 105,935 Km/h	punti 982
4) Viscardi Pietro	media 87,737 Km/h	punti 912
5) Lamm Max (CH)	media 86,763 Km/h	punti 908

Classe Biposti

1) Briigliadori Leon.	media 99,113 Km/h	punti 1000
2) Ciceri Massimo	media 81,105 Km/h	punti 923
3) Pogliani Giuseppe	media 69,649 Km/h	punti 874
4) Lanzi Alessandro	media 69,258 Km/h	punti 873
5) Mantica Umberto	media 69,136 Km/h	punti 872
6) Briigliadori Ricc.	media 68,470 Km/h	punti 869

Il giorno 20 giugno permane sull'Italia la citata circolazione depressionaria, al suolo ed in quota (fig. 6). Impulsi di aria relativamente fredda ed instabile proveniente dal Mare del Nord raggiungono la Valle Padana e le regioni dell'Italia centrale, mantenendo ovunque condizioni di variabilità. L'aria è molto più umida del giorno precedente; infatti alle ore 9.00 sul campo di Alzate l'umidità relativa è del 70% e la temperatura del punto di rugiada è di 12 °C. Pertanto la base di condensazione dei cumuli si abbasserà notevolmente, passando dai 2.750 m del giorno precedente a 1.200 m QNH. Anche la copertura del cielo è superiore a quella del 19 giugno, e raggiunge in molte zone i 7/8.

E' facile capire che le condizioni termiche offerte da questa seconda giornata sono piuttosto modeste. La commissione preposta alla scelta dei temi di gara si adegua alla situazione meteorologica ed assegna ai concorrenti di tutte le classi un unico tema: corsa su circuito triangolare sul percorso Alzate - Lecco - Campo dei Fiori (Hotel) - Alzate, per complessivi 97,5 Km (figura 7). Il tema è modesto, ma di non facile compimento per le condizioni meteorologiche regnanti.

Ecco i risultati conseguiti dalle tre classi in gara:

Classe Standard

Concorrenti partiti 9; hanno compiuto la prova 5 piloti e 4 hanno atterrato fuori campo. Si sono classificati ai primi 5 posti i seguenti concorrenti:

1) Bertoncini Luigi	media 64,121 Km/h	punti 1000
2) Villa Alessandro	media 60,041 Km/h	punti 964
3) Ghiorzo Stefano *	media 61,698 Km/h	punti 949
4) Cappi Clemente	media 45,455 Km/h	punti 835
5) Dell'Orto Gaet. *	media 38,411 Km/h	punti 742

* Penalizzato con 30 punti per foto pilone Lecco fuori angolazione.

Classe Corsa

Sono partiti 7 concorrenti, che hanno compiuto tutti la prova. Ecco i primi 5 classificati:

1) Gavazzi Marco	media 88,502 Km/h	punti 1000
1) Monti Roberto	media 88,453 Km/h	punti 1000
3) Lamm Max (CH)	media 74,936 Km/h	punti 901
4) Fraenza Nicola	media 65,121 Km/h	punti 830
5) Colombo Vittorio	media 64,904 Km/h	punti 828

Classe Biposti

Sono partiti 6 concorrenti, due dei quali hanno compiuto la prova. Hanno atterrato fuori campo due piloti ed altrettanti sono rientrati ad Alzate dopo aver aggirato il pilone di Lecco. Ecco la classifica della prova:

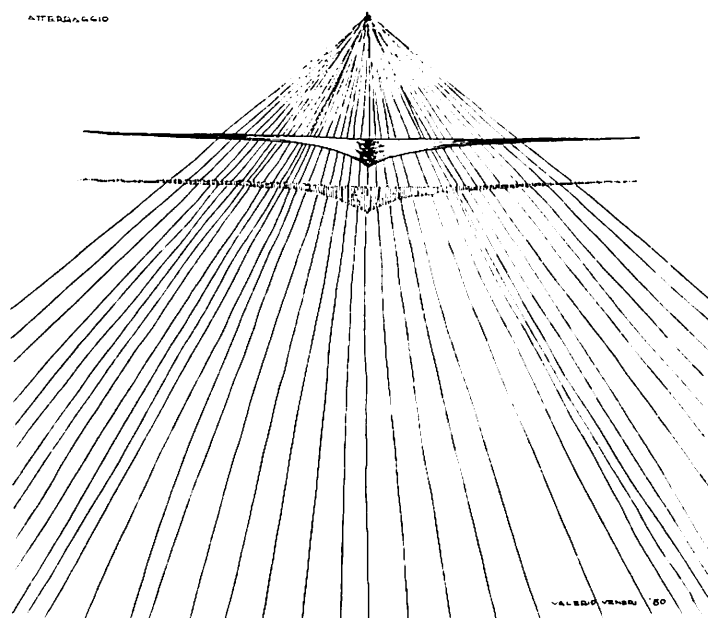
1) Briigliadori Leon.	media 65,096 Km/h	punti 1000
2) Mantica Umberto	media 32,332 Km/h	punti 712
3) Maestri Giancarlo - atterr. a Ligornetto		punti 339
4) Ciceri Massimo - atterr. a Calciniate		punti 292
5) Pogliani Giuseppe - atterr. ad Alzate		punti 152
6) Lanzi Alessandro * - atterr. ad Alzate		punti 122

* Penalizzato di 30 punti per foto pilone Lecco fuori angolazione.

Il giorno 21 giugno la situazione meteorologica è immutata. Impulsi di aria fredda provenienti da nord raggiungono le regioni dell'Italia settentrionale mantenendovi condizioni di notevole instabilità. Viene tuttavia assegnato ai concorrenti lo stesso tema di gara del giorno precedente; ma formazioni temporalesche sparse in tutte le regioni alpine e prealpine dell'Italia settentrionale impediscono ai piloti di compiere la prova.

Le stesse condizioni meteorologiche sfavorevoli si sono presentate anche nei giorni 27 e 28 giugno; pertanto non è più stato possibile gareggiare. La competizione, comunque, a norma di regolamento, è valida a tutti gli effetti anche con le sole due prove disputate.

Plinio Rovesti



5^a Coppa del Velino

Fotoreportage meteo - sportivo
di Plinio Rovesti

L'esordio di..... "Afrodite" non ha confortato i volovelisti in gara a Rieti

Nei primi giorni di luglio, cioè alla vigilia della V Coppa del Velino, in una conferenza stampa indetta a Roma al Ministero dell'Aeronautica, il nostro Servizio Meteorologico annunciava che in avvenire le previsioni meteo sarebbero state fatte con tre giorni di anticipo. Previsioni meteo fino a 80 ore! senza più l'interpretazione, spesso incerta, dei meteorologi. Previsioni «oggettive», dunque, automatizzate ed espresse in numeri con undici dati caratteristici di 35 località italiane.

La notizia ha suscitato grande interesse tra i piloti di volo a vela (e certamente anche tra gli sportivi in genere), tanto che alla vigilia dell'importante competizione volovelistica d'inizio estate, sul campo di Rieti non si parlava che di... «AFRODITE».

Con tale nome, infatti, evocatore di seducenti immagini mitologiche, il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ha battezzato il sistema a modello numerico che permette di proiettare le previsioni meteorologiche in un futuro abbastanza esteso, acconsentendo addirittura di anticipare sino ad 80 ore non solo le previsioni su nuvolosità, base delle nubi, venti, precipitazioni, visibilità, ma anche di stabilire, in limiti geografici relativamente ristretti, le previsioni stesse.

Chi, come i volovelisti, è abituato a considerare con una certa cautela anche le previsioni a brevissimo termine (tanto più in regioni montane, caratterizzate da notevoli differenze nel microclima di zone pur vicinissime fra loro); chi, come il «meteo» di gara ha imparato a fare i conti con i capricci del tempo (volutibile appunto come la dea dell'a-

more), aspetta l'esordio di «AFRODITE» con un misto di speranza, di diffidenza e di curiosità. Ma, ahimè, se le belle donne amano farsi attendere, «AFRODITE», da bella dea qual è, è mancata addirittura all'appuntamento! Non per colpa sua, certo, ma per un'avaria al suo «cocchio», ossia alle telescriventi e ai due «Fac Simile» meteorologici in dotazione alla locale stazione meteo dell'Aeronautica. E così, scettici e ottimisti si sono visti sfumare l'occasione per verificare l'effettiva validità del nuovo servizio, in particolar modo nell'ambito volovelistico. Ma l'«esame di idoneità» è stato solo rinviato — almeno si spera — di qualche settimana.

Intanto, però le situazioni sinottiche che qui ci accingiamo ad illustrare, per i primi tre giorni di gare, per cause di forza maggiore sono state ricavate dall'analisi al suolo delle ore 12.00 TMG del 4-5 e 6 luglio 1981, riportate dal «Corriere della Sera».

Parimenti, il pronostico volovelistico è stato formulato col solo ausilio del locale sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto nella valle reatina sino all'isoterma di 0°C dal pilota Dario Laureti, e dal sondaggio del vento in quota effettuato dagli aerologi della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti.

Chiudiamo la parentesi aperta a proposito dell'esordio di «AFRODITE» e continuiamo la nostra rapida rassegna sullo svolgimento della V Coppa del Velino.

5 luglio 1981

Prima giornata di gara

L'alta pressione sull'Italia è in fase

di ulteriore consolidamento. Perturbazioni in transito sul nord Europa influenzano marginalmente l'arco alpino.

Ecco la graduatoria dei quattro concorrenti che hanno completato la prova, risultata molto interessante, anche se alquanto selettiva:

- 1) Salvo D. media 73,904 Km/h
con punti 936
- 2) Lamera F. 73,537 Km/h
con punti 934
- 3) Balbis C. 75,775 Km/h
con punti 902 (handicap)
- 4) Meriziola S. 56,342 Km/h
con punti 889

6 luglio 1981

Seconda giornata di gara

Sull'Italia permane un campo di alte pressioni. Il percorso di gara è questa volta contenuto in limiti assai modesti, per la presenza di forti venti di caduta da NE in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico.

Ecco i nominativi dei primi tre classificati:

- 1) Lamera F. media 91,696 Km/h
con punti 980
- 2) Balzer M. 84,312 Km/h
con punti 892
- 3) Barazzetti e Nidoli 85,644 Km/h
con punti 871 (handicap)

7 luglio 1981

Terza giornata di gara

Sull'Italia permane un campo di alte pressioni. Venti di caduta da NE continuano ad interessare le regioni pedemontane del versante tirrenico.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Lamera F. media 99,862 Km/h
con punti 980
- 2) Salvo D. 97,773 Km/h
con punti 954
- 3) Mussio R. 95,928 Km/h
con punti 890

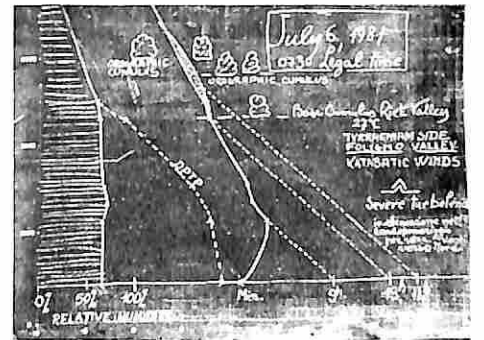
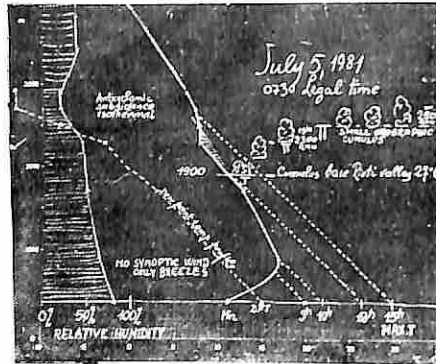
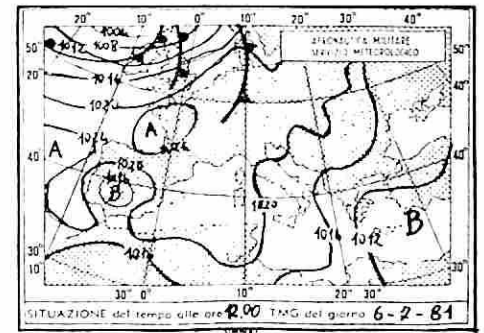
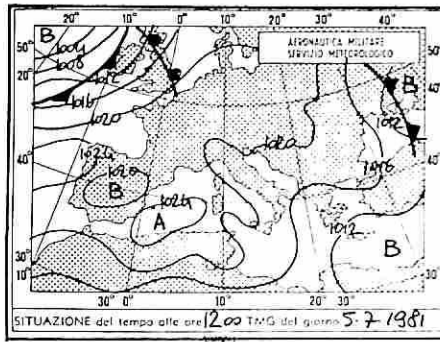
8 luglio 1981

Quarta giornata di gara

Sull'Italia pressione ancora relativamente alta, ma con locale instabilità sulle regioni settentrionali. I venti di caduta da NE si sono notevolmente attenuati.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Salvo D. media 78,800 Km/h
con punti 706
- 2) Meriziola S. 76,562 Km/h
con punti 690
- 3) Grazioli P. 78,175 Km/h
con punti 673 (handicap)



9 luglio 1981

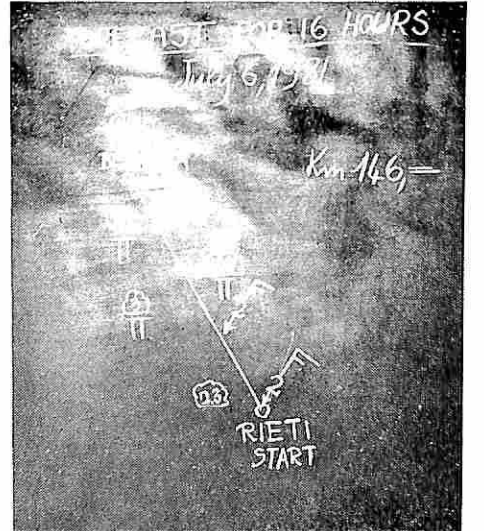
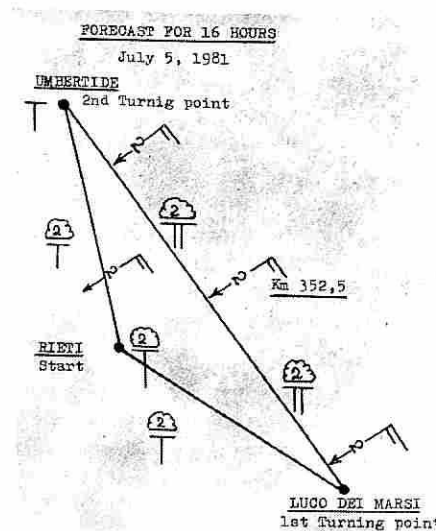
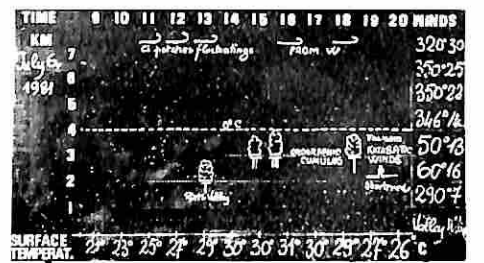
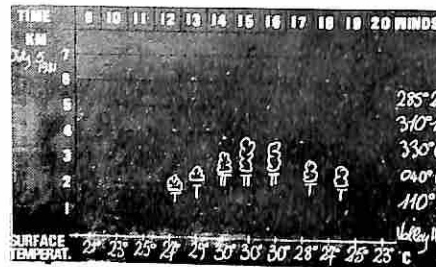
Quinta giornata di gara

Il campo di alte pressioni sull'Italia è in fase di attenuazione per lo approssimarsi da ovest di una perturbazione atlantica, che nei giorni successivi influenzerà il tempo principalmente al nord ed al centro. Un corpo nuvoloso dall'entroterra algerino raggiunge la Sicilia.

La prova è stata avversata da qualche acquazzone nelle regioni del versante adriatico ed è risultata piuttosto difficile. Fiorenzo Lamera, che era in testa alla classifica generale dall'inizio delle gare, è stato costretto a prender terra nei pressi di Gualdo Tadino e retrocedere così al terzo posto. Se ne avvantaggia il pilota Demetrio Salvo, che era al secondo posto e che, dopo questa quinta prova, capeggia la classifica generale.

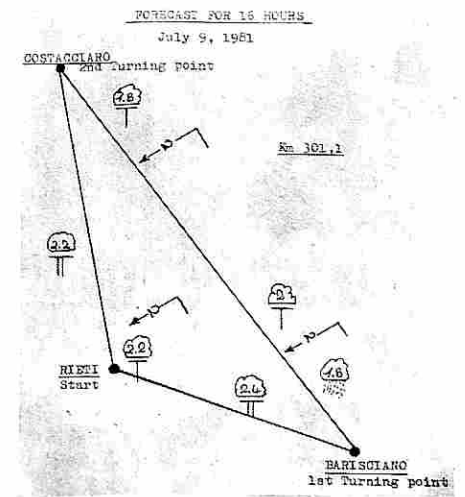
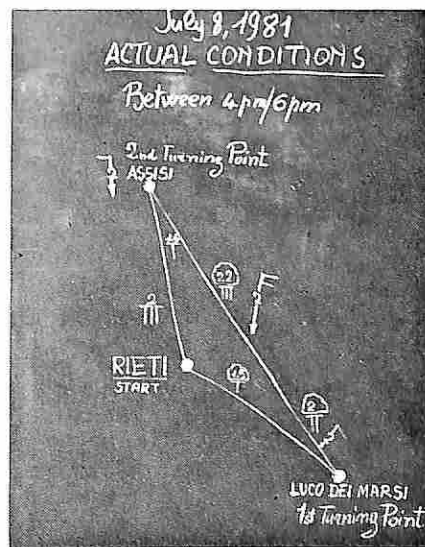
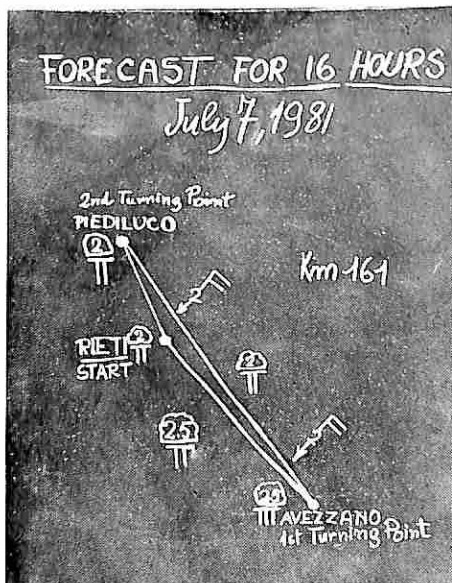
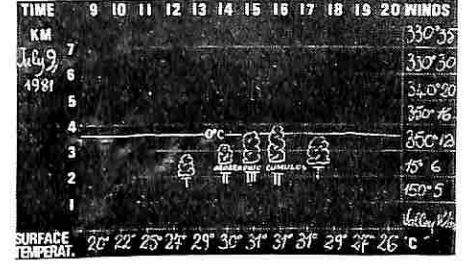
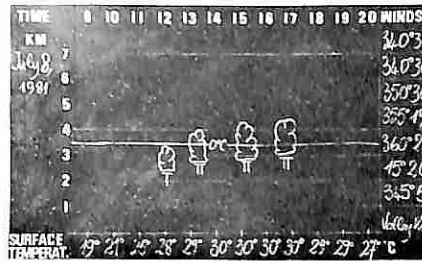
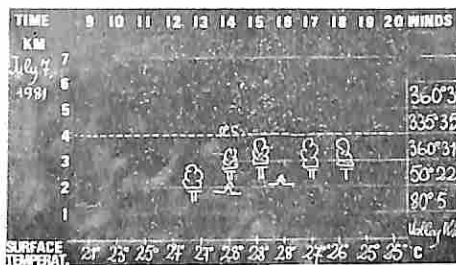
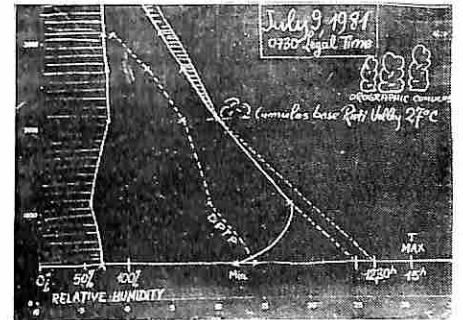
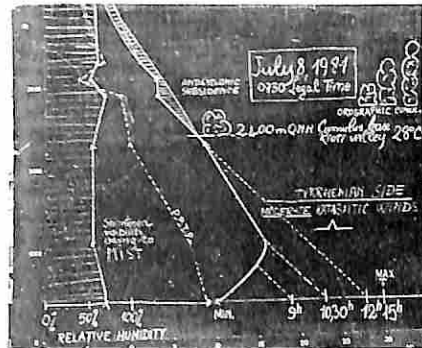
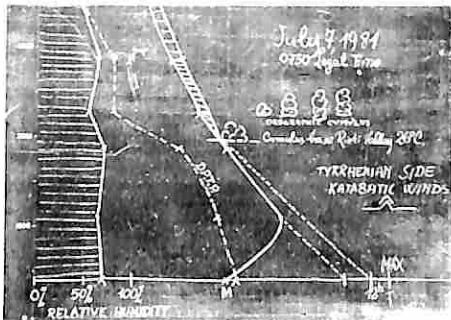
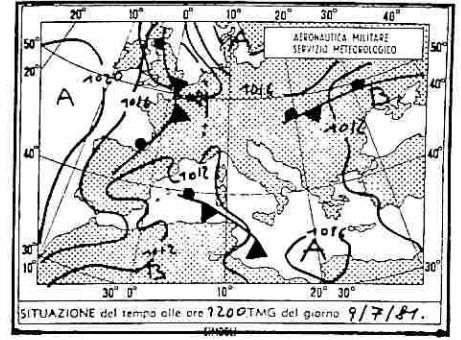
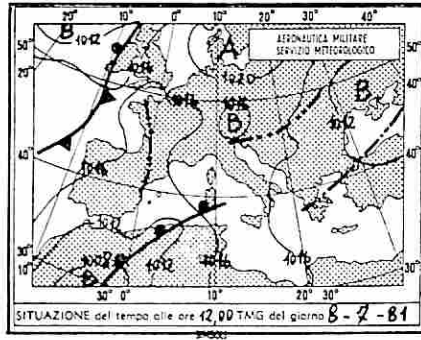
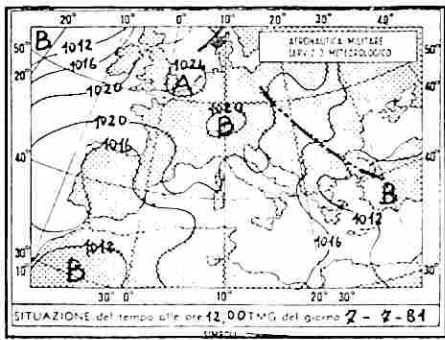
Ecco i nominativi dei primi tre classificati nella quinta prova:

- 1) Balzer M. media 81,876 Km/h
con punti 943
- 2) Balbis C. 86,399 Km/h
con punti 940 (handicap)
- 3) Meriziola S. 79,932 Km/h
con punti 927



Partiti n. 24
Arrivati n. 4
1° a 73,904 Km/h

Partiti n. 26
Arrivati n. 20
1° a 91,696 Km/h



Partiti n. 25
 Arrivati n. 23
 1° a 99,862 Km/h

Partiti n. 26
 Arrivati n. 14
 1° a 78,800 Km/h

Partiti n. 26
 Arrivati n. 13
 1° a 81,876 Km/h

Il giorno 10 luglio è stato dichiarato giorno di riposo, tenuto conto del fatto che le condizioni meteorologiche non erano favorevoli allo svolgimento delle gare. Tali condizioni, purtroppo, si sono protratte anche nei giorni 11 e 12 giugno, caratterizzati da manifestazioni temporalesche in tutte le regioni dell'Italia centrale.

La combattutissima competizione si è conclusa pertanto con l'effettuazione della 5ª prova. Ecco quindi la classifica generale completa dopo la disputa di quest'ultima gara:

1) Salvo D.	con punti 4.295	9) Barazzetti e Nidoli	»	3.417
2) Meriziola S.	» 4.236	10) Muzi E.	»	3.388
3) Lamera F.	» 3.940	11) Balbis C.	»	3.333
4) Balzer M.	» 3.819	12) Paolillo e Colombo	»	3.225
5) Grazioli P.	» 3.766	13) Rasero D.	»	3.161
6) Marzotto G.	» 3.662	14) Viscardi P.	»	3.022
7) Mussio R.	» 3.478	15) Mazzi G.	»	2.971
8) Avanzini L.	» 3.473	16) Pramstraller W.	»	2.934
		17) Pasin V.	»	2.883
		18) Vicarelli M.	»	2.445
		19) Miticocchio P.	»	2.247
		20) Toschi P.	»	2.040
		21) Lora G.	»	1.656
		22) Urbani P.	»	1.547
		23) Pocek V.	»	1.408
		24) Orazi B.	»	1.066
		25) Ziche L.	»	786
		26) Dotti P.	»	712

Domenica 12 luglio 1981, dopo aver constatato il persistere delle condizioni atmosferiche sfavorevoli al veleggiamento, la direzione di gara dichiara conclusa la competizione e procede alla premiazione dei vincitori. Come sempre, la breve cerimonia conclusiva della V Coppa del Velino si è svolta in un clima di grande entusiasmo sportivo.



Il volovelista romano Ing. Demetrio Salvo, vincitore della 5ª edizione della Coppa del Velino, ritratto con la figlia, sua validissima aiutante di squadra.

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 210.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,
INCANNAGGIO
E TORSIONE DI FILATI

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



VCentur

HIGH PERFORMANCE RACING CLASS SAILPLANE

FIRST IN THE XXI ITALIAN CHAMPIONSHIP



- performance gains throughout the entire speed range
- carbon fibre wings with 3-trapezoid planform
- optimally thin profile, especially developed for carbon fibre construction
- uninterrupted wing surface throughout laminar-flow area
- reduced 'bug influence'
- effective SCHEMPP-HIRTH-Flap-Brakes
- choice of two fuselage sizes:
 - normal version for pilot 175 cm (5'9") or taller
 - small version for pilot 175 cm (5'9") or smaller
- empty weight under 220 kg (485 lbs.)

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU KIRCHHEIM-TECK

Ricordo di "Pirat", Gehriger

I Mondiali volgevano al termine a Paderborn quando, il 10 giugno, vicino a Zurigo, dopo aver lottato per un anno contro un male inesorabile, Adolphe Gehriger, «Pirat» per i volovelisti di tutto il mondo, spirava.

E' scomparsa con lui una grossa personalità dell'aviazione, in particolare di quella sportiva, e soprattutto l'«anima» del volo a vela internazionale dal 1946 ai nostri giorni.

Chi l'ha conosciuto non lo dimenticherà mai, tanto era il suo fascino e il suo calore umano. Per chi non ha avuto questa fortuna, è doveroso ricordare l'uomo e l'opera sua.

Lo incontrai per la prima volta a Camphill, in Inghilterra, nel 1954, ma una vera diretta conoscenza data dal 1960, da quando cioè entrai per la prima volta nella «Commissione Internazionale per il Volo a Vela» (CIVV) della FAI. Di questa Commissione Gehriger era Presidente sin dal 1946 e lo restò ininterrottamente per trent'anni, fino al 1976, anno in cui fu eletto Presidente della FAI (Federazione Aeronautica Internazionale).

Con l'opera di quei trent'anni di presidenza della CIVV egli ha lasciato un segno profondo nel volo a vela internazionale.

Nel 1948 organizzò a Samaden (Svizzera), ove convennero 28 concorrenti di 8 Paesi, la prima gara internazionale di volo a vela del dopoguerra. A pieno titolo viene considerata il primo Campionato Mondiale del dopoguerra e il secondo in assoluto (dopo il concorso della Rhön del 1937): quelli di quest'anno a Paderborn sono indicati come i XVII Campionati Mondiali, a conferma che il conto comincia proprio dal remoto 1937. Ma quelli di Samaden furono i primi a presentare in embrione la struttura dei Campionati attuali. Tutta l'evoluzione successiva, così felice e piena di successo, porta l'impronta di Gehriger che costantemente vigilava affinché le decisioni della CIVV fossero coerenti con la linea di sviluppo che egli stesso aveva delineato. Ma non in modo rigido, bensì con l'elasticità necessaria a seguire il progresso.

Così dalla classe unica di Samaden ed Orebro (1950) si passò ai monoposti e ai biposti di Madrid (1952), Camphill (1954) e Saint Yan (1956); poi, quando si delineò la tendenza a quelle che lui stesso chiamò «super-orchidee», si preferì introdurre la classe «tandard» al posto dei biposti: egli era sempre stato contrario al proliferare delle classi. Così, con la «libera» e la «standard», si andò avanti a Leszno (1958), Butzweiler (1960), Junin (1963), South Cerney (1965), Leszno (1968), Marfa (1970) e Vrsac (1972). Poi ancora, ma con una infelice modificazione della definizione FAI dell'aliante «standard», a Waikerie (1974) e Rayskala (1976). A quel punto fu necessario modificare quella nuova definizione dell'aliante «standard», che a lui non era mai piaciuta e a molti non piaceva più. Pur di modificare la situazione, egli si rassegnò all'introduzione di una classe in più, all'aggiunta cioè della nuova «15 metri» alla «libera» e alla «standard» riportata alla vecchia definizione. Così fu a Chateauroux (1978) e quest'anno a Paderborn; e sarà fin quando una delle tre classi non dovesse estinguersi per... morte naturale, cioè per insufficiente numero di iscrizioni.

La prova di distanza libera, cara ai vecchi volovelisti e praticata ai Mondiali fino al 1965, diventava col passare del tempo sempre più onerosa e incompatibile coi confini naturali e politici di molti Paesi. Tuttavia, molte erano le resistenze ad abolirla. Gehriger capì subito che le gare di volo a vela dovevano orientarsi verso le prove di velocità con ritorno alla base e convinse tutti che era questo l'orientamento giusto.

Su tutte le norme del Codice Sportivo FAI, prodotto dalla CIVV, la sua intuizione e il suo buon senso ebbero peso: così anche sulle insegne e sui primati.

I Mondiali li volle proprio così come sono stati e sono tuttora: non soltanto il grande confronto sportivo, ma anche la grande occasione d'incontro dei volovelisti di tutto il mondo, senza distinzione di blocchi e di razze. Pertanto, non si mostrò mai favorevole all'idea di frazionarli: dovevano restare, diceva espressivamente, il grande «Festival» del volo a vela mondiale. E riprovava con energia tutte le manifestazioni di ingerenza della politica nello sport che spesso portavano al rifiuto di partecipare da parte di alcuni, anche molti Paesi. E' accaduto anche quest'anno...

Intuiva con preveggenza anticipazione i pericoli che incombevano su questo sport che amava e di cui esaltava l'enorme potenziale educativo. Così, già parecchi anni fa, intravvide il possibile soffocamento del volo a vela attraverso il dilatarsi degli spazi aerei controllati, e fece la sua mossa alla grande: convinse la FAI che questo era un problema di tutta la aviazione sportiva e che andava portato alla fonte della normativa internazionale.

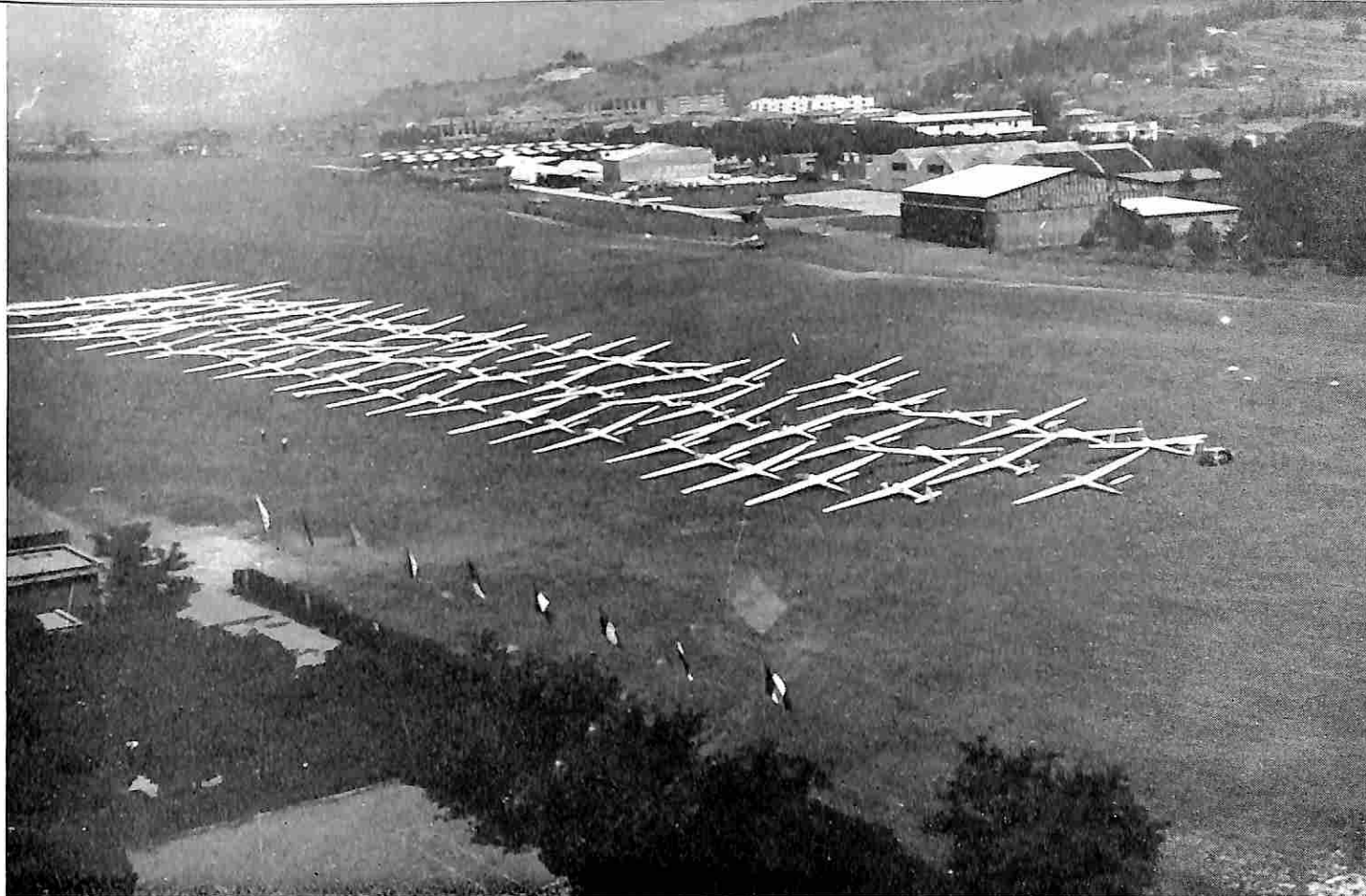
Fu così che la FAI ottenne di essere rappresentata permanentemente all'ICAO, e lo è naturalmente tuttora, proprio da parte di un volovelista che è anche un pilota a motore di vasta esperienza ed ex pilota di aerolinea. L'efficacia di questa mossa comincia già a farsi sentire ma assai più si manifesterà in avvenire. La grande massa dei volovelisti resta ignara di questo oscuro lavoro che pure è vitale per la sopravvivenza del loro sport. Noi abbiamo avuto la fortuna di essere guidati da un uomo straordinario che tutto vedeva e tutto prevedeva tempestivamente.

La sua opera ebbe grande valore anche nel suo campo professionale. Come Direttore delle operazioni della Swissair e come membro del suo Consiglio d'Amministrazione gli è stato riconosciuto un ruolo importantissimo, che probabilmente ha contribuito non poco allo sviluppo preminente di questa Compagnia, ben nota come una fra le più sane ed efficienti.

Il suo lavoro nella CIVV ebbe una tale risonanza nell'ambito FAI che, fatto insolito in questa grande organizzazione che usualmente attinge i suoi Presidenti dall'ambito dei Presidenti degli Aero Club Nazionali, fu chiamato dall'Assemblea Generale alla Presidenza nel periodo 1976-78. Anche qui lasciò la sua traccia ed un affettuoso apprezzamento.

Con l'augurio che il volo a vela continui a vivere e svilupparsi nelle forme e nei modi che egli ha così felicemente individuato, inchiniamoci alla sua memoria.

PIERO MORELLI



Senza titolo

di Smilian Cibic

Mi è difficile parlare di questo campionato, e non credo che sia solo per l'imbarazzo che mi deriva dal fatto che per la prima volta mi sono trovato dall'altra parte del tavolo.

Mi è apparso un campionato strano e nervoso, condizionato pesantemente da situazioni meteo che hanno influito sulle gare e, probabilmente per il gran caldo, sui nervi e sulla resistenza di molti.

Per chi non c'è stato, il fatto che si siano disputate 10 prove in 12 giorni darebbe l'idea di una bella regolarità, ma se si esaminano le cifre più da vicino le cose appaiono un po' diverse.

Le condizioni meteo, con il prevalere di una eccessiva stabilità sul versante tirrenico e di manifestazioni temporalesche sul versante adriatico, e con le improvvise ed imprevedibili variazioni che si sono spesso sovrapposte a questo quadro generale, hanno reso difficile l'opera del meteorologo e l'assegnazione dei temi. Questi sono risultati, ad eccezione della standard, mediamente più corti dell'anno scorso, che già non brillava sotto questo punto di vista, e soprattutto hanno interessato, con una certa monotonia, solo una parte del non vastissimo territorio di gara (Viamaggio non si è mai potuto dare, il tentativo di Pescasseroli e Rivisondoli in una giornata che pareva consentirlo ha portato a numerosi fuori campo).

Come conseguenza quindi temi piuttosto corti, una percentuale di fuori campo molto elevata nella standard (oltre 45%), piuttosto elevata nella libera (36%) e buona solo nella 15 metri (22%).

Naturalmente stiamo paragonando Rieti di quest'anno con una Rieti più normale, perchè anche quello che abbiamo avuto non ha niente a che vedere con quanto è successo quest'anno in giro per l'Europa, nei vari campionati nazionali e nelle altre gare importanti, per non parlare dei mondiali, dove si davano gare ben sapendo come sarebbero andate a finire, o degli europei femminili in Francia, che per la standard non hanno nemmeno avuto il numero di prove sufficienti per l'aggiudicazione del titolo.

LA PARTECIPAZIONE E LE MACCHINE

La partecipazione è stata quest'anno numericamente superiore a quella degli ultimi anni, in particolare quella degli stranieri, affluiti più numerosi (24) che nel 1979, quando c'era in palio la Coppa del Mondo di volo a vela in montagna.

Se ci limitiamo agli italiani, a qualche considerazione interessante si presta l'andamento negli ultimi quattro anni della suddivisione dei partecipanti tra le varie classi. Mentre la libera è diminuita di

un paio di unità e la standard, a parte una punta eccezionale nel 1979, mantiene (con 23 alianti) le sue posizioni, la 15 metri, che correva nel 1978 con la libera, si è accresciuta di 4-5 unità all'anno ed ha raggiunto quest'anno la standard. E' prevedibile che la 15 metri cresca ancora, come è successo nel resto del mondo (ai mondiali superava il 50% del totale dei partecipanti), e la cosa non dovrebbe stupire, dato che si tratta della classe più favorevole dal punto di vista del rapporto prestazioni/prezzo (considerando tra le prestazioni anche la sicurezza) e tenendo conto dell'extra dato dall'allungabilità a 17 metri di quasi tutte le nuove macchine.

Certamente tenderà a diminuire ancora la libera, per le ragioni che vedremo più avanti, mentre potrà riprendere quota la standard per il rinnovato interesse dei costruttori per questa classe, che resta pur sempre la più economica.

Se esaminiamo più da vicino l'argomento macchine iniziando dalla standard, vediamo che almeno due terzi degli alianti in gara a Rieti erano di generazioni ormai superate (Phoebus, Libelle, Cirrus, LS 1). I tre LS 4 e gli altrettanti ASW 19 sono tutti nei primi dieci, ma buona parte dei loro piloti lo sarebbero stati anche con altre macchine, per cui è difficile in base alla classifica dare un giudizio



sugli alianti. Né forse Rieti di quest'anno era particolarmente adatta a far risaltare la dote più importante dell'LS 4, l'insensibilità dei profili alla pioggia ed ai moscerini (a proposito dei quali riteniamo che si sia alla vigilia della introduzione da parte dei costruttori di un dispositivo di pulizia del bordo di entrata).

Nella 15 metri, con un po' di ritardo sul resto del mondo, è sempre più forte la presenza degli ASW 20, finora quasi sempre vincenti, ma ai quali sembrano ora opporsi validamente i Ventus, nuovi per Rieti. Per Gantenbrink che vince a Rieti si potrebbero fare le considerazioni fatte in precedenza per la standard (e gli altri due Ventus, di cui uno pilotato da Rantet, sono piuttosto indietro), ma contemporaneamente Holighaus con lo stesso Ventus ha vinto negli Stati Uniti, sia pure in condizioni molto forti. Resta il fatto che raccogliendo le opinioni di molti piloti si ha l'impressione che questo nuovo tipo vada come l'ASW 20, ma non meglio.

Sembra comunque che il prossimo futuro sia di queste due macchine, e che l'unica minaccia in vista possa essere l'LS 6, peraltro ancora sul tavolo da disegno o quasi.

Nella libera il Nimbus 3 poteva ammazzare la gara, come è successo a Paderborn, dove i primi tre su questo tipo hanno ottenuto mediamente il 22% di punti in più dei tre che seguono: un divario enorme che solo in parte può essere attribuito ai piloti. Ma forse perché la forma di Manzoni non era quella dell'anno scorso, per un po' di sfortuna, o perché il pilota non conosceva ancora bene il mezzo (sembrerebbero confermarlo i due secondi ed un primo posto nelle ultime tre prove), il Nimbus 3 non ha vinto, e non per colpa dell'handicap.

E sportivamente è meglio così, ma il discorso è solo rimandato di un anno, perché l'anno venturo oltre al Nimbus 3 ci sarà anche l'ASW 22, che ormai vola; ed i Kestrelloni, gli ASW 17 ed i Nimbus 2 (anche i recenti 2C) saranno superatissimi, e allora o si rimetteranno in corsa con handicap adeguati (soluzione alla quale personalmente sono contrarissimo), o sono destinati a fare la figura dei poveretti sotto il peso dei 5 e più punti di maggiore efficienza dei nuovi super (si parla di efficienza tra 55 e 60 per l'ASW 22: ci troviamo evidentemente di fronte ad un salto enorme, paragonabile al passaggio dal legno alla plastica).

E' il progresso, è vero, ma a colpi di troppe decine di milioni: mi piace molto di più quello delle altre due classi, e continuo a pensare che bisognerebbe rendere meno libera la formula della libera, prima che uno sceicco impazzito spenda un miliardo per far costruire un aliante da 35 metri che monopolizzi le gare per almeno un decennio. E non si dica che l'automobilismo non progredisce perché la formula 1 non è liberissima.

I PILOTI E LE GARE

Abbiamo già accennato alla partecipazione stranie-

ra, che oltre che numerosa era anche qualificata, comprendendo, oltre ai clienti abituali quasi reatini «ad honorem», altri bei piloti, come il nazionale francese Rantet, la riserva Hersen e Navas, una delle migliori promesse d'Oltralpe (che ricordiamo secondo ai premondiali di Paderborn), e ancora Blatter, campione svizzero di classe libera, ed il per noi sconosciuto svedese Olsson, che peraltro si è fatto conoscere con i fatti.

Per quanto riguarda gli italiani, si può dire che c'erano tutti quelli che contano e, dato consolante, c'erano parecchi più giovani dell'anno scorso. Definendo così, solo per ingrossarne le file per carità di patria, i piloti sotto i quarant'anni, siamo passati da circa un quinto a circa un terzo, con piazzamenti ottimi specialmente nella standard, dove rappresentavano quasi la metà dei concorrenti italiani.

Le gare sono state molto combattute, e se per il primo posto assoluto le cose si sono decise abbastanza presto in tutte le classi, la lotta per i posti d'onore e per i titoli italiani della 15 metri e della libera sono state appassionanti e, in virtù anche delle condizioni meteo delle ultime giornate, piuttosto dense di sorprese.

Gli stranieri hanno fatto la parte del leone, più degli anni precedenti, con sei piloti sui nove posti da podio (53 su 90 per le singole prove), e qui, pur tenendo conto del valore internazionale di piloti come Gantenbrink, Gloeckl ed altri, viene da domandarsi in umiltà e senza spirito polemico perchè anche l'illustre sconosciuto Olsson, che vola sulle pianure della Svezia meridionale, arriva con un aliante che non è dei migliori in posti e tipi di terreno a lui del tutto nuovi, e si piazza davanti a tutti i nostri salvo Perotti. C'è qualcosa di sbagliato nella preparazione dei nostri? Sono abituati a condizioni troppo buone ed uniformi? C'è a mio parere qualcosa che non gira e che andrebbe esaminato meglio. Bisogna forse, senza togliere importanza a Rieti, organizzare più gare in altre località (mi rendo conto che non possono essere molte), su altri terreni ed in altre condizioni. Uno che partecipi al campionato italiano di monoposti, a quello dei biposti e ad un paio di altre garette di Rieti finisce col farsi almeno venti planate finali da nord: imparerà anche a farle bene, ma non amplia di molto la sua esperienza.

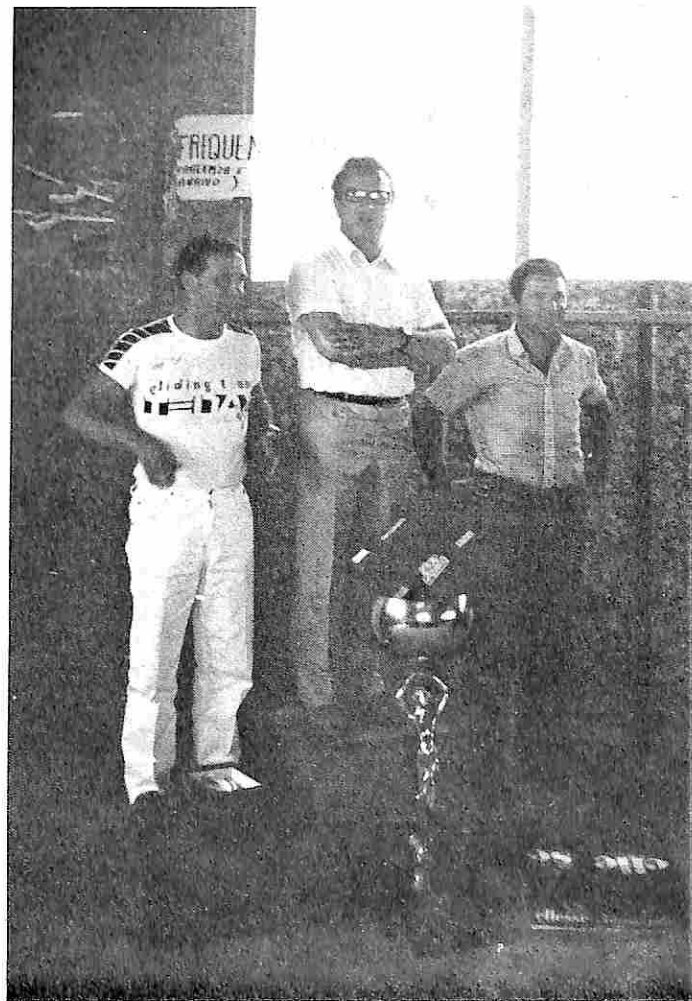
Esaminiamo ora un po' più da vicino i risultati cominciando dalla standard.

Perotti ha vinto ancora, dimostrando, dopo l'analoga vittoria di due anni fa e la disavventura fotografica dell'anno scorso, che a Rieti è praticamente imbattibile, anche contro piloti del calibro di Gloeckl e di Nietlispach. E' partito come un fulmine, con tre vittorie e due secondi posti nelle prime cinque prove, per poi vivere molto saggiamente di rendita fino alla fine, che lo ha visto con ancora 400 punti di vantaggio. Molto bene ha cominciato anche Motta, con un secondo ed un primo posto, ma poi si è perso per strada.

Gloeckl e Nietlispach ai posti d'onore, con due vittorie ciascuno: il primo è partito male, ma dalla quinta prova in poi non ha perso un colpo ed ha superato il regolarissimo svizzero nella settima prova, quando quest'ultimo ha preso zero punti insieme con un'altra ventina di piloti, tutti per avere forse troppo frettolosamente rinunciato di tentare il pilone di Pescasseroli, temporaneamente sotto un temporale.

Regolari le prove di Lindemann e di Olsson, ma di quest'ultimo va segnalato proprio il capolavoro della settima prova, in cui è stato l'unico a finire, ed il candore con cui raccontava il secondo lui normalissimo volo su Pescasseroli, con una fotografia così grigia che ha richiesto un volo sul posto del direttore di gara e del presidente della commissione sportiva per constatarne la perfetta validità.

A oltre 1300 punti (sono tanti!) da Perotti, e secondo degli italiani è arrivato Bertoncini, quest'anno con un fior di aliante, con un campionato a corrente alternata iniziato male e rimediato con un secondo ed un primo posto nell'ottava e nella nona prova. Lo seguono due bravi esordienti: il più regolare Avanzini, senza acuti ma anche senza gravi buchi, e l'irruento Villa, che di buchi ne ha fatti due all'inizio per poi faticare a risalire. Comunque



un bel trio di giovanissimi che con Galetto, piazzatosi qualche posto più indietro, cominciano ad essere dei buoni rincalzi al nostro non ricchissimo parco di campioni.

Se c'è una «classe di ferro», questa è certamente la 15 metri (come ormai un po' dappertutto): quattro nazionali stranieri più una riserva, tre nazionali italiani più almeno altri cinque o sei possibili aspiranti al titolo. Ne è risultata la competizione più interessante: se infatti nella standard le prime cinque posizioni si sono stabilizzate già alla settima prova, nella 15 metri, fermo il primo posto di Gantenbrink dalla quarta giornata, tutto il resto è stato fluidissimo, e ancora con l'ultima prova hanno cambiato padrone tutte le poltrone dalla seconda alla settima.

Gantenbrink, che nasconde sotto una importante barba i suoi giovani 31 anni, ha vinto con oltre cinquecento punti di margine: d'altronde nessuno dei piloti presenti poteva vantare un «curriculum» così prestigioso, con un secondo ed un terzo posto negli ultimi due mondiali (anche se Briigliadori gli è stato molto vicino).

De Orleans ha cominciato discretamente, ma dopo un secondo posto nella terza prova ha fatto un buco orrendo. Solo una bellissima successione di prove, con due vittorie e due secondi posti, gli ha consentito di rimontare, passando infine dal quinto al secondo posto nell'ultima giornata.

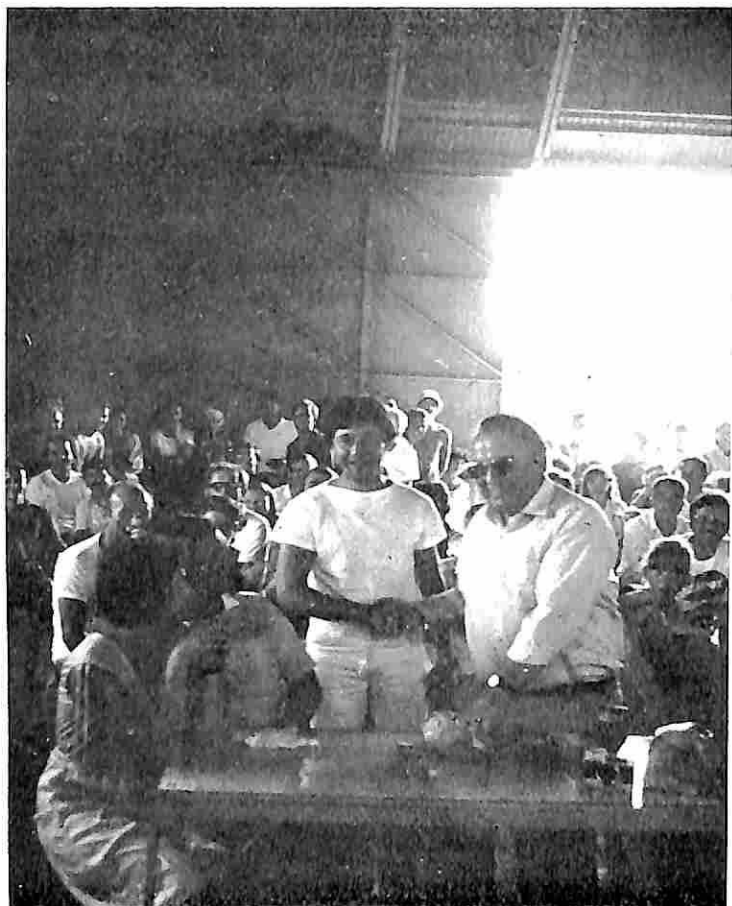
Vergani, terzo a soli due punti da de Orleans, è il campione italiano: ha vinto il titolo in due prove, con un autentico capolavoro nella prima, nella quale ha dato quasi duecento punti a Gantenbrink e quasi trecento a Piludu (secondo degli italiani) e ritornando a casa nella difficile ultima prova. In mezzo solo piazzamenti discreti. Comunque un titolo meritato, basato su una lunga e solida esperienza.

Un Briigliadori forse meno brillante del solito, ma che con una condotta molto regolare aveva rimediato alla botta di Vergani del primo giorno, ha perso il titolo per 20 punti con il fuori campo dell'ultima prova. Un po' di sfortuna e forse un insufficiente affiatamento con la macchina potrebbero essere delle attenuanti, ammesso che ne abbia bisogno un pilota della sua quotazione in campo internazionale.

Peter, quinto, ha alternato prove bellissime (due vittorie) con altre scadenti, confermando, sia pure con un miglioramento rispetto ai mondiali, la sua incostanza.

Un po' sotto tono anche il sempre solido Colombo, vittorioso nella seconda prova, ma poi mai tra i primissimi fino all'ultima difficile gara. Resta comunque sempre degno della nazionale.

Settimo e quarto degli italiani il neo dottor Urbani, che in un anno in cui per ragioni di studio non ha certo potuto allenarsi molto ha confermato di non essere più soltanto una promessa. Abbastanza regolare il resto della classifica, salvo forse il me-



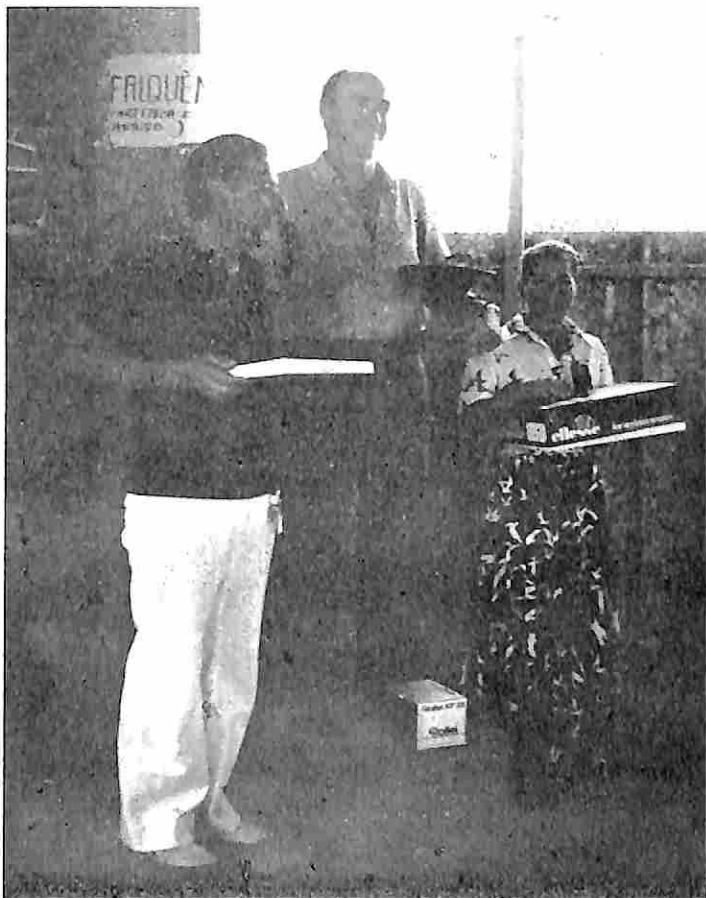
diocre piazzamento di Rantet, che si è riscattato con due vittorie ed un secondo posto nella seconda parte del campionato.

Se per quanto riguarda gli italiani la standard è la classe dei giovani, la libera è certamente quella dei... meno giovani, ed anche quella in cui gli stranieri (cinque nei primi sei) l'han fatta più da padroni (stranieri che, pur ottimi, non erano del calibro dei Gantenbrink e dei Gloeckl).

Ha vinto il bravo e modesto Navas (classe 1957, 2350 ore di volo, iscritto inizialmente nella standard e passato poi nella libera per indisponibilità dell'aliante), che dopo una prima prova opaca ha ottenuto un primo, tre secondi e due terzi posti nelle sei prove successive, per finire con quasi ottocento punti di vantaggio su Blatter (nei seguenti seicento punti ci sono ben 10 piloti). Inutile dire che con piloti come Navas e come Schroeder, campione del mondo a 26 anni, la Francia sembra avere ottime prospettive per l'avvenire.

Blatter ha fatto letteralmente un campionato a corrente alternata, con tre prove misere ben intervallate e separate da prove ottime, con tre primi posti.

Dietro di lui Serra, campione italiano. Se lo merita perchè ha fatto una bella gara in crescendo (a parte la sfortunata ultima prova), e anche per tutto quello che ha fatto con grande serietà ed impegno per il volo a vela in tanti anni e per quello che ha



fatto a Rieti in un momento particolarmente delicato. Bravo Sandro!

E poi ancora Ebner, Sander, Fahrafellner prima di trovare Manzoni, settimo, che si è mangiato il titolo (Navas era comunque fuori dalla sua portata) col fuori campo all'inizio della seconda prova, e si è riscattato con l'ottimo finale.

Un campionato onesto quello di Adele Mazzucchelli Orsi, Balbis e Agresta (bravissimo fino alla quinta prova), davanti ad un Bourgard che non ha ripetuto le buone prove dei mondiali.

Qualche osservazione prima di chiudere.

Abbiamo detto che è stato un campionato nervoso, forse per il caldo che ha battuto tutti i primati di Rieti da quando vi si disputano i campionati.

Non abbiamo mai sentito tante proteste per il comportamento disinvolto di molti concorrenti nei rocchi e sui costoni; né l'incidente di Gross ha portato, come ci si poteva aspettare, miglioramenti apprezzabili da questo punto di vista.

Naturalmente le gare corte alle quali si è stati a volte costretti dalle condizioni meteo non hanno certo aiutato. Né le cose sarebbero migliorate allungandole e facendo per esempio due giri del percorso Rieti-Assisi e ritorno invece di uno. Si dovrebbe forse studiare qualche nuovo pilone per fare in modo che anche con temi su una zona così limitata non ci sia la confluenza nelle stesse ter-

miche di quelli che vanno e quelli che tornano, e allora diventerebbero praticabili anche i due giri.

Non aiuta nemmeno, ai fini della sicurezza, la concentrazione alla partenza in certe giornate di tutte le classi. Ma se, con l'idea di mettere tutti nelle stesse condizioni si spinge da parte di molti alla partenza partenza simultanea (vedi gare di Alzate), non vedo perchè non si possa, come passo intermedio (partenza quasi simultanea), tenere aperto per poco tempo, diciamo più o meno mezz'ora, il traguardo limitatamente a ciascuna classe, salvo poi concedere, dopo un intervallo di chiusura completa, una riapertura di mezz'ora per tutti i ritardati.

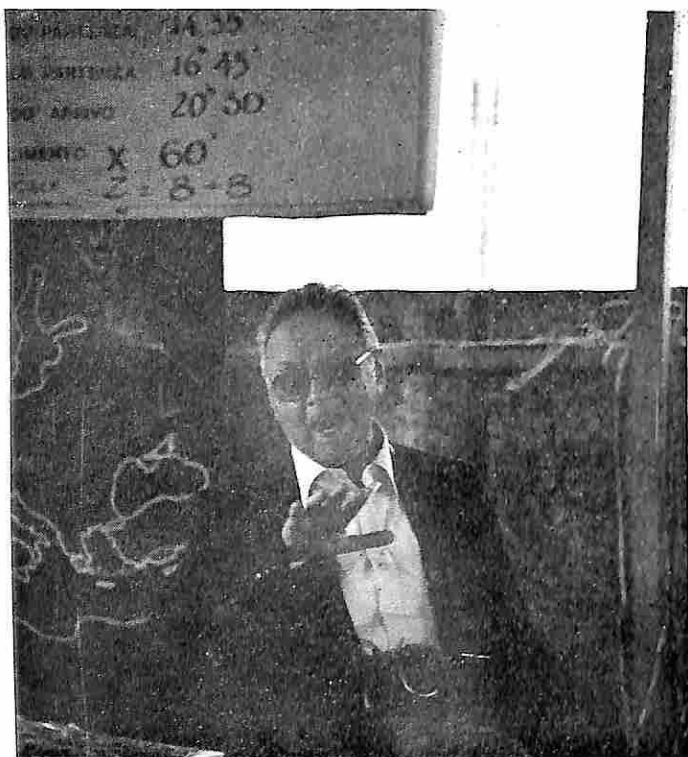
Ed ancora interessante mi pare la direzione contraria, quella di una maggiore libertà per i concorrenti che consenta di mettere in maggiore evidenza la loro abilità come piloti completi e li disperda ancora di più sul territorio.

Riprendo con parole mie il discorso di Scavino (non perchè, come mio capo, mi costringa a farlo) che è anche quello di Weinholtz, del povero Gehriger e di tanti altri: con le gare del tipo attuale si stanno allevando dei «polli da batteria», e questo specialmente quando i percorsi si ripetono molto, come a Rieti, e quindi si sa esattamente in quali punti ci saranno le termiche giuste. Solo nelle giornate strane salta fuori il Pilota con la p maiuscola che con esperienza ed intuizione dà il pagone a tutti (vedi il Vergani della prima prova) o comunque fa una gara eccezionale rispetto al suo standard del momento (come Pronzati nella settima prova).

Se non è più proponibile per ovvie ragioni la distanza libera, bisognerebbe ripensare all'area prescritta, se non va bene Weinholtz trovare qualcosa che vada nella stessa direzione e che faccia stare per aria la gente più a lungo ed in condizioni più varie, o si potrebbero dare gare di velocità con temi alternativi a scelta dei concorrenti. Più in generale mi sembra comunque necessario trovare qualcosa che faccia emergere il pilota più completo (diciamo alla Grosse) rispetto al puro corridore.

Forse sto facendomi dei nemici, ma dal momento che dimostro di concordare con le idee del direttore non dovrei essere licenziato. E se anche lo fossi, sono veramente convinto che il progresso del volo a vela va cercato da noi più in questa direzione che con un continuo costoso rinnovo di macchine e con l'exasperazione delle supermacchine che, pur avendo una loro validità in assoluto, selezionano, dal punto di vista delle competizioni, per censo e restano soltanto un miraggio per la quasi totalità dei piloti.

A proposito di Afrodite



L'adozione da parte del Servizio Meteorologico della Aeronautica del metodo di previsione che tende a ridurre le valutazioni soggettive dell'uomo avvalendosi dei più moderni ritrovati cibernetici ed offrendo previsioni del tempo fino a tre, quattro giorni, non poteva far a meno di attirare l'attenzione dei piloti di volo a vela, la cui attività è — più che in ogni altro sport — totalmente subordinata alle condizioni atmosferiche.

Il nuovo sistema, distinto da una curiosa sigla qual'è «AFRODITE», possiede in sommo grado tutte le caratteristiche per eccitare acutamente l'interesse dei velivolisti. Ma, a scanso di equivoci, precisiamo subito che nulla esiste in comune fra questo metodo di previsione meteorologica e la... dea dell'amore.

Infatti, il nome suggestivo di AFRODITE, altro non è che la sigla ricavata da «Automated Forecasted Refined Outputs and Technical Evaluations», che in italiano vuol dire: «Previsioni automatiche da elaborazioni approfondite di documentazioni e valutazioni tecniche».

In che cosa consista questo metodo di previsione meteorologica lo abbiamo già detto in altre pagine della rivista, e pertanto non ci ripeteremo.

P.R.

A prima vista ci sembra che il nuovo sistema abbia messo un po' a disagio i meteorologi, a meno che Afrodite non abbia acutamente eccitato anche loro.

Questi settantenni!

Ciao Plinio e scusami se ho dovuto manomettere un po' troppo il tuo lavoro.

R.S.

Biposti & promozione: divorzio?

Anche se queste poche righe potranno essere o sembrare una interferenza con le risposte da dare al questionario di fine campionati, riteniamo utile richiamare l'attenzione di tutti sulla necessità di cambiare il calendario del Campionato Biposti.

Il numero dei partecipanti è ancora modesto (dove sono finiti tutti i biposti del leasing?) ma la competizione è viva e vitale. Assolve egregiamente anche alla funzione didattico-sportiva e perchè si sviluppi occorre incentivare la partecipazione dei giovani come secondi piloti. Uno spostamento dovrebbe anche favorire la partecipazione di piloti stranieri, incrementando l'attività, pubblicizzando la conoscenza di Rieti e mantenendo sempre vivo il confronto che, per il momento, non depone a nostro favore. E ciò vale anche per le altre classi.

L'agonismo ed i temi rimangono sempre ad alto livello, basta vedere le velocità orarie realizzate quest'anno nella seconda parte dello stesso campionato, ed è appunto questo contenuto che farà da molla per una partecipazione più consistente.

La Promozione assolve il suo importante compito di vaso comunicante, ma proprio in quanto tale è opportuno che il passaggio funzioni nei due sensi, e possibilmente con una buona «portata annuale» in modo che la miscelazione compia il benefico effetto per il quale viene fatta.

Sotto certi aspetti è una Categoria che richiede e merita più attenzioni in quanto si compone di giovanissimi, di giovani e meno giovani.

Lo spirito agonistico è vissuto in modo diverso dall'accanito, dal tranquillo e dal vacanziero; dallo sprovveduto e dall'esperto veterano (che stupisce nel vedere cosa fanno le nuove leve).

Qui tutto diventa un po' più difficile, dalla scelta dei temi da assegnare al traguardo di partenza. Forse la Promozione merita un campionato a sè stante, purchè i preposti siano consapevoli dell'importanza di questa Categoria e non la trasformino in un campionato allievi.

RS

i XXI campionati italiani

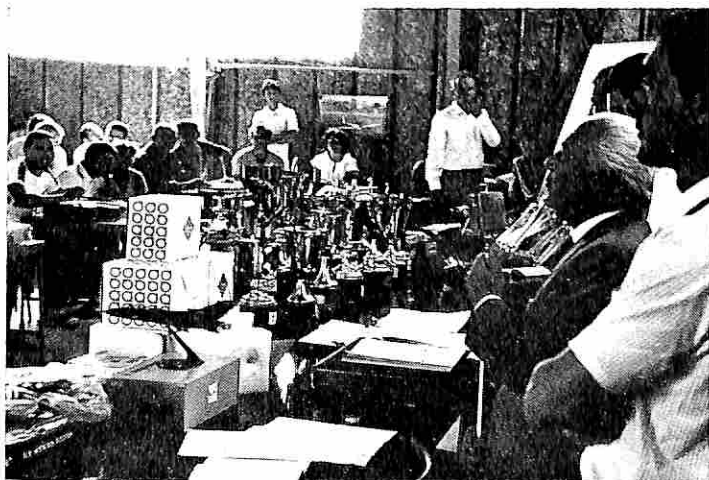
note meteorologiche e sportive di Plinio Rovesti

Dopo un luglio caratterizzato da una marcata instabilità atmosferica, dovuta soprattutto alle perturbazioni giunte sulla nostra penisola da nord-ovest, con l'inizio dei XXI Campionati Italiani di Volo a Vela si è potuto finalmente sperare in condizioni meteorologiche veramente estive.

Infatti, negli ultimi giorni di luglio, mentre le perturbazioni atlantiche sono rimaste confinate nelle regioni dell'Europa settentrionale, sul Mediterraneo e sui bacini prospicienti l'Italia, si sono andate consolidando alcune aree di alta pressione, che successivamente si sono riunite assumendo la fisionomia di alte pressioni livellate, con cielo prevalentemente sereno nelle regioni centrali e centro-settentrionali della nostra penisola. Anche il computer-veggente «Afrodite» — il sistema automatizzato del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica — che, com'è noto, elabora previsioni senza l'interpretazione dell'uomo, ha assicurato il bel tempo. E tutti, con questa speranza nel cuore, il 29 luglio 1981 hanno dato il via ai XXI Campionati della Categoria Nazionale; ai quali hanno partecipato 82 concorrenti, divisi nelle tre classi «Libera», «15 metri» e «Standard», compresi 24 stranieri in rappresentanza di otto nazioni europee.

La cerimonia inaugurale, alla quale hanno presenziato numerose autorità civili e militari, è iniziata alle ore 10,30 nell'aviorimessa-briefing dell'aeroporto di Rieti, con il discorso d'apertura dell'ing. Iginio Guagnellini, presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I., il quale ha rivolto ai concorrenti calorose parole di saluto e d'augurio.

L'ing. Guagnellini ha parlato, improvvisando, in tre lingue, suscitando il più vivo entusiasmo, non solo tra i concorrenti italiani ma anche nel folto gruppo dei volovelisti stranieri.



L'ing. Iginio Guagnellini a nome dell'Aero Club d'Italia ha dato il via ai Campionati rivolgendo ai piloti vibranti parole di saluto.

Prima di iniziare la nostra carrellata sui risultati sportivi dei Campionati, vogliamo accennare fugacemente ad una iniziativa che anche quest'anno ha suscitato molto interesse tra i concorrenti appassionati di meteorologia. Alludiamo alla cosiddetta «Gara Meteo», promossa dallo scrivente fin dal 1973. Com'è noto questa iniziativa tende a consolidare nei volovelisti una più attenta e consapevole coscienza meteorologica, attraverso l'elaborazione, alla fine di ogni prova, di una relazione tecnica sulle condizioni meteo incontrate lungo il percorso di gara. Tale relazione deve mettere in evidenza le eventuali discordanze con il pronostico meteorologico formulato al mattino durante il Briefing, e descrivere gli eventuali fenomeni atmosferici di interesse volovelistico, riscontrati nel corso di ogni prova.

Dopo queste brevi premesse, passeremo — giorno per giorno — in rapidissima rassegna le condizioni meteorologiche che hanno accompagnato lo svolgimento di questa importante competizione volovelistica nazionale.

29 LUGLIO 1981 - Prima giornata di gara

La pressione atmosferica sull'Italia tende ad un ulteriore aumento. Deboli infiltrazioni di aria fresca ed instabile interessano le regioni del versante adriatico, dove sarà possibile qualche acquazzone isolato.

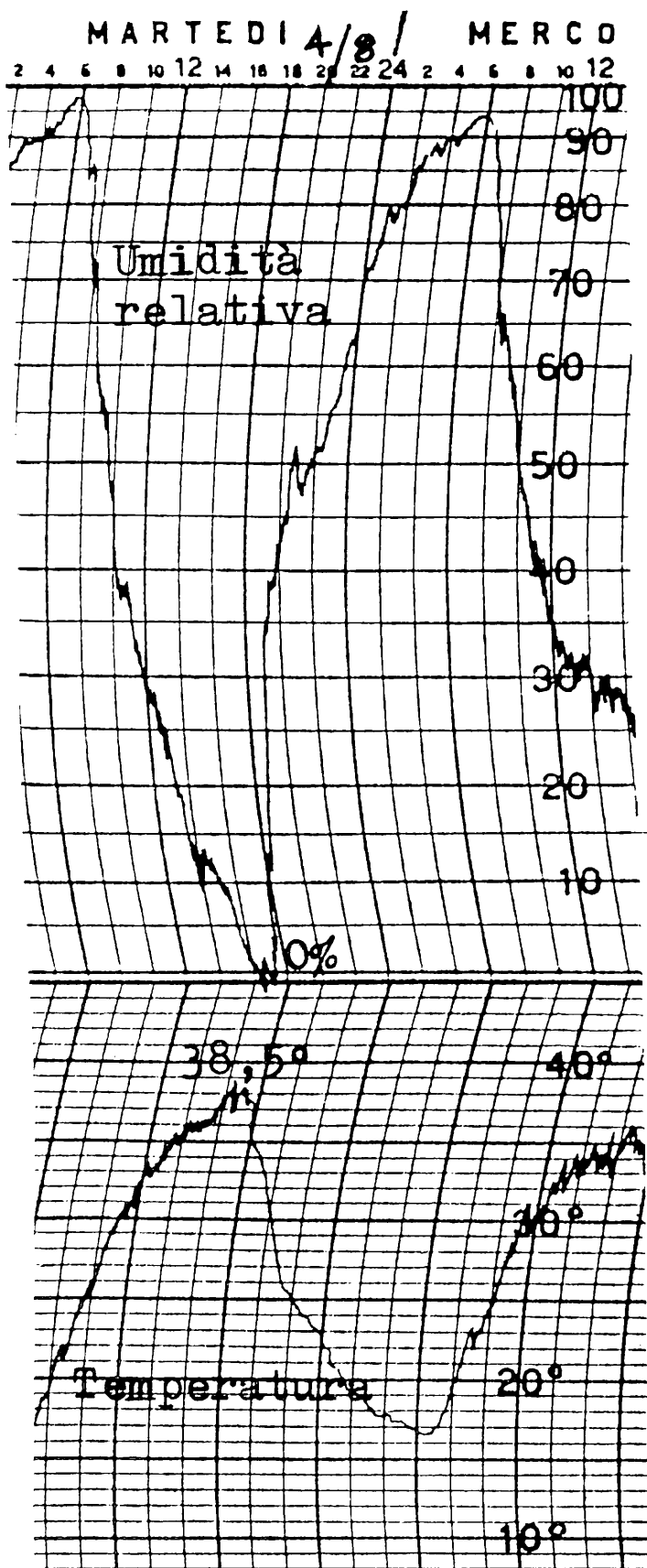
Alle ore 12,30 sono iniziati i decolli per la disputa della prima prova. Le gare si sono svolte regolarmente con discrete condizioni meteorologiche lungo i due percorsi. Soltanto la «Standard» ha incontrato qualche difficoltà intorno a Magliano dei Marsi, dove 10 concorrenti sono stati costretti ad atterrare, in seguito ad una locale copertura di nubi stratificate e a un po' di pioggia.

30 LUGLIO 1981 - Seconda giornata di gara

Sull'Italia il campo di alte pressioni è in fase di ulteriore aumento. Una moderata instabilità (in attenuazione) si manifesta ancora sulle regioni del versante adriatico e sul meridione della penisola.

L'affievolirsi delle condizioni di veleggiamento per il progredire della subsidenza anticiclonica in quota, riscontrata durante lo svolgimento della gara, ha portato, in una giornata che si sperava relativamente facile, a voli piuttosto difficili ed a molti atterraggi fuori campo, in parte sul lato iniziale della prova e poi, in maggior quantità, sul lato che passa nelle vicinanze degli aeroporti di Perugia e Foligno, nella zona del 2° pilone.

La classe «Standard», partita per prima, se l'è cavata abbastanza bene; mentre la «Libera», con il tema più lungo, ha avuto le maggiori difficoltà, e soltanto due concorrenti hanno completato la prova.



Il 4 agosto 1981, nella valle reatina, è stato registrato il più alto valore della temperatura degli ultimi 25 anni (oltre 38,5 gradi Centigradi) mentre l'umidità relativa è scesa al valore record dello 0 per cento.

31 LUGLIO 1981 - Terza giornata di gara

Il regime di alte pressioni si va ulteriormente consolidando sull'Italia.

Gli strati interessati dalla subsidenza anticiclonica si sono ulteriormente abbassati, impoverendo ancor più le condizioni di veleggiamento. La commissione preposta alla scelta dei temi di gara è costretta ad assegnare due modeste corse di andata e ritorno con percorsi nelle regioni dell'Italia centro-settentrionale. Quasi tutti i concorrenti riescono a completare le prove loro assegnate.

1 AGOSTO 1981 - Quarta giornata di gara (per la sola classe «Standard»)

Sul Mediterraneo Centrale permane l'area di alta pressione segnalata nei giorni precedenti. La perturbazione localizzata tra il Mediterraneo occidentale e l'arco alpino si muove verso Nord-est, estendendo una marginale influenza alle regioni dell'Italia settentrionale ed alla Sardegna.

L'ulteriore abbassamento della subsidenza anticiclonica ha stabilizzato ancor più gli strati atmosferici inferiori, costringendo la direzione di gara a far volare soltanto i concorrenti della classe «Standard», lungo il percorso Rieti - Gualdo Tadino - Bettona - Rieti. Nessun pilota ha completato il percorso e la prova è stata trasformata in gara di distanza su banda prefissata.

2 AGOSTO 1981 - Quarta giornata di gara per le classi «Libera» e «15 metri»

La pressione atmosferica sull'Italia è sempre distribuita su valori elevati, pur subendo una leggera flessione sulle regioni nord-occidentali e sulla Sardegna per l'influenza marginale di una perturbazione in transito verso Nord-est.

Come si può rilevare dal diagramma termodinamico la subsidenza anticiclonica ha raggiunto gli strati superficiali. Le condizioni di veleggiamento saranno ancora caratterizzate da «termiche secche» e la commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna alle classi «Libera» e «15 metri» due corse di andata e ritorno sui percorsi di Umbertide e Perugia rispettivamente.

3 AGOSTO 1981 - Quinta giornata di gara

La pressione atmosferica sul Mediterraneo centrale rimane quasi uniformemente distribuita su valori elevati. Le residue condizioni di instabilità sull'Italia settentrionale si vanno ulteriormente attenuando.

Il continuo aumento della temperatura al suolo migliora le condizioni termiche di veleggiamento nelle regioni appenniniche. I venti spirano dal 2° quadrante a tutte le quote.

4 AGOSTO 1981 - Sesta giornata di gara

La pressione atmosferica sul Mediterraneo centrale continua ad essere distribuita quasi uniformemente su valori elevati.



Perotti, campione d'Italia, al centro, con Gloeckl, a sinistra, e Nietlispach a destra, primi tre nella «Standard».

Si prevede un ulteriore aumento della temperatura al suolo (quasi 30 °C nella valle reatina alle ore 15), tanto che la lavagna del diagramma termodinamico dell'atmosfera non basta... più a contenere tale eccezionale valore.

Per la prima volta i percorsi di gara vengono estesi alle regioni del versante adriatico, dove nella zona del pilone di Barisciano (Gran Sasso d'Italia) sono previste correnti ascendenti fino alla quota di 3.800 m QNH, con valori di 3-5 m/sec.

Nella valle reatina si registra il più alto valore della temperatura degli ultimi 25 anni (oltre 38,5 °C), mentre l'umidità relativa scende al valore record dello 0%.

Sui percorsi di gara, relativamente brevi, le medie orarie dei concorrenti sono state notevolmente alte, particolarmente quelle dei concorrenti stranieri.

Malauguratamente durante lo svolgimento di questa prova un incidente mortale ha funestato i campionati. Il pilota tedesco Alexander Gross, entrato in collisione con il connazionale Winfried Grassbon, è precipitato nella zona del Monte Terminillo, senza poter far uso del paracadute. Il suo compagno invece riusciva ad atterrare regolarmente a Rieti, pur recando l'aliante ben visibili tracce della collisione.

Il giorno seguente non si volò in segno di lutto e tutti i concorrenti assisterono ad una messa al campo in suffragio del caduto.

Il 6 agosto il campionato riprese la sua marcia, rallentata dal funesto evento.

6 AGOSTO 1981 - Settima giornata di gara

La pressione atmosferica sull'Italia accenna a tornare verso valori normali. Infiltrazioni di aria fresca ed instabile si vanno manifestando sia al nord della penisola sia nelle regioni del versante adriatico, dove saranno possibili temporali isolati.

I percorsi dei temi di gara assegnati raggiungono i lontani piloni del Sud, Rivisondoli e Pescasseroli, dove però le manifestazioni temporalesche costringono molti concorrenti ad atterrare fuori campo.

In classe «Standard» nessun pilota riesce a completare la corsa, che viene pertanto trasformata in gara di distanza su percorso prefissato.

7 AGOSTO 1981 - Ottava giornata di gara

Sul Mediterraneo centrale la pressione atmosferica è quasi uniformemente distribuita su valori di poco superiori al normale. Un afflusso di aria instabile si manifesta sulle regioni dell'Italia settentrionale e del medio versante adriatico.

Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono abbastanza favorevoli al veleggiamento, particolarmente nelle regioni pedemontane del versante tirrenico. Pertanto quasi tutti i concorrenti riescono a completare i temi di gara loro assegnati, meno una decina di piloti che — su 80 partiti — atterrano fuori campo.

8 AGOSTO 1981 - Nona giornata di gara

Sulle regioni dell'Italia centrale la pressione atmosferica tende a diminuire, mentre al nord le condizioni di instabilità si vanno accentuando per l'approssimarsi di una linea di instabilità temporalesca.

Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera, dal punto di vista volovelistico, sono discrete, e quasi tutti i concorrenti delle tre classi dovrebbero completare regolarmente i temi di gara loro assegnati.

9 AGOSTO 1981 - Decima giornata di gara

Aria relativamente fredda ed instabile proveniente dalle regioni dell'Europa nord-occidentale affluisce sull'Italia settentrionale e localmente su quella centrale. Sulle regioni meridionali della penisola la pressione atmosferica è ancora generalmente alta.

Come si può rilevare dalle lavagne meteo sono previsti temporali isolati nei due versanti. Tuttavia la commissione preposta alla scelta dei temi di gara, desiderosa di chiudere in bellezza (è l'ultima giornata di prove!) si lascia prender la mano dall'ottimismo ed assegna alle tre classi temi di oltre 300 Km.



I primi tre classificati nella «15 metri»: Vergani, primo degli italiani è campione d'Italia.



I primi tre della «libera», Navas, Blatter e Serra che conquista il titolo di campione d'Italia.

L'evoluzione della situazione meteorologica però è stata piuttosto sfavorevole perchè i previsti temporali si sono presentati proprio nelle vicinanze del traguardo di arrivo, costringendo la quasi totalità dei concorrenti ad atterrare fuori campo. Soltanto otto piloti, su 79 partiti, sono riusciti a completare i temi di gara ed a far ritorno a Rieti.

Nella classe «Standard», ad esempio, soltanto il campione svizzero Nietlispach ed il nostro giovanissimo Fraenza (20 anni! il più giovane del campionato) sono riusciti a concludere la prova.

Invariati i primi della classifica generale: Perotti vince largamente e diventa per la quinta volta campione italiano della classe «Standard», seguito da Gloeckl e da Nietlispach.

Ancora una bella vittoria di De Orleans Borbon nella 15 metri, su Vergani, Colombo V. e Gantenbrink, gli unici a completare il tema.

In classifica generale primo è Gantenbrink, ma De Orleans con questa prova conquista il secondo posto, mentre Vergani scavalca Brigliadori, vittima di un fuoricampo, e conquista il suo decimo titolo di Campione d'Italia.

Nella «Libera» completano il tema Manzoni, che vince la prova, ed il belga Bourgard. Primo in classifica generale è il francese Navas, con largo margine su Sandro

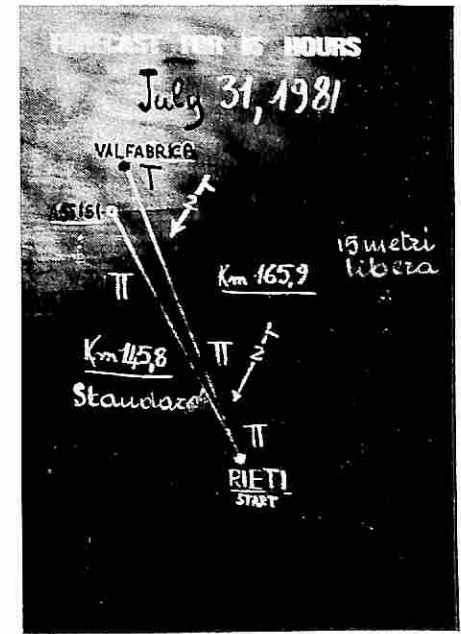
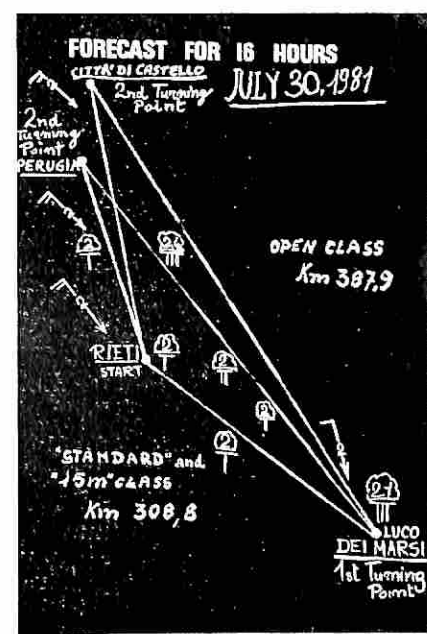
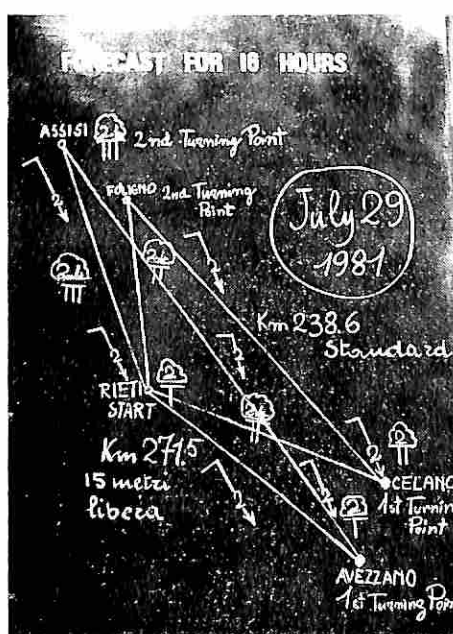
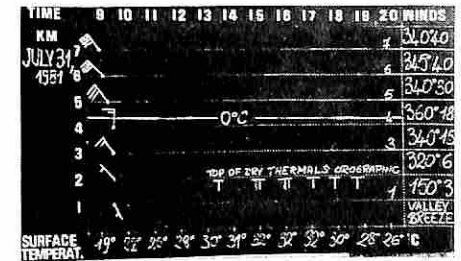
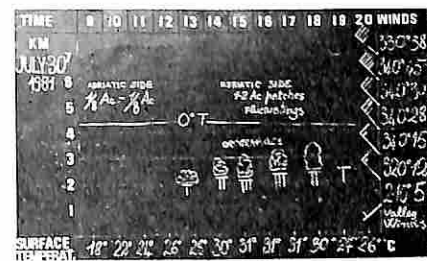
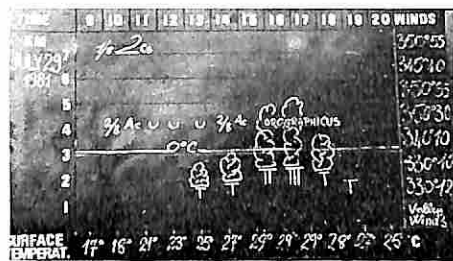
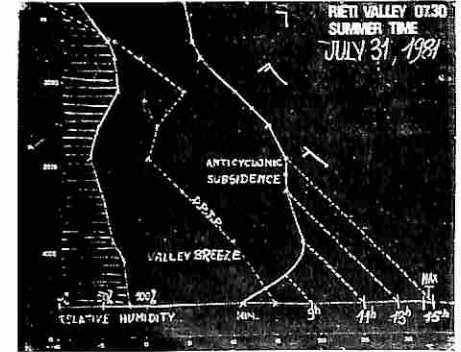
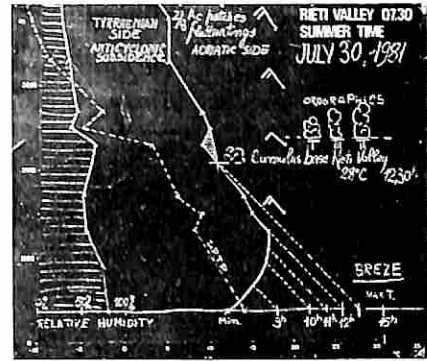
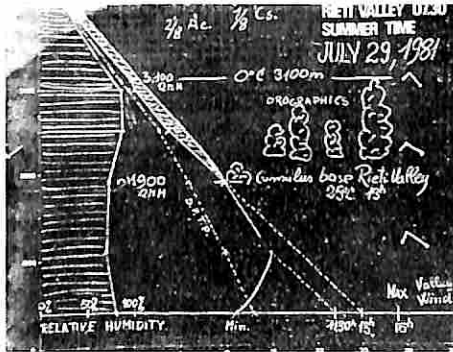
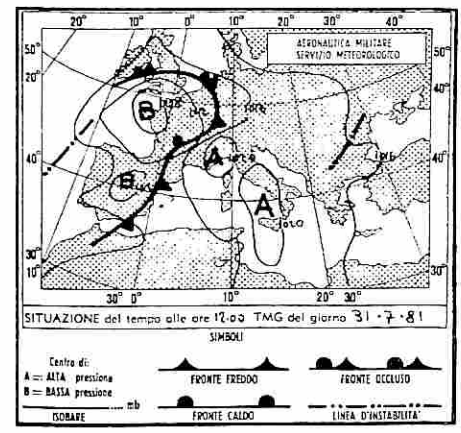
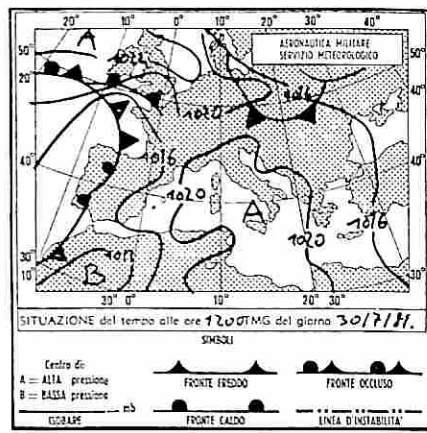
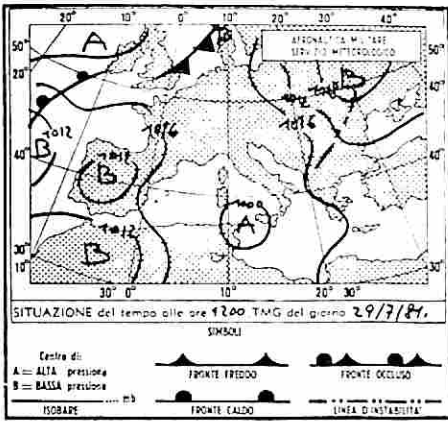
Serra, che conquista il suo primo titolo di Campione d'Italia.

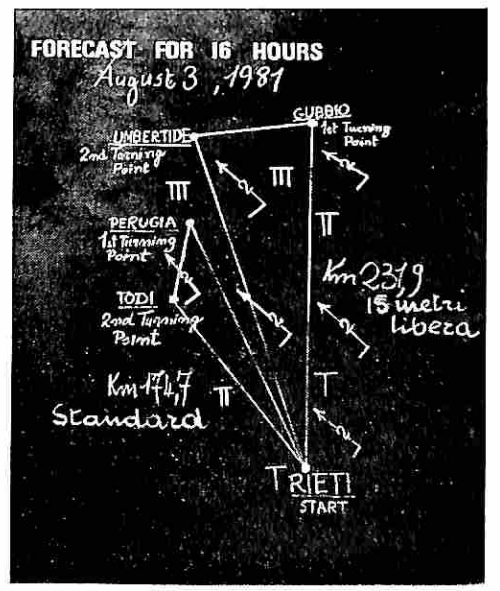
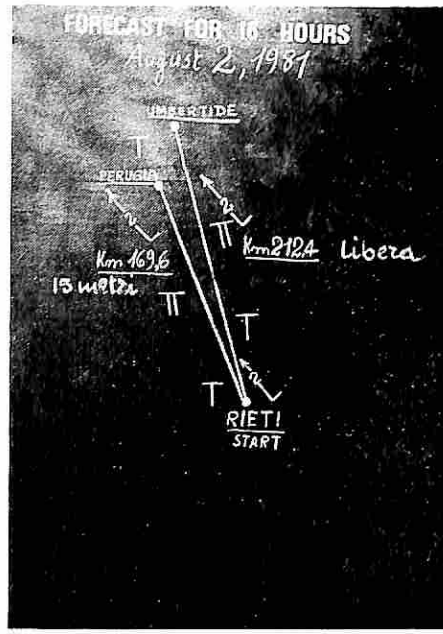
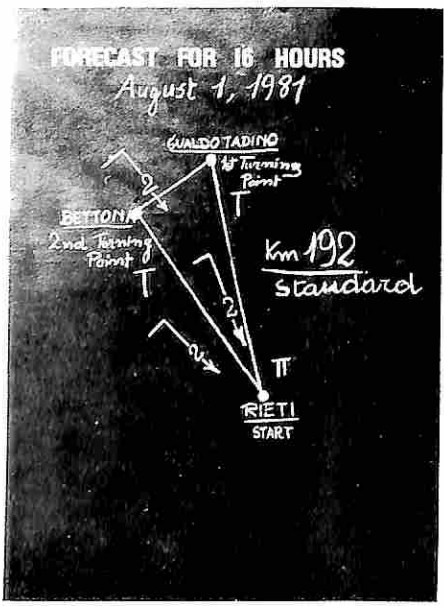
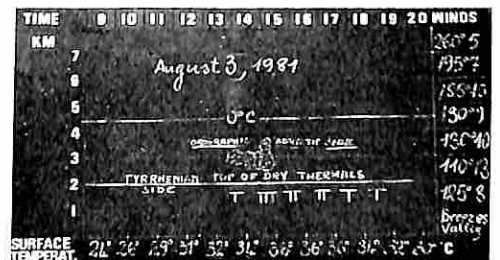
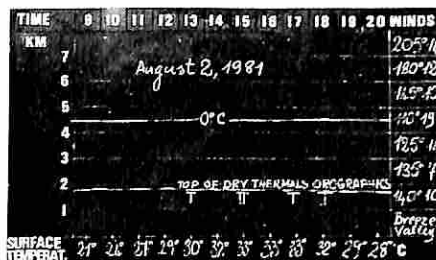
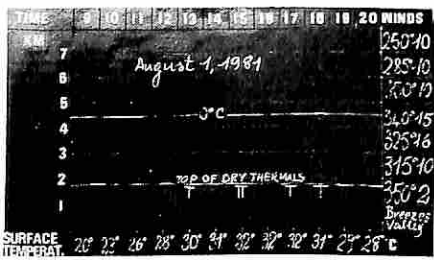
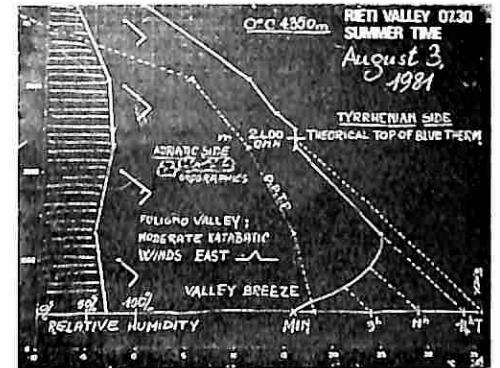
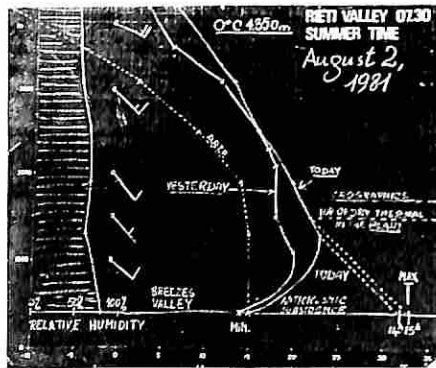
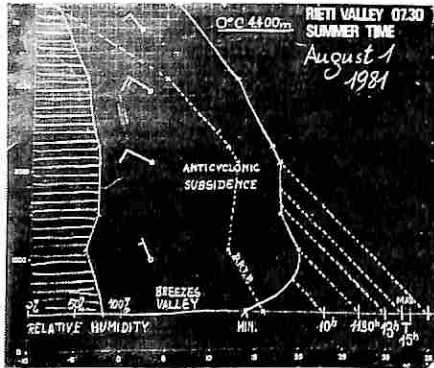
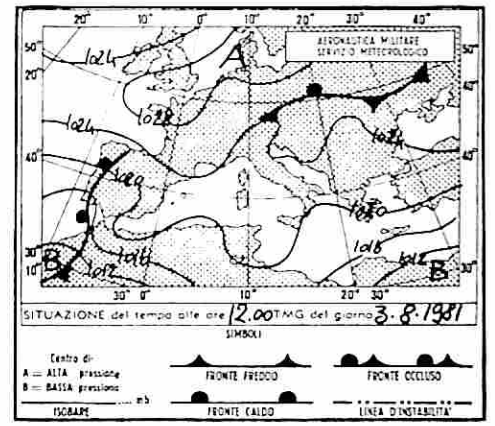
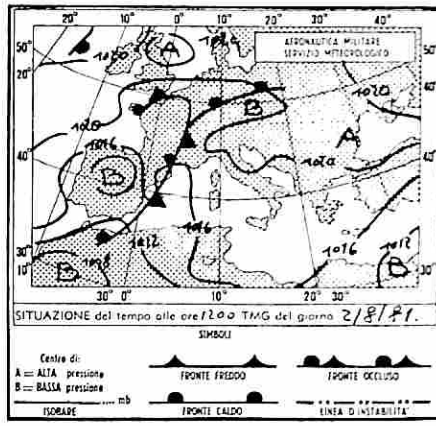
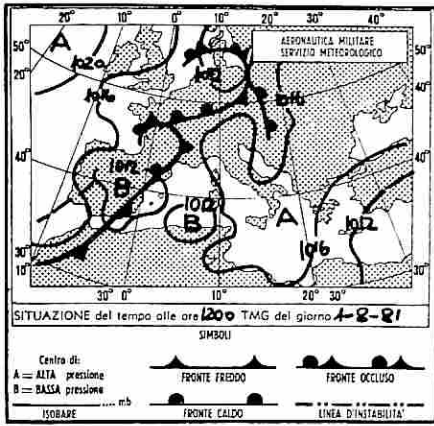
Il 10 agosto, gran finale, con la premiazione dei vincitori delle tre classi e della «Gara meteo». La cerimonia si è svolta in un clima di ardente passione volovelistica, alla presenza dell'Avv. Guido Baracca, Presidente dell'Aero Club d'Italia. Ci sono stati premi per tutti: trofei, coppe e... coppone, alte come i bambini.

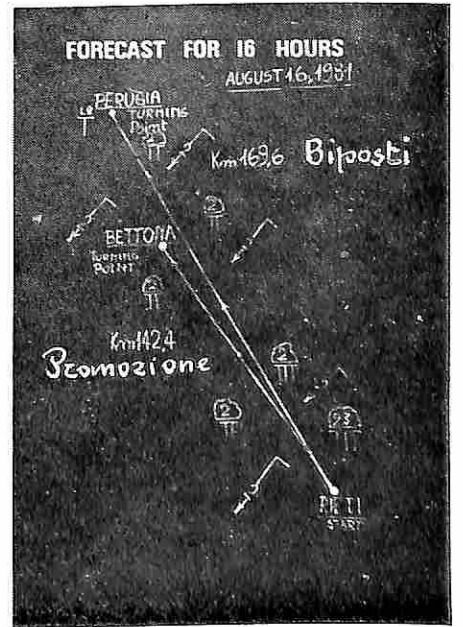
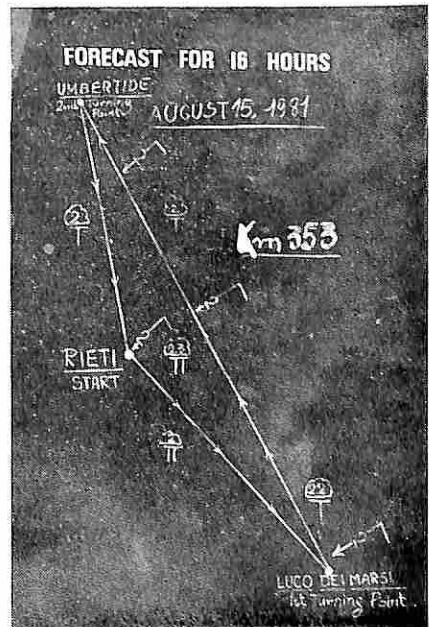
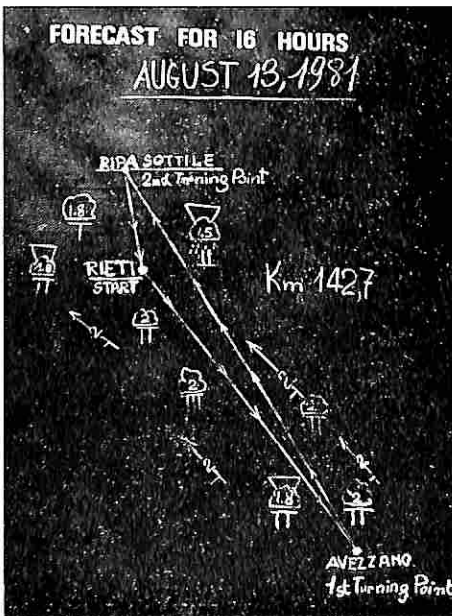
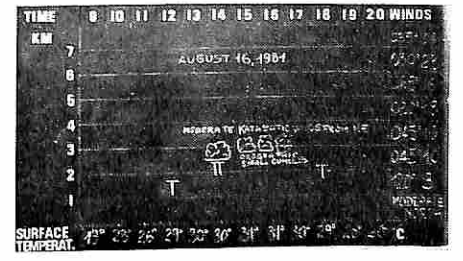
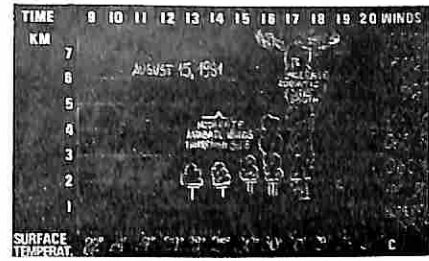
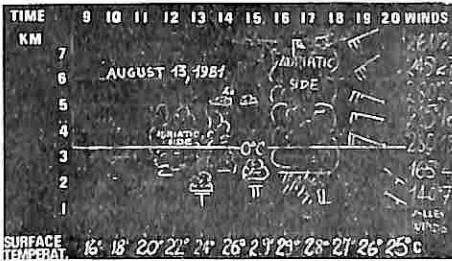
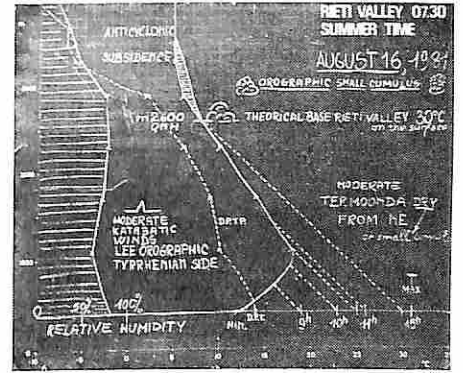
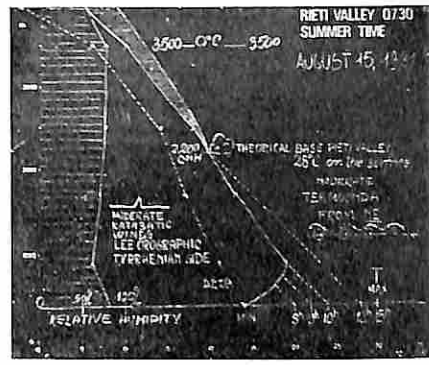
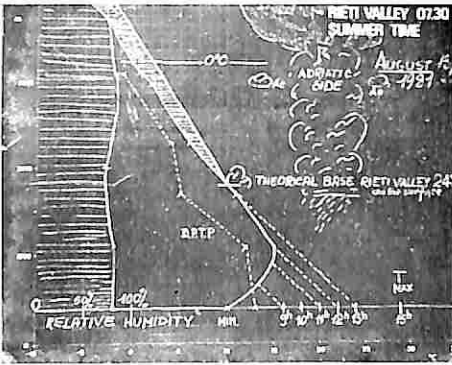
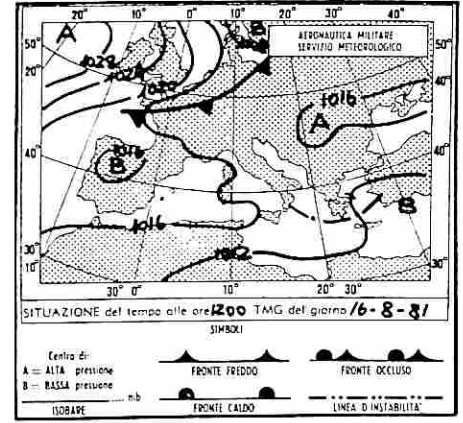
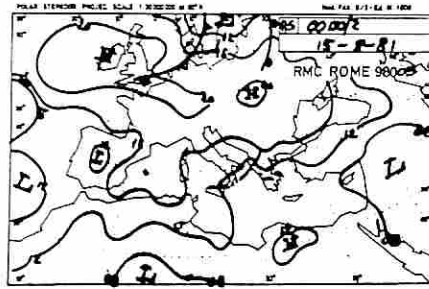
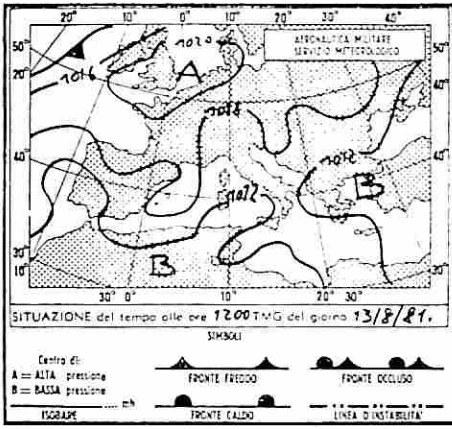
Lo scrivente ha notificato anche i risultati della «Gara meteo» disputata tra i concorrenti delle tre classi. Primo assoluto è stato il pilota Pietro Viscardi con 30/30 e lode, al quale è stato offerto un bellissimo trofeo, dono della Cassa di Risparmio di Rieti. Secondi, a pari merito, Attilio Pronzati ed i fratelli Brigliadori, ai quali sono state rispettivamente assegnate due coppe della FIAT. Seguono nell'ordine due giovanissime speranze del volo a vela italiano: Luciano Avanzini ed Alessandro Villa, vivamente elogiati ed incoraggiati a continuare i loro studi nel campo della meteorologia applicata al nostro sport. Particolare rilievo meritano le relazioni presentate alla fine di ogni prova dal pilota Pietro Viscardi, il quale ha illustrato le sue note con disegni e figure di notevole efficacia didattica, non disgiunta da un arguto e simpatico umorismo. Di questa gara, che quest'anno ha riscosso particolare successo, ci riproiettiamo di parlare più diffusamente in altra parte della rivista.

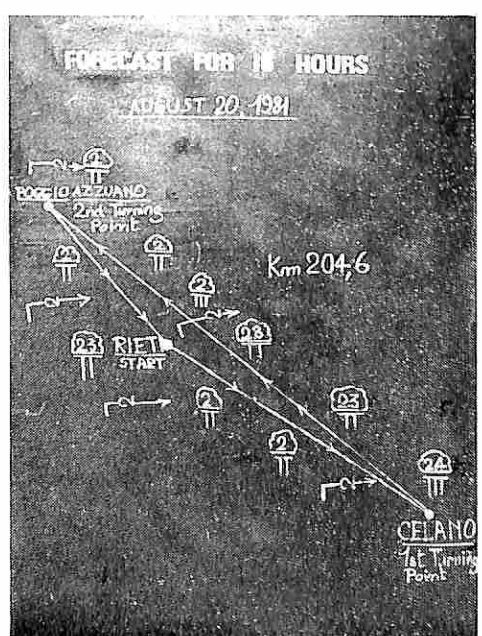
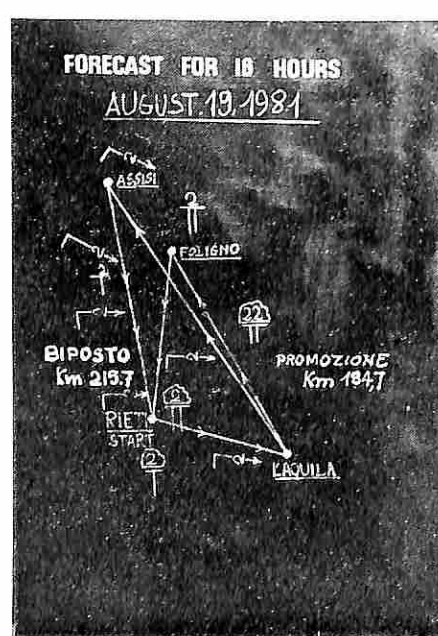
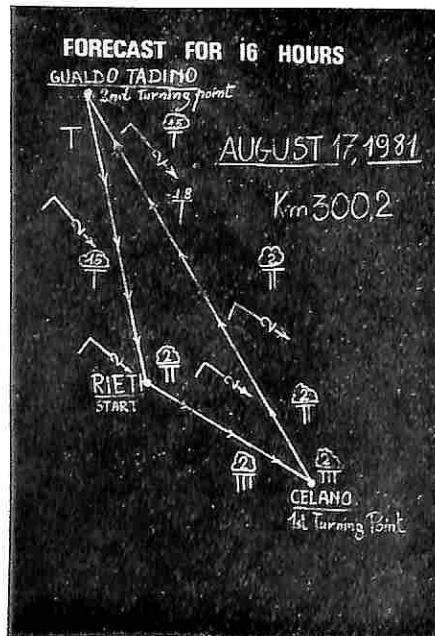
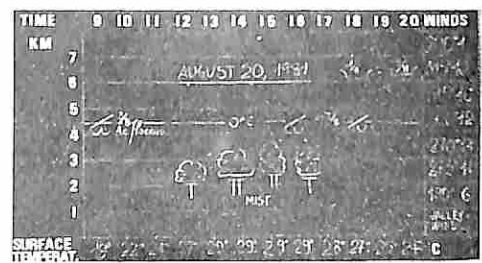
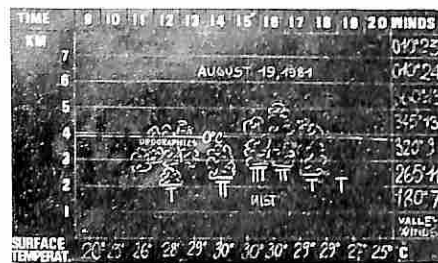
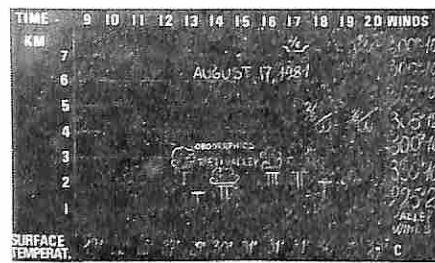
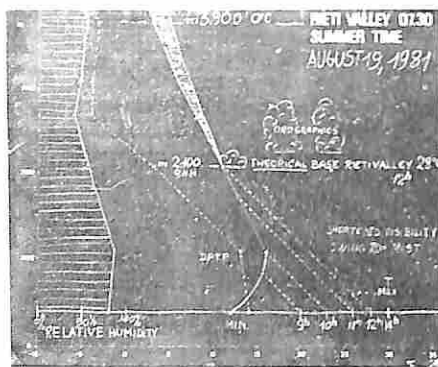
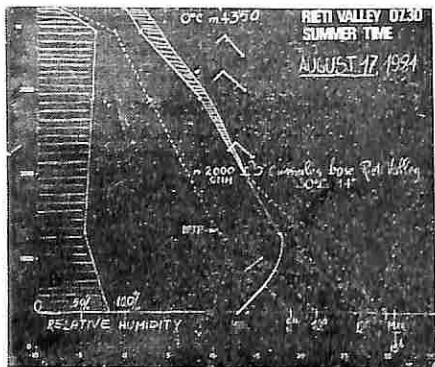
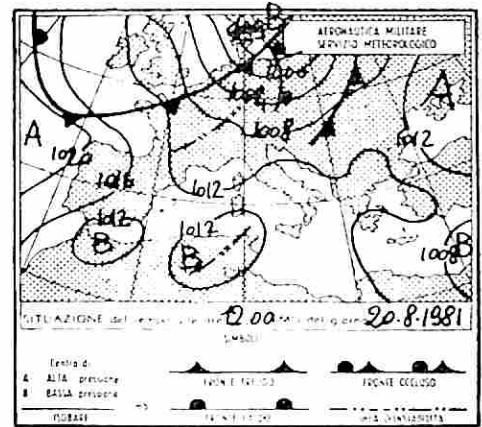
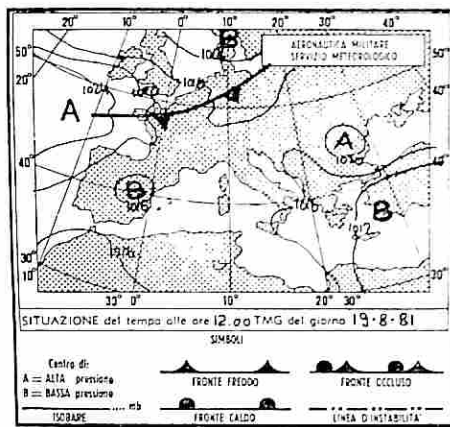
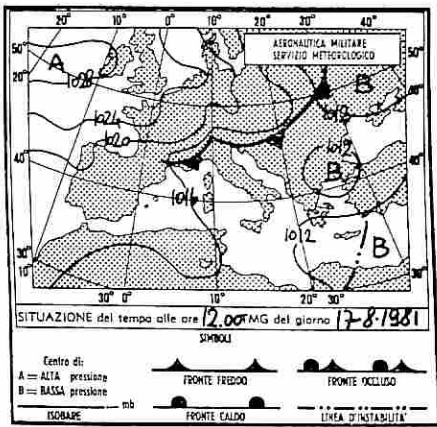
Concludiamo la prima parte della nostra rapida carrellata con un doveroso cenno agli uomini che hanno reso possibile lo svolgimento di questa prima tornata del Campionato. Pierluigi Duranti ha diretto la gara, R. Gabrielli ha presieduto la commissione sportiva operante, Egidio Galli ha diretto le operazioni di volo, Smilian Cibic ha curato il servizio stampa e le pubbliche relazioni, Willy Marchetti il servizio amministrativo e Plinio Rovesti quello meteorologico (con la collaborazione di Roberto Salvati, degli aerologi di turno dell'aeroporto militare di Rieti e dei piloti Pecorella e Pastori, per i sondaggi termodinamici dell'atmosfera). A tutti, l'Aero Club d'Italia, nella persona del suo Presidente Avv. Guido Baracca, durante la cerimonia di chiusura e premiazione, ha rivolto il più vivo elogio ed i più sentiti ringraziamenti.











ULTIMISSIME

Gare nel mondo

FRANCIA

La vitalità del volo a vela francese è dimostrata dalle nove grosse competizioni organizzate tra la metà di giugno e la fine di agosto. Diamo in breve qualche notizia sulle gare più importanti.

Nella 4ª Transeuropea (Angers-Fayence-Varese-Mariazell-Angers, 2.760 Km, 15 partecipanti) hanno compiuto il percorso nel tempo prescritto (14 giugno - 5 luglio) il vincitore Wolfgang Gross (Nimbus 2 C) e Penaud.

I campionati nazionali delle classi standard e 15 metri si sono svolti su due aeroporti vicini (Bourges e Issoudun) con 41 concorrenti nella standard e soltanto 21 nella 15 metri (le gare non valevano ai fini della selezione per i mondiali). Entrambe le classi hanno disputato sei prove.

Nella standard ha vinto Reculé, seguito da Nietlispach, entrambi su LS 4, come i tre che seguono (quinto Navas).

Nella 15 metri Mercier, con l'unico ASW 20 FP (con winglets) in gara, ha vinto con quasi 800 punti di vantaggio su Henry, che come altri 12 concorrenti pilotava un ASW 20 F (di costruzione francese).

Pochi concorrenti anche ad Angers, con condizioni meteo misere e solo 5 prove in 10 giorni. Hanno vinto: il campione svizzero Wanzenried con l'unico LS 4 in gara nella standard (21 concorrenti), l'olandese Kuil su LS 3A nella 15 metri (17 concorrenti) ed il francese Lherm su Nimbus 2 nella libera (5 concorrenti).

Ancora meno concorrenti ai campionati europei femminili, disertati dalle forti polacche, sembra per ragioni economiche: 14 nella standard vinta dalla francese Pinon su Cirrus, ma con sole tre prove in 10 giorni, insufficienti per l'aggiudicazione del titolo, e 10 nella 15 metri vinta dalla francese Gavaret su ASW 20 F.

Molto affollata invece Vinon, e un po' migliori le condizioni che hanno consentito di volare, sia pure non a tutte le classi, in 7 giorni su 8.

Nella standard (28 concorrenti, 7 prove), ha vinto Chenevoy su LS 4; nella 15 metri (31 concorrenti, 7 prove) Gerbaud su ASW 20 F, come i tre che seguono; nella libera (8 concorrenti, 6 prove) Barrois su ASW 12. Nei biposti (13 concorrenti, 4 prove)

due Calif davanti a tutti (tra cui 6 Janus) con Duran e Wyckaert.

INGHILTERRA

Agli inglesi il primato della sfortuna: ai campionati delle classi libera e standard nella seconda metà di maggio in dieci giorni due prove valide per la libera, vinta da Delafield su ASW 17 su un campo di 33 concorrenti, e nemmeno una per la standard, che è quindi rimasta... al bagnato.

OLANDA

Si sono svolti in tempi e luoghi diversi, ma in condizioni egualmente mediocri, i campionati della 15 metri e della standard.

I primi (Terlet, 14-28 giugno, 34 concorrenti, 4 prove) sono stati vinti da Cees Musters (Ventus A), seguito da Dan Parè (terzo ai mondiali, su Ventus B) e da J.V. Steinfoorn (ASW 20).

La standard (Malden, 5-19 luglio, 4 prove) ha risentito della crescente preferenza dei piloti per la 15 metri ed ha avuto solo 18 concorrenti, dei quali solo uno aveva partecipato al campionato dell'anno precedente: in effetti quasi un campionato esordienti, conclusosi con la vittoria di T. Ottenheim su St. Cirrus.

U.S.A.

I campionati della standard a Hobbs (63 partecipanti) sono stati vinti da Striedieck su ASW 19. Holighaus col suo Ventus ha colto una bella vittoria ai campionati della 15 metri, svoltisi a Minden nel Nevada; dietro a lui Gimney su ASW 20 come i seguenti sei. 65 concorrenti hanno volato 9 prove, di cui una di 750 Km, con basi cumuli oltre i 5 mila metri, termiche fino a 7 m/sec. e quote di 7 mila metri in onda.

I campionati di libera (30 concorrenti, di cui una metà circa su alianti 15 metri corsa, 6 prove) sono stati vinti da Johnson su Nimbus 2; il nostro nazionale Piccagli su LS 3-17 si è classificato ottavo.

Photo-Vache

Una novità interessante è stata introdotta quest'anno a Vinon, denominata «photo-vache».

Essa consiste nel concedere al pilota che rinunci per qualsiasi ragione ad aggirare un pilone di fotografare un altro punto sulla rotta e rientrare. Lo si considera come atterrato sul punto fotografato, purchè il punto stesso figurì su un apposito elenco preparato dagli organizzatori. Questo sistema ha lo scopo di incoraggiare i piloti a tornare indietro piuttosto che affrontare un fuori campo in zone difficili, ed è quindi particolarmente indicato come fattore di sicurezza per gare in montagna. Ne hanno approfittato a Vinon molti concorrenti nelle giornate difficili.

Non tutti i professionisti volano sempre bene

Quando, dopo due giornate che hanno visto rientrare una decina di alianti in tutto, nella terza giornata dei mondiali di Paderborn si è avuta finalmente una grande quantità di arrivi, si sono viste in campo cose turche.

Riportiamo da Luftsport: «Dappertutto gli atterraggi erano catastrofici. Gli spettatori avevano l'impressione che ai concorrenti (molti dei quali piloti di linea, militari, o comunque professionisti) venisse in mente solo dopo il passaggio del traguardo che dovevano anche atterrare. I meno si attenevano alle regole; degli altri chi girava a sinistra, chi a destra, altri ancora atterravano contromano».

Al briefing del giorno dopo una dozzina di ammonizioni non ufficiali e l'offerta di un giro in biposto coll'istruttore per imparare il circuito.

Più sorprendente ancora a Paderborn è stato il vedere sui numerosi televisori in circuito chiuso che dalla mattina alla sera presentavano filmati di soggetto volovelistico, che nemmeno gli uccelli, «professionisti» del volo per eccellenza, volano sempre bene: un breve documentario presentava grossi uccelli di isole tropicali in una serie di decolli faticosissimi o abortiti e, molto più divertenti, atterraggi con capottate disastrose che lasciavano i poveretti completamente tramortiti.

Il muratore volante

Una certa sorpresa è derivata dal fatto che un muratore, il norvegese Kristiansen, abbia conquistato il secondo posto nella standard ai recenti mondiali, a soli 14 punti dal primo.

Questo simpatico ragazzino di 29 anni che ha saputo con tanta bravura inserirsi tra piloti con molti

più titoli di lui, ha fatto attirare l'attenzione sul volo a vela norvegese, che ha ottenuto a Paderborn anche un 13° posto nella standard con Melum ed un 10° con Roennestadt nella 15 metri.

Si è saputo così che la Norvegia ha 30 club con 90 alianti e 1.500 piloti. Ma il dato più interessante e che più dovrebbe farci meditare è che il 60% dei piloti è costituito da giovani tra i 15 ed i 30 anni.

Oltre 100.000 Km. a Fuentemilanos

I tedeschi non perdono tempo in quella che hanno chiamato l'«Australia dei poveri». A Fuentemilanos, l'aeroporto costruito l'anno scorso in collaborazione con gli spagnoli, che funziona da succursale estiva della più grande scuola di volo a vela tedesca, quella di Oerlinghausen, sono stati effettuati quest'anno voli di distanza per oltre 100 mila chilometri, con più di 200 voli superiori ai 300 Km.

L'attività si svolge sotto la guida del noto tedesco-australiano Ingo Renner, campione mondiale di classe standard in Finlandia.

Rottura tra Schleicher e Centrair

Rottura completa e vie legali, secondo quanto si apprende da Aero Revue, tra Schleicher, costruttore dell'ASW 20, e Centrair, licenziatario per la costruzione in Francia dello stesso aliante denominato ASW 20 F (ne sono stati costruiti finora oltre 160).

Il motivo sembra siano vendite da parte dei francesi in zone riservate ai tedeschi; come risultato è probabile una fine a breve termine della collaborazione.

Due nuovi alianti volano: l'ASW 22 ed il Falcon

Di due nuovi alianti non solo sappiamo che volano, ma abbiamo i risultati della loro prima uscita in gara.

Uno è l'attesissimo e notissimo ASW 22, che non

è stato approntato in tempo per i mondiali; l'altro è un oggetto relativamente misterioso, ma a mio modo di vedere più interessante per il pilota medio. Entrambi adottano i profili avanzatissimi della serie HQ (Horstmann e Quast) studiata a Braunschweig. Questi profili richiedono l'uso di turbolatori sul ventre dell'ala, costituiti da una fila longitudinale di forellini di diametro inferiore al millimetro, distanziati di un paio di centimetri l'uno dall'altro, a circa 2/3 della corda verso il bordo d'uscita.

Dell'ASW 22, il libera di 22 24 metri della Schleicher, sappiamo che ha effettuato i primi voli, coi turbolatori inattivi, con grande soddisfazione del progettista Waibel e dei piloti che lo hanno provato, Grosse, Baumgartl e Neubert. All'ultimo momento apprendiamo che Neubert ha portato la macchina ai campionati del Baden-Wuerttemberg (prima metà di agosto) senza ballast e senza poter volare alla massima velocità prevista; ciononostante ha vinto con largo margine (circa 500 punti su 8 mila) lasciandosi alle spalle quattro Nimbus 3.

Dice Luftsport che nelle giornate buone Neubert senza ballast teneva il passo dei Nimbus 3 carichi; nelle giornate deboli partiva una decina di minuti dopo gli altri per raggiungerli alla quarta o quinta termica e proseguire con loro. A quanto pare i Nimbus 3 hanno trovato pane per i loro denti!

La storia del Falcon è molto diversa: mentre si sapeva molto dell'ASW 22, ben poco era trapelato del Falcon. Esso è frutto del lavoro quasi casalingo di un progettista, Streifeneder, che in passato, ai tempi di Haenle, aveva collaborato con la Glasfluegel. Streifeneder ha iniziato lo studio di questo standard in dicembre e, valendosi di una fusoliera del Glasfluegel 304 opportunamente modificata e costruendosi da solo le ali, è riuscito a far volare la macchina all'inizio di luglio ed a partecipare anche lui ai campionati del Baden-Wuerttemberg.

Sia sulla carta che in pratica la macchina sembra avere caratteristiche ottime; nelle gare citate Streifeneder è arrivato quarto a 200 punti (su circa 6.500) dal vincitore che volava su LS 4, precedendo diverse macchine di questo tipo.

Sembra che la Glasfluegel sia interessata alla costruzione in serie ed alla vendita del Falcon, del quale si sentirà quindi parlare molto in futuro.

Di entrambe le macchine e delle loro caratteristiche parleremo più diffusamente nei prossimi numeri.

A Guidonia gli ex aliantisti da sbarco

Il consueto raduno degli ex aliantisti si è svolto quest'anno a Guidonia ed ha visto una nutrita partecipazione. Attendiamo che Pastorelli ci invii il suo abituale reportage.

Concluso il Trofeo S. Pedrino

Ettore Muzi si è classificato al 1° posto nell'ultima competizione dell'anno, che ha visto la partecipazione di 19 concorrenti e tra questi diversi esordienti.

Nelle otto giornate destinate alla competizione, si sono disputate sei prove con temi compresi tra i 145 ed i 200 Km. Muzi ha vinto con 4.109 punti, seguito da Balestra con 4.056 e da Paolillo con 4.014.

Nel prossimo numero il resoconto di Plinio Rovesti.

A Basilea una fiera per gli appassionati di aviazione

Una fiera di grande interesse per gli appassionati di aviazione, AVIATIK 81, avrà luogo a Basilea dal 24 ottobre all'8 novembre.

Essa riguarderà i settori: Aerei originali a motore, alianti e deltaplaning - Aviazione civile - Aviazione militare - Voli di lavoro e di soccorso - Le professioni dei piloti e affini - Aerostati - Paracadutistica - Avvistamento aerei - Modellistica - Stand informativi di club, associazioni ed organizzazioni - Letteratura specializzata, libri, filatelia, foto.

Orari di apertura: sabati e domeniche 11-19; da lunedì a venerdì 14-21.

Corso Istruttori

Il primo ottobre inizia il corso istruttori presso l'Aero Club Centrale al quale sono iscritti 16 piloti.

Un nuovo concorso fotografico!

E' indetto dalla ARTI GRAFICHE CAMAGNI, la tipografia che con entusiasmo, sportività e... coraggio stampa la nostra rivista. Stanco delle brutte copertine, il sig. Franco Montorfano ha messo in palio una prestigiosa coppa che andrà a premiare la fotografia più bella.

Nel prossimo numero il Regolamento.

Una logica iniziativa della C.S.C.

Il giorno 11 settembre si è riunita a Roma la C.S.C. che ha provveduto all'omologazione delle gare svoltesi quest'anno. Quanto prima pubblicheremo l'aggiornamento dell'elenco dei piloti di Categoria Nazionale.

La C.S.C. ha inoltre deliberato, dopo aver sentito il parere della Commissione di Specialità, che i primati nazionali vengano distinti in primati conseguiti su territorio nazionale e primati conseguiti su territorio straniero, fermo restando che il riconoscimento della FAI andrà al primato che presenta i valori più elevati.

I volovelisti interessati potranno pertanto inviare all'Ufficio Sportivo dell'Ae.C.I. la documentazione per ottenere l'omologazione dei primati nazionali secondo il nuovo criterio.

VOLO A VELA provvederà a pubblicare prossimamente le tabelle riassuntive dei primati e, per semplificare, i primati nazionali su territorio italiano verranno indicati come primati metropolitani. Tra il molto lavoro svolto dalla C.S.C. c'è anche l'omologazione dei seguenti primati:

- ALTEZZA ASSOLUTA, nazionale, femminile, biposti, metropolitano: m. 4640 A. Orsi - Bellingeri, Janus, 3-6-80.
- GUADAGNO DI QUOTA, idem c.s.: m. 3710 A. Orsi - Bellingeri, Janus, 3-6-80.
- DISTANZA IN A & R, nazionale, maschile, biposti, Spagna: km. 534,4 Piludu - Marchetti, Calif A. 21, 5-7-79.

Invito ai soliti ritardatari

Se ancora non lo avete fatto, rispondete subito al questionario 1981 di VOLO A VELA.

LE VOSTRE OPINIONI compariranno sul prossimo numero che sarà in distribuzione il 29 novembre 1981.

AFFRETTATEVI!

Codice FAI 1981

La nostra rivista, grazie alla collaborazione di Smilian Cibic che ha curato la traduzione, ha in corso di distribuzione il nuovo Codice FAI entrato in vigore il 1° gennaio di quest'anno.

Tutti i piloti sportivi sono invitati all'acquisto per una doverosa informazione circa le nuove importanti prescrizioni. Il prezzo del volume è di lire cinquemila e potete richiederlo presso i maggiori centri d'attività o alla nostra redazione di Como.

**Volovelisti!
andiamo tutti
al "BRIEFING
DUE TORRI"**

**Bologna,
29 Novembre
1981**

**troverete
tanti amici
ed un nuovo
numero di**

**VOLO
A
VELA** 

I campionati della classe "biposto", e della categoria "promozione",

Dopo una giornata di sosta, il giorno 12 agosto sono scesi in lizza i concorrenti della classe «Biposto» e della categoria «Promozione». Complessivamente dieci equipaggi nella «Biposto» e 19 concorrenti nella categoria «Promozione». Ai piloti della «Biposto» sono stati poi aggregati quattro... monoposto indipendenti. Per vero dire questi quattro «isolati» erano un po' come pesci fuor d'acqua. L'Ing. Guagnellini, però, ha fatto di tutto per metterli a loro agio, e li ha inquadrati eccezionalmente in un gruppetto autonomo che si è disputato persino una coppa: la «Coppa vacanze».

Ora faremo una rapida rassegna anche di questa competizione; per la quale anticiperemo che, su undici giornate disponibili, si è gareggiato in otto. I temi di gara assegnati, poche volte sono stati inferiori ai 200 Km e qualche volta hanno superato i 300 Km. L'anticiclone d'agosto ha resistito ancora ed il bel tempo ha quasi sempre accompagnato la bella competizione; alla quale hanno dato il via l'Ing. Guagnellini ed il generale Andalò, in rappresentanza dell'Aero Club d'Italia.

12 AGOSTO 1981 - Prima giornata di gara

Permangono sull'Italia condizioni di spiccata instabilità con residue manifestazioni dovute al passaggio di una linea di instabilità temporalesca che ha interessato le regioni dell'Italia centrale il giorno precedente. Tali condizioni persistono maggiormente nelle regioni del versante adriatico, e la commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti delle due classi una prova unica, il cui percorso corre lungo le zone pedemontane appenniniche del versante tirrenico.

Soltanto due concorrenti della classe «Biposto» riescono a completare il tema di gara, mentre la maggior parte degli altri piloti atterra a Foligno, dopo aver doppiato il secondo pilone. Le manifestazioni temporalesche hanno infatti interessato marginalmente anche le regioni del versante tirrenico, rendendo molto difficile il completamento della prova.

13 AGOSTO 1981 - Seconda giornata di gara

Sull'Italia permangono ancora condizioni residue di instabilità, con possibilità di temporali isolati specie nelle regioni del versante adriatico.

Viene assegnato un tema unico alle due classi che soltanto i concorrenti dei biposti riescono a portare a termine.

Per la categoria «Promozione» la prova non è valida perchè nessun concorrente ha percorso il minimo di chilometri richiesto dal regolamento di gara.



L'Avv. Guido Baracca, Presidente dell'Aero Club d'Italia, premia i vincitori.

Il giorno 14 agosto le condizioni meteorologiche sono state nettamente sfavorevoli al veleggiamento e la giornata viene dichiarata non volativa.

15 AGOSTO 1981 - Terza giornata di gara

Il vasto campo di alte pressioni che interessa tutta l'Europa del Nord, si estende gradualmente alle regioni dell'Italia settentrionale e centro-settentrionale. Sono previsti temporali limitatamente alle regioni del versante adriatico; ma ciò che potrebbe maggiormente ostacolare lo svolgimento della gara sono i venti di caduta da nord-est che interessano tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico.

Alla classe «Biposto» viene assegnato un tema di gara su percorso triangolare con piloni non interessati dai venti catabatici di NE; ma la prova è troppo lunga e nessun concorrente riesce a completarla. Viene pertanto trasformata in una distanza su banda prefissata per rendere valida la gara.

Il tema della categoria «Promozione» è inferiore di 68 Km a quello della classe «Biposto», ma nessun concorrente riesce a totalizzare il minimo di chilometri necessario per rendere valida la prova a norma di regolamento.

16 AGOSTO 1981 - Quarta giornata di gara

Sull'Italia la pressione continua a mantenersi attorno a valori relativamente alti. I venti continuano a spirare da NE a tutte le quote; ed i temi di gara vengono pertanto contenuti in limiti assai modesti per entrambe le classi.



Mario Veneri ha diretto le gare del 2° periodo, affiancato da un nome nuovo: Mario Girardi che ha presieduto la C.S.O.

17 AGOSTO 1981 - Quinta giornata di gara

Una perturbazione estesa dalla Russia all'arco alpino, nel suo movimento verso Sud-est, tende ad interessare più direttamente le regioni centro-settentrionali adriatiche.

I venti sono ruotati a NW e le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono notevolmente migliorate.

Allo scopo di permettere ai concorrenti della categoria «Promozione» l'eventuale conseguimento di un diamante F.A.I. la commissione assegna alle due classi la stessa corsa prefissata di 300,2 Km lungo un percorso triangolare.

Per le condizioni meteorologiche sfavorevoli il 18 agosto è stata giornata non volativa.

19 AGOSTO 1981 - Sesta giornata di gara

La pressione sull'Italia è distribuita uniformemente su valori relativamente alti. Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono discrete e la commissione assegna ai concorrenti due temi diversi.

Tutti i piloti della classe «Biposto» completano la prova. Nella categoria «Promozione» 12 concorrenti, su 17 par-

titi, completano la prova, mentre 5 atterrano fuori campo.

20 AGOSTO 1981 - Settima giornata di gara

La pressione atmosferica sull'Italia è in diminuzione per l'approssimarsi di una rapida perturbazione proveniente da NW, al cui seguito affluisce aria fredda ed instabile. I venti spirano attorno ad ovest a tutte le quote e le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono discrete.

La commissione assegna ad entrambe le classi un unico tema di gara.

Il giorno 21 agosto il passaggio della perturbazione annunciata il giorno precedente ha apportato sulle regioni dell'Italia centrale cattivo tempo; non è stato pertanto possibile gareggiare.

22 AGOSTO 1981 - Ottava ed ultima giornata di gara

Sulle regioni dell'Italia centrale si va gradatamente ristabilendo un campo di alte pressioni. Impulsi di aria fredda provenienti dall'Europa nord-occidentale mantengono tuttavia sulla nostra penisola condizioni di moderata instabilità.

Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono favorevoli al volo veleggiato e la commissione assegna alle due classi temi diversi.

Classe «Biposto»: tutti i concorrenti ancora in gara compiono la prova, meno Walter Vergani, il quale, malauguratamente, dopo un punto basso compiuto nella zona industriale a sud di Rieti, è stato costretto ad atterrare a Cotilia, compromettendo così irrimediabilmente il suo primo posto in classifica generale ed il titolo di campione d'Italia della classe «Biposto». Va inoltre ricordato che a questa disavventura si è aggiunta una seconda beffa della sorte: recuperato a tempo di record dalla sua squadra, Vergani giungeva in aeroporto poco dopo la chiusura delle partenze, e pertanto doveva rit-



I vincitori della «Promozione»: Ghiorzo, brillante conferma, Incardona, reduce da una dura prova e «Lillino» Baroni che torna alla ribalta dopo molti anni.

nunciare anche al secondo decollo.

Categoria «Promozione»: su 17 piloti partiti hanno completato la prova in 13, mentre 4 hanno atterrato fuori campo.

«GARA METEO»

I piloti che hanno partecipato alla «Gara meteo» anche in questa seconda tornata del Campionato non sono stati molti; quanto basta tuttavia per continuare quella diretta collaborazione tecnica che da molti anni lo scri-



Al giovanissimo Stefano Ghiorzo è andata anche la Coppa «Volo a Vela» per il più giovane della Promozione.

vente ha intrapreso con i volovelisti nel campo della meteorologia applicata al volo a vela.

Ecco i risultati della gara nelle due classi:

Classe «Biposto»: 1) Walter Vergani con 30/30

Categoria «Promozione»: 1) Giorgio Davini con 30/30.

Ai vincitori delle due classi sono state assegnate artistiche coppe offerte dall'Ente Prov.le Turismo di Rieti.

Il pilota Pietro Viscardi ha partecipato «fuori gara» anche a questo secondo concorso, ma avendo già vinto il primo, ha ottenuto questa volta... soltanto elogi ed un simbolico ricordo.

La mattina del 23 agosto, in un clima di festosa allegria sportiva, si è svolta la cerimonia finale con la proclamazione e premiazione dei vincitori.

Il concorrente Giorgio Nidoli — con squisita cortesia sportiva — a nome di tutti i piloti ha offerto ai dirigenti della competizione ed ai loro collaboratori graditissimi omaggi ricordo.



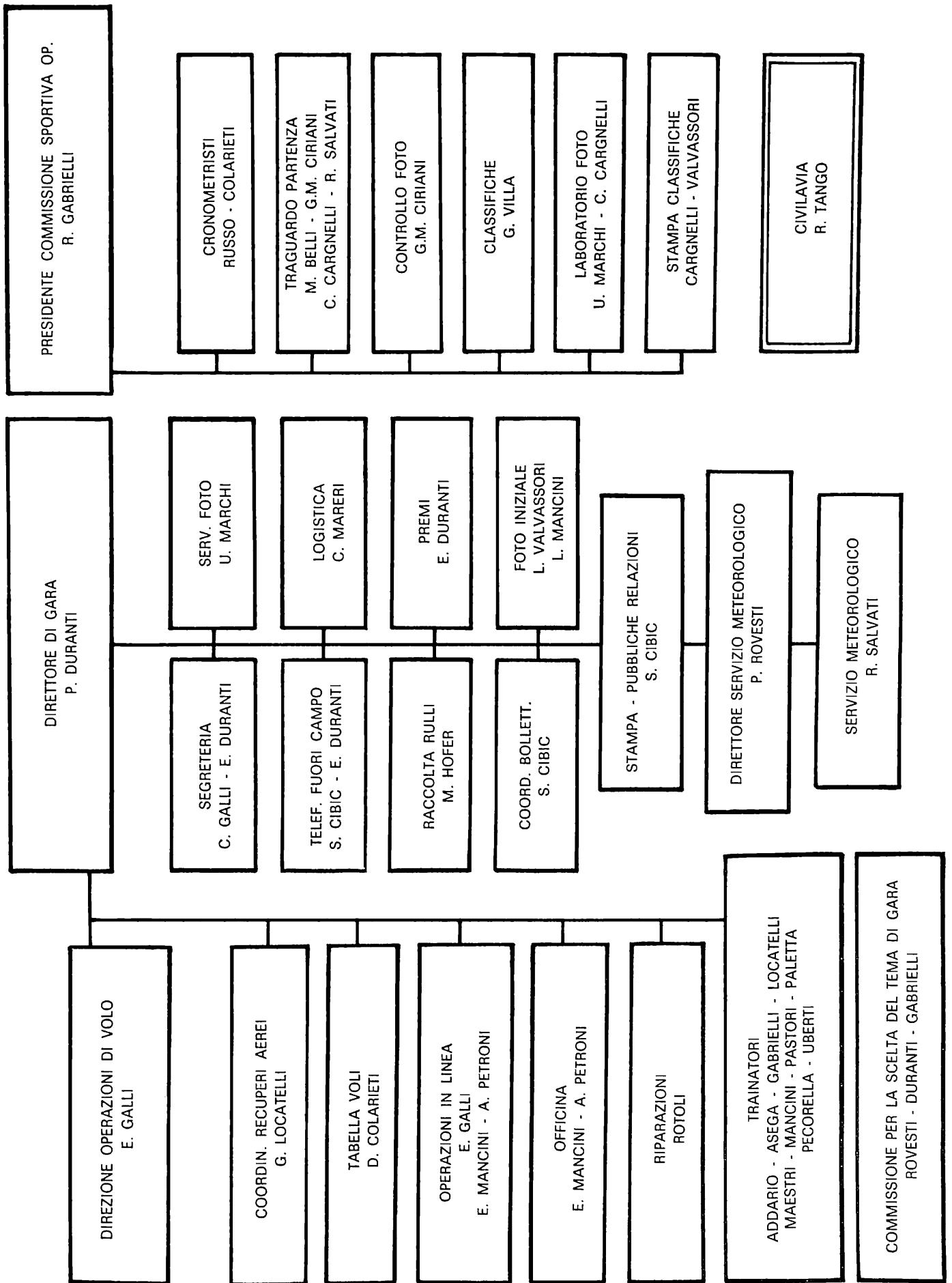
La cerimonia finale con la premiazione dei vincitori della Classe «biposto» e della categoria «promozione».

Concludiamo anche questa seconda parte dei Campionati Italiani 1981 con un doveroso cenno agli uomini che hanno reso possibile lo svolgimento della competizione per la classe «Biposto» e la categoria «Promozione». Mario Veneri ha diretto le gare, Mario Girardi ha presieduto la Commissione Sportiva Operante, Manlio Pelini ha diretto le operazioni di volo, Willy Marchetti i servizi amministrativi, e chi scrive queste note il servizio meteorologico (con la collaborazione degli aerologi di turno della locale stazione meteo dell'A.M., del pilota Locatelli e dell'osservatore Eros Mancini, che con passione e scrupolo hanno effettuato i sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella valle reatina). A tutti l'Aero Club d'Italia ha espresso il proprio apprezzamento e vivissimo ringraziamento.

L'appuntamento è per il 6 settembre 1981, per la disputa delle gare relative al «Trofeo San Pedrino», ultima competizione volovelistica del corrente anno.

Plinio Rovesti

CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - 1° Periodo



21^{mi} CAMPIONATI NAZIONALI

di Pierluigi Duranti

Ottantadue alianti, dieci prove valide, undici giorni di gara su dodici disponibili più due di allenamento, sono dati non trascurabili specie se si considera che, ai recenti Campionati del Mondo a Paderborn, gli iscritti sono stati ottantuno, i giorni di gara otto (sette per la standard) ma distribuiti su di un periodo più lungo.

Anche il livello dei migliori è paragonabile con quello dei Mondiali; ben dodici dei nostri concorrenti erano presenti anche a Paderborn e alcuni di essi, come Leonardo Briigliadori, Hans Gloeckl, Bruno Gantenbrink e Paul Bourgard figuravano fra i primissimi.

Sostanzialmente diversi da quelli dei Mondiali sono stati invece lo schieramento dei mezzi ed il numero di persone coinvolte nell'organizzazione. Dal punto di vista generale mi pare che il risultato sia stato accettabile, ma certamente ottenuto con un dispendio di energie non indifferente da parte di un piccolo gruppo di persone che si sono prodigate al massimo, senza riserve e con entusiasmo. In futuro occorrerà un po' di respiro anche per essere pronti a fronteggiare eventuali emergenze. Quando tutto, come quest'anno, è misurato al limite, ogni piccolo contrattempo rischia di far inceppare il meccanismo.

Per molte ragioni è stato un Campionato pesante; vorrei approfittare di questa occasione per rivolgere un ringraziamento personale a Plinio Rovesti, Egidio Galli, Roberto Gabrielli, Smilian Cibic e Giordano Locatelli per l'appoggio costante che mi hanno fornito sotto ogni punto di vista ed in ogni circostanza.

La soddisfazione di lavorare in una équipe affiatata, con persone di questo tipo, compensa senza dubbio amarezze che, inevitabilmente, una macchina complessa come il Campionato comporta.

Le condizioni meteorologiche non sono state all'altezza della fama di cui Rieti ormai gode, a buon diritto, in campo internazionale. Per di più le informazioni meteo di cui Plinio Rovesti ha potuto servirsi sono state meno precise del solito. Pare infatti che la computerizzazione centralizzata dei dati meteo, denominata Afrodite, non sia ancora del tutto a punto...

Ne è derivata una certa difficoltà nella scelta del tema e, di conseguenza, gare più difficili per concorrenti ed organizzatori.

I principali servizi di gara sono stati organizzati in maniera analoga a quanto già si fece nel '79, sebbene alcuni commissari fossero a Rieti per la prima volta.

La disponibilità di Egidio Galli ha costituito come sempre garanzia di tranquillità e sicurezza in tutte le operazioni di volo sul campo. I tempi necessari alle operazioni di decollo sono sempre stati stimati e rispettati con estrema precisione. Si è così dimostrato ancora una volta che, se la linea è gestita come si deve, non oc-

corre vincolare l'apertura del traguardi di partenza all'ultimo decollo della classe, come alcuni avevano suggerito in passato.

Il traguardo di partenza ha funzionato regolarmente a Pian di Rosce. Per due giorni abbiamo dovuto operare sul campo dove il sistema «Finestra-Traguardo» ha manifestato ancora i suoi limiti, nonostante la disciplina dei concorrenti e l'eccezionale buonavolontà dei commissari che hanno lavorato, in questo caso, sulla torrida terrazza della palazzina con quaranta gradi ed il sole negli occhi.

Giovanni Maria Ciriani e Ciro Cagnelli amano l'abbronzatura, ma dicono di preferire quella del Terminillo.

Scherzi a parte, il problema del traguardo non è da considerarsi risolto con Pian di Rosce. Occorre infatti un sistema unico che possa funzionare sempre e con la massima efficienza, senza limitazioni di sorta. A questo proposito c'è molto da dire e da ricercare, per cui penso più opportuno lasciare l'argomento ad altra occasione. E' comunque il caso di menzionare che un certo lavoro di ricerca era stato fatto, in precedenza, per provare uno dei sistemi alternativi, la «partenza simultanea».

Tutto era pronto! Avevamo a lungo discusso la cosa per effettuare finalmente in un Campionato, con un numero elevato di concorrenti, quanto è stato per anni sperimentato con successo ad Alzate. Ormai questa possibilità è prevista dal Codice FAI per i Campionati del Mondo e dal nostro regolamento.

Purtroppo però queste innovazioni possono essere provate quando tutto, aspetti operativi, organizzativi e meteorologici sono a punto, ma anche quando si «sente» che l'atmosfera è quella giusta. Altrimenti, volendo forzare, si possono correre dei rischi. Avevamo deciso in un primo tempo di provare in una giornata di allenamento, ma poi la considerazione che ci sarebbe stata una



limitata partecipazione e che la prova non sarebbe stata significativa ci ha indotti a rimandare. Abbiamo quindi previsto di lanciare la cosa dopo un certo numero di prove valide, in una giornata di quelle fumanti, possibilmente dopo una giornata di riposo, cioè nella seconda metà del Campionato.

Occorreva una giornata con plafond alto e condizioni forti, in modo che eventuali incertezze nella partenza potessero venire ammortizzate dalla lunghezza del tema. Le condizioni meteo quest'anno non ci hanno favorito particolarmente e poi, proprio a metà Campionato, l'incidente di Gross ci ha gelati. E così la «partenza» è saltata.

L'AVM aveva compiuto un grosso sforzo ed un simpatico gesto, mettendo in palio una meravigliosa coppa in argento per questo evento, a ricordo del decennale dell'aeroporto di Alzate Brianza. Il trofeo, così, se n'è tornato ad Alzate ancora incartato. Coi tempi che corrono, comunque, è sempre un ottimo investimento. Tornerà utile e avrà acquistato valore. A proposito della partenza simultanea, vorrei pregare «VOLO A VELA» di pubblicare il regolamento per la stessa come l'avevamo prevista per Rieti: è utile parlarne.

Per quanto riguarda gli aspetti sportivi della gara non ci sono stati problemi particolari. Non molte le penalità, nella quasi totalità attribuite per errata foto del pilone e comunque sempre indiscutibili data la chiarezza del sistema che, ancora una volta, ha funzionato a dovere.

E' stato significativo, a fine campionato, che due qualificati campioni tedeschi, incaricati di stendere una relazione su Rieti per il loro Aeroclub nazionale in vista di eventuali campionati europei in Italia, hanno commentato che il sistema italiano è pienamente soddisfacente perchè «preciso» e «non dà adito a contestazioni». E pensare che, in passato, sono stati i più forti oppositori!

In tema di fotografie un certo disagio è derivato, quest'anno più del solito, dalla imposta monotonia nei temi di gara. Purtroppo si parte già da una forte limitazione geografica che non permette di muoversi in direzione est-ovest e, quando le condizioni limitano una delle rimanenti direzioni, resta ben poco.

La disponibilità di piloni nuovi verso sud e verso nord, nord-ovest porterebbe ad un miglioramento della situazione. Si tratta, come in altre occasioni sottolineato, di un lavoro lungo che si può svolgere a dovere soltanto iniziando per tempo. Nel '79 e '80 è già stato aggiunto un ragguardevole numero di piloni.

Anche la «qualità» dei piloni è stata migliorata: dalle cassette sperdute talvolta introvabili nella campagna, si è passati a riferimenti molto chiari e facilmente riconoscibili. Si tratta, ora, di continuare.

Sempre in vista del futuro, occorre elevare a tre le frequenze radio comuni, obbligatorie per la partecipazione ai Campionati, da impiegare rispettivamente per: operazioni di volo, operazioni di traguardo, collegamento fra alianti in volo (e situazioni di emergenza, vedi caso ripetutosi quest'anno di pulsante bloccato con conseguente prolungato intasamento della frequenza traguardo).

Quest'anno, dopo un opportuno sondaggio, è stato possi-



bile soltanto segnalare una terza frequenza «libera» disponibile all'85% dei concorrenti, la 122.8.

Il Regolamento ha subito, dopo lungo tempo, una prima modesta modifica nella formula del punteggio, rimediando parzialmente a qualche incongruenza.

E' certo che il discorso dovrà essere ripreso nella sede adatta e, soprattutto, per tempo, in maniera che il regolamento stesso possa essere stampato, corretto e distribuito al momento opportuno. E' molto utile che si tenga conto di quanto si sta facendo negli altri paesi e si faccia tesoro delle esperienze, nostre o altrui, del passato.

Direi comunque positivo che ci si sia incamminati su una via più dinamica che richiederà maggiori energie e la collaborazione di tutti, ma porterà certamente a dei risultati.

Quest'anno il primo degli italiani è stato dichiarato Campione Italiano. Si è cioè stralciata la classifica del Campionato Italiano da quella completa di stranieri, senza ricalcolare i punteggi. A parte la felicità di Scavino, che a titolo personale condivido, mi fa piacere che la cosa sia stata chiarita.

Un tempestivo telegramma del Presidente della Commissione Sportiva Centrale Ing. Iginio Guagnellini, in risposta ad una mia richiesta di chiarimento, ha definitivamente chiarito quale fosse la procedura da seguire.

Anche quest'anno, nel limite del possibile, abbiamo cercato di apportare qualche piccola miglioria. L'incarico, affidatomi a febbraio, avrebbe potuto essere anticipato ulteriormente con migliori risultati. Mi pare comunque che alcune innovazioni introdotte siano state apprezzate.

E' stato istituito sul campo un servizio quotidiano di sportello da parte della Cassa di Risparmio di Rieti, particolarmente utile per cambio assegni, cambio valuta ecc. Nella sala ricezione è stato attivato un secondo telefono, a scatti, che ha lavorato moltissimo ovviando alla scomodità dei gettoni per telefonate interurbane.

Siamo particolarmente grati al Sig. Fiocco, dell'Azienda Telefonica, per esserci venuto incontro risolvendo rapidamente alcuni problemi burocratici e provvedendo al montaggio dell'apparecchio gratuitamente.

Il bollettino delle classifiche è stato arricchito con pagine di curiosità sul mondo dei Campionati, grazie all'entusiastica ed indefessa attività di Smilian Cibic che ha fuso, nel «Roccolo» le sue molteplici attitudini di ex goliarda e di consumato volovelista. Purtroppo un forte condizionamento nel risultato di queste fatiche è derivato dalla inadeguatezza della macchina fotocopiatrice, inadatta a sopportare il notevole carico giornaliero che il Campionato impone. Di qui la necessità di interventi di manutenzione pressochè continui, il che a Rieti in agosto è pura utopia. La strozzatura che ne è derivata quest'anno ha comportato un rallentamento sennante di tutte le attività dipendenti.

Ho spesso ammirato la pazienza di Laura Valvassori che è arrivata quasi a... parlare con la macchina, pur di assicurarsene la fedeltà.

I computer sono duplicati proprio per non avere intoppi: occorrerà studiare una soluzione anche per l'ultimo anello della catena, quello della stampa.

E' stato anche istituito un servizio sperimentale di fotografia sul campo, che ha riscontrato un certo successo, sebbene fosse soltanto abbozzato.

Piloti e visitatori hanno acquistato numerosi le foto che il bravo Umberto Marchi ha continuamente prodotto. In particolare è stato apprezzato lo spirito con cui sono stati colti aspetti curiosi ed interessanti della giornata sul campo, mettendo così a disposizione di tutti un piccolo campionario di vita volovelistica.

Il servizio fornito dalla IBM è stato quest'anno ulteriormente potenziato.

Un secondo monitor è stato esposto sotto la tettoia del ristorante.

Non si sono mai verificati guasti, ma la duplicazione dei computers avrebbe comunque garantito il servizio

in ogni caso. Ancora una volta dobbiamo essere grati all'amico dott. Lino Desti che, sebbene distaccato alla sede IBM di Parigi, ha sensibilizzato il collega dott. Tiberti di Roma, il quale è entrato immediatamente nello spirito e ha provveduto egregiamente ad assicurare la continuità del servizio. Al dott. Tiberti e al dott. Desti il nostro più cordiale ringraziamento.

Grazie anche all'amico ing. Guido Villa che ha curato, praticamente da solo, tutto il lavoro di elaborazione delle classifiche trascorrendo lunghe ore al computer. E' stato così possibile fornire, una mezz'ora dopo il taglio di traguardo, i tempi dei cronometristi sul monitor. Anche la tabella voli è stata trasferita nel computer che ha fornito, al termine del Campionato, gli stralci volo per tutti i concorrenti che l'hanno richiesto.

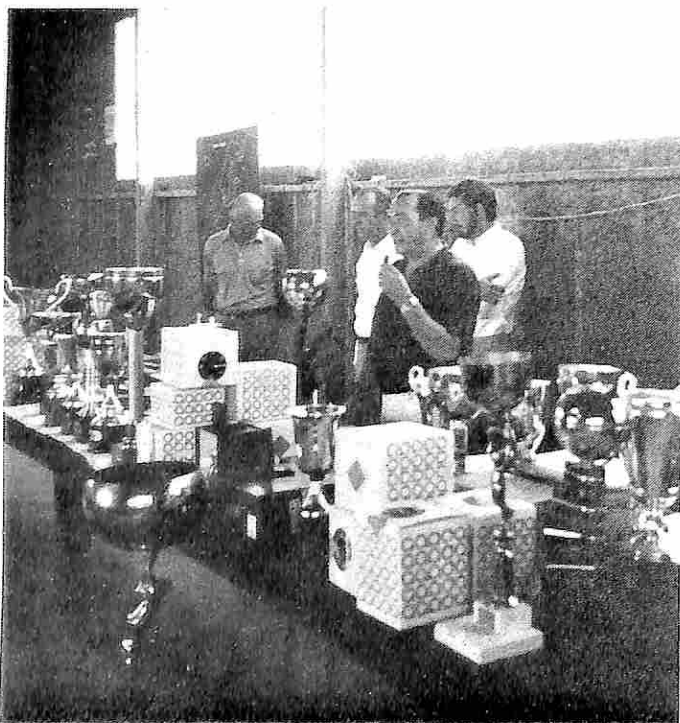
Parte di questo risultato va all'ottimo lavoro preparatorio che la DPS di Terni, specializzata fra l'altro in software, aveva svolto in precedenza mettendo a punto i programmi di calcolo e di gestione dei dati. Sono già state discusse alcune migliorie che potranno rendere più flessibili i programmi permettendo un migliore sfruttamento della potenzialità delle macchine IBM.

Un problema di cui occorre tenere conto per il futuro è quello dello spazio. L'ingombro dato dalle macchine ed una certa necessità di potersi isolare per svolgere attività che richiedono concentrazione rendono insufficiente lo spazio del prefabbricato della Direzione di Gara, che era adatto per le esigenze di circa dieci anni fa, quando fu costruito.

Indipendentemente da eventuali piani a lungo termine in vista dei Campionati Mondiali, anche limitandosi al solo Campionato Italiano come è stato quest'anno, occorre provvedere una soluzione, economica quanto si vuole, che permetta di muoversi con un po' più di agio.

Un altro problema ricorrente che si è accentuato quest'anno è dato dalla circolazione sul campo di persone estranee, specie nella zona del campeggio e di sera. Ciò si ricollega alla ristrutturazione generale che è prevista per gli anni a venire e che vede il campeggio, unico, trasferito nella zona ovest del campo (Sahara) più tranquilla e riparata. Nel frattempo però, finchè il nuovo campeggio non sarà approntato (vedi ombra...) occorrerà provvedere ad un minimo servizio di sorveglianza che impedisca l'accesso a certe zone e prevenga gli spiacevoli episodi verificatisi quest'anno.

Per concludere con queste note vorrei ringraziare tutte le persone che, in qualche modo, hanno fornito un contributo alla organizzazione ed alla conduzione di questo Campionato. Pregherò a parte l'amico Scavino di pubblicare l'elenco delle numerose persone, ditte, enti ed organizzazioni che hanno aderito entusiasticamente alla nostra richiesta, contribuendo alla composizione di un ragguardevole montepremi.



**Rieti, 4 Agosto 1981,
ore 14,35:**

Alexander Gross

Il traguardo è aperto da poco e stiamo già smaltendo il traffico dei passeggeri a Pian di Rosce quando un concitato messaggio radio, sulla 122.6, annuncia che un aliante sta precipitando in vite in seguito a collisione e che non si vede alcun paracadute. I commissari che stanno controllando i passaggi hanno ancora il tempo di voltarsi verso sud per osservare con il fiato sospeso le ultime decine di metri di caduta prima che la sagoma bianca scompaia dietro una collina a pochi chilometri a sud-ovest di Pian di Rosce.

Imposto il silenzio radio, si instaura immediatamente un conciso colloquio fra Sandro Serra, in volo sulla zona, ed il sottoscritto.

Munito della terza radio del traguardo (quella di riserva) parto subito sulla decappottabile del cronometrista Gianpaolo Russo, che ad alta velocità si dirige verso la zona dell'incidente. Intanto, a Rieti, viene richiesto da Galli, tramite intervento del Colonnello Comitini, l'elicottero del SAR di Ciampino e viene inviata l'autolettiga dell'Aeronautica Militare.

Alle 15.20 l'elicottero arriva e ci vede subito, compie un breve giro sulla zona e, grazie alle indicazioni di Marzotto che ha intravisto del bianco luccicare fra gli alberi, identifica il relitto a poche centinaia di metri da noi. Mentre si dirige all'atterraggio su un prato vicino, ci avviciniamo all'aliante seguendo, questa volta, una agevole stradina che corre a mezza costa e che ci porta fino ad una ventina di metri dal relitto. Giungiamo sul posto insieme al personale del SAR, ma purtroppo la barella che loro trasportano non serve più a nulla. L'aliante si è infilato quasi verticalmente fra gli alberi, in assetto rovescio, e nulla ha potuto attutire l'urto... Non resta che attendere il Magistrato per poter rimuovere Alexander Gross.

Le ventiquattrore successive sono piene di incombenze spiacevoli che, continuamente, pongono in contrasto gli aspetti umani e quelli burocratici che una triste vicenda di questo tipo comporta.

Sono estremamente grato agli amici che mi hanno aiutato in quei momenti. In particolare a Roberto Gabrielli e Smilian Cibic che, al mio ritorno sul campo, si sono immediatamente recati sul posto per assistere il magistrato e coordinare le necessarie operazioni di recupero della Salma.

Alla luce di quanto accaduto ci pare doveroso sospendere il campionato in segno di lutto, anche tenendo conto della mole di lavoro straordinario che ci aspetta per il giorno dopo. Infatti il giorno 5 trascorre alle prese con autorità, magistrati e tecnici per le inchieste del caso.

La preparazione professionale di Roberto Gabrielli che, oltre ad essere trainatore e presidente della Commissione Sportiva Operante, è soprattutto un avvocato, si rivela indispensabile nel coordinare il lavoro e nel facilitare i contatti con quanti si dedicano alle inchieste del caso. Intanto Egidio Galli coordina le squadre di recupero che, su richiesta del Magistrato, riporteranno sul campo i resti dell'aliante. Anche in questa circostanza la solidarietà dei volovelisti emerge in silenzio, ma efficace e spontanea. Un buon numero di volontari, nonostante per loro sia una (l'unica) giornata di riposo, si recano sul posto e nel primo pomeriggio sono di ritorno.

Intanto qualcuno si lamenta perchè non è stata data gara...

Alle due del pomeriggio salutiamo la signora Gross in partenza per la Germania. Ha voluto recarsi sul posto e ha segnato sulla carta topografica il luogo esatto dove è caduto l'aliante. Un giorno ci porterà i due bimbi che, per ora, non possono capire (tre anni e otto mesi). Le regalo l'ultima fotografia che il nostro fotografo ha scattato al marito prima del decollo in uno dei giorni precedenti.

Alexander Gross, trent'anni, lavorava a Monaco, nello stesso ufficio di Sinn, come ingegnere aeronautico alle dipendenze di Gloeckl. Il giorno successivo anche Sinn decide di partire, non se la sente più di restare. Il suocero di Gross, che era anche suo squadrista, guida alpina in un piccolo paesino della Baviera, prima di partire insiste assolutamente per offrire una cena alla squadra di recupero (così impone la loro tradizione) non possiamo fare a meno di accettare. La cifra verrà poi donata in beneficenza.

A nome della Famiglia di Alexander Gross e mio personale, sento il dovere di ringraziare quanti hanno collaborato ad una azione di soccorso prima (purtroppo risultata inutile) e di recupero poi, in un clima di grande solidarietà:

I piloti in volo, Serra e Marzotto, il cronometrista Gianpaolo Russo, il Codandante dell'Aeroporto militare Colonnello Comitini, gli addetti alla torre M.lli Petrucci e Parisi, la squadra di soccorso del SAR, i Carabinieri di Pian di Rosce e di Rieti, gli Agenti di P.S. di Rieti, i Vigili del Fuoco di Rieti, il nucleo dell'A.M.I. del Terminillo, il dott. Rinaldi e la squadra del Corpo Forestale di Pian di Rosce, il nutrito gruppo dell'AVM: Egidio Galli, Riccardo Brigladori, Marco Brigladori, Giovanni Cairoli, Raffaele Galli, Giordano Locatelli, Giancarlo Maestri, Piero Mori, Famiglia Pozzi, Luigi Villa, ed inoltre: Cesare Asega, Giampaolo Mazzetto, Donato Pastori, Roberto Salvati, Maria Spelta. Infine un ringraziamento personale a quanti hanno capito la nostra amarezza di organizzatori e ci hanno manifestato la loro comprensione.

PIERLUIGI DURANTI



Enti e piloti partecipanti

	libera	15 metri	standard	biposti	promozione	tot.
Ae.C. TORINO		Dall'Amico Marchisio Mazzi Peccolo Rasero		Mazzi (*) Rasero (*)		7
ATEV TORINO		Spelta				1
Ae.C. AOSTA	Balbis		Motta Perotti			3
Ae.C. VOGHERA			Cappanera	Cappanera (*)	Albano Giacobbe Passarelli	5
GVV VALZANIA	Orsi G.		Acquaderni M. Costa F.		Aliverti Bellora	5
AVM MILANO		Brigliadori L. Brigliadori R. Corbellini	Bertoncini Cairolì Villa A.	Casetti (*) Villa L.	Albertazzi Cappi Davini Guazzoni Ghiorzo	13
AVAL VARESE	Barazzetti Manzoni Mazzucchelli Viscardi	Caraffini A. Colombo V. Fraenza N. Monti Pronzati A. Pronzati M. Vergani	Avanzini Borellini Fraenza P.	Manzoni Monti Nidoli Vergani Viscardi	Milani Stefanutti	21
AVA BERGAMO	Capoferri Zoli	Balzer Gritti Mussio		Gritti	Massoni Rocca Valentini Volpi	10
CPV MILANO	Agresta Mantica			Mantica		3
AVF FERRARA	Magni Serra		Fergnani A. Villani		Gardenghi	5
ACCVV RIETI		Gavazzi Muzzi Piludu	Balestra Budini G. Colombo A. Ferrari G.A. Fianco Pocek	Muzi	Baroni	11
GVA ROMA		Urbani L.			Incardona	2
Ae.C. ROMA				Costa		1
Ae.C. PADOVA			Bucceri			1
Ae.C. TRENTO			Galetto			1
Ae.C. VICENZA			Marzotto Pasin			2
	12	23	23	14	19	91

	libera	15 metri	standard	biposti	promozione	tot.
GERMANIA	Grasbon v. Gwinner	Gantenbrink Peter	Gloeckl Gross A. Lindemann Sinn			8
AUSTRIA	Ebner Fahrafellner		Schlachter Stoegner			4
SVIZZERA	Blatter	Binder Kull	Nietlispach			4
FRANCIA	Navas	Hersen Rantet	De la Casiniere			4
BELGIO	Bourgard Sander					2
SPAGNA		De Orleans				1
SVEZIA			Olsson			1
Tot. stranieri	8	7	9			24
Tot. generale	20	30	32	14	19	115

Organigramma

CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA 2° Periodo

COMITATO ORGANIZZATORE	: Presidente: Gavazzi Marco Membri: Marchetti Willy, Muzi Ettore, Rovesti Plinio, Paolillo Ugo, Baldesi Rodolfo
DIRETTORE DI GARA	: Veneri Mario
COMMISSIONE SPORTIVA OPERANTE	: Presidente: Girardi Mario Membri: Rovesti Plinio, Pelini Manlio, Gianaroli Fabrizio, Mazzoletti Massimo, Marchetti Carlo
SERVIZI AMMINISTRATIVI	: Marchetti Willy
SERVIZIO METEOROLOGICO	: Rovesti Plinio
OPERAZIONI DI VOLO	: Pelini Manlio
PUBBLICHE RELAZIONI	: Baldesi Rodolfo
SERVIZIO STAMPA	: Rosi Giulio
ELABORAZIONE CLASSIFICHE	: I B M
SEGRETERIA	: Hofer Matilde, Sisti Renza
COMMISSIONE PER LA SCELTA DEI TEMI DI GARA	: Girardi Mario, Rovesti Plinio, Veneri Mario, (più un membro da designare ad ogni prova)
OFFICINA - PARCHEGGIO ALIANTE E SCHIERAMENTO	: Mancini Eros, Petroni Angelo
TRAINATORI	: Girardi Mario - Ae.C. Roma Mancini Vincenzo - ACCVV Locatelli Giordano - AVM Paletta Alberto - ACCVV Cantoni - AVM Filippini Pietro - ACCVV
TRAGUARDO FINESTRA	: Veneri Mario, Agostini Giancarlo, Gianaroli Fabrizio, Mazzoletti Massimo, Rosati Andrea, Marchetti Carlo, Salvati Roberto
FOTO INIZIALE	: Mancini Luca
RACCOLTA RULLINI AL TELEFONO PER I FUORI CAMPO	: Hofer Matilde, Sisti Renza Veneri Mario, Sisti Renza, Hofer Matilde
LABORATORIO FOTOGRAFICO	: Persieri Paolo
CONTROLLO FOTO	: Gianaroli Fabrizio
BOLLETTINI	: Agostini Giancarlo, Mazzoletti Massimo
TABELLA VOLI	: Naccari Cintia
LOGISTICA	: Mareri Claudio, Mareri Sandro, Petrignani Sabino, Angelucci Settimo, Carotti Enrico, Ostello Giovanni, Sanesi Luca, Leoni Leonilde, Tavani Felice
PREMI	: Marchetti Willy, Veneri Mario, Girardi Mario
PER I COMPITI D'ISTITUTO DELLA DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE	: Tango Raffaele

I temi, i piloti partiti ed arrivati i Km. assegnati e quelli percorsi

Classe LIBERA

Prova n.	△				d.f.	Km			%
1.	△	271,5	20	19	1.—	5.430,0	5.229,5		96,31
2.	△	387,9	19	2	1.—	7.370,1	5.120,7		69,48
3.	a.r.	165,9	20	19	1.—	3.318,0	3.152,1		95,—
4.	a.r.	212,4	20	12	1.—	4.248,0	3.542,4		83,39
5.	△	231,9	19	18	1.—	4.406,1	4.331,2		98,30
6.	△	243,6	17	17	1.—	4.141,2	4.141,2		100,—
7.	△	335,1	17	4	0.42	5.696,7	2.354,1		41,32
8.	△	339,4	18	13	1.—	6.109,2	5.843,4		95,65
9.	△	310,3	18	18	1.—	5.585,4	5.585,4		100,—
10.	△	336,9	18	2	1.—	6.064,2	5.321,6		87,76
						2.834,9	52.368,9	44.621,6	85,20

Classe 15 METRI

Prova n.	△				d.f.				%
1.	△	271,5	30	29	1.—	8.145,0	7.944,5		97,54
2.	△	308,8	30	13	0.96	9.264,0	6.937,4		74,88
3.	a.r.	165,9	30	30	1.—	4.977,0	4.977,0		100,—
4.	a.r.	169,6	30	25	1.—	5.088,0	4.822,0		94,77
5.	△	231,9	30	28	1.—	6.957,0	6.707,6		96,41
6.	△	243,6	29	27	1.—	7.064,4	7.016,2		99,33
7.	△	335,1	28	3	0.25	9.382,8	3.123,6		33,29
8.	△	339,4	30	22	1.—	10.182,0	9.158,8		89,95
9.	△	310,3	29	27	1.—	8.998,7	8.494,1		94,39
10.	△	336,9	29	4	1.—	9.770,1	8.361,0		85,58
						2.713,0	79.829,0	67.542,8	84,61

Classe STANDARD

Prova n.	△				d.f.				%
1.	△	238,6	31	18	0.74	7.396,6	5.211,3		70,45
2.	△	308,8	32	13	1.—	9.881,6	7.989,4		80,85
3.	a.r.	145,8	30	29	1.—	4.374,0	4.228,2		96,66
4.	△	192,0	28	—	0.96	5.376,0	3.633,0		67,58
5.	△	174,7	30	20	1.—	5.241,0	4.719,1		90,04
6.	△	213,0	30	23	0.96	6.390,0	4.899,0		76,67
7.	△	271,1	25	1	0.39	6.777,5	1.827,7		26,96
8.	△	298,0	29	26	1.—	8.642,0	8.210,2		95,—
9.	△	196,3	28	25	1.—	5.496,4	5.181,2		94,26
10.	△	306,1	26	2	1.—	7.958,6	6.437,0		80,88
						2.344,4	67.533,7	52.336,1	77,50

Classe BIPOSTI

Prova n.	△				d.f.				%
1.	△	240,3	14	2	1.—	3.364,2	2.581,6		76,72
2.	△	142,7	14	10	0.98	1.997,8	1.703,5		85,23
3.	△	353,0	14	—	0.45	4.942,0	1.714,0		34,68
4.	a.r.	169,6	13	10	1.—	2.204,8	1.892,6		85,23
5.	△	300,2	12	8	1.—	3.602,4	2.818,6		78,25
6.	△	215,7	12	11	1.—	2.588,4	2.372,7		91,68
7.	△	204,6	11	10	1.—	2.250,6	2.046,0		90,93
8.	△	197,6	10	8	1.—	1.976,0	1.785,8		90,37
						1.823,7	22.926,2	16.914,2	73,78

Categoria PROMOZIONE

Prova n.	△				d.f.				%
1.	△	240,3	18	—	0.49	4.325,4	2.449,4		56,63
2.	△	142,7	19	—	non valida				
3.	△	285,2	19	—	non valida				
4.	a.r.	142,4	18	14	0.97	2.563,2	2.325,8		90,75
5.	△	300,2	17	5	1.—	5.103,4	3.790,7		74,28
6.	△	184,7	17	12	0.96	3.139,9	2.598,0		82,74
7.	△	204,6	17	14	1.—	3.478,2	3.277,8		94,24
8.	△	158,6	17	13	0.96	2.696,2	2.271,8		84,27
						1.658,7	21.306,3	16.713,5	78,45

IN TOTALE

243.964,1

192.128,8

81,21

Le velocità

Hanno volato ad oltre 100 Km/h:

Standard

4.8	△	213,0	NIETLISPACH	Km/h	106,338
			GLOECKL		101,846
			LINDEMANN		100,590
8.8	△	196,3	BERTONCINI		101,476

15 metri

29.7	△	271,5	VERGANI		117,166
			GANTENBRINK		105,187
			BINDER		101,495
3.8	△	231,9	PETER		101,328
4.8	△	243,6	RANTET		115,939
			DE ORLEANS		115,374
			GANTENBRINK		114,530
			VERGANI		112,996
			PETER		112,416
			URBANI		112,072
			BINDER		109,565
			BRIGLIADORI		108,939
			MONTI		108,629
			PILUDU		107,300
			HERSEN		105,417
			GAVAZZI		104,975
			MUSSIO		102,544

			DALL'AMICO		101,925
			PRONZATI A.		101,677
			BALZER		101,535
			PECCOLO		101,231
			GRITTI		101,114
7.8	△	334,9	DE ORLEANS		100,829

Libera

29.7	△	271,5	EBNER		102,185
4.8	△	243,6	BLATTER		117,068
			NAVAS		115,405
			EBNER		115,223
			FAHRAFELLNER		113,817
			MAZZUCHELLI A.		111,900
			SERRA		110,337
			ZOLI		109,946
			CAPOFERRI		108,496
			MANZONI		104,301
			BOURGARD		103,549
			BALBIS		102,485
			MAGNI		101,830
			SANDER		101,735
8.8	△	310,3	BLATTER		105,574
			MANZONI		100,774

Biposti

22.8	△	197,6	COLOMBO-MANTICA		102,398
			MANZONI-BARIATTI		102,148
			NIDOLI-BARAZZETTI		101,247



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

● **BUSTE:**

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

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

I volovelisti ringraziano

Ecco l'elenco delle personalità, degli enti, delle ditte e dei privati che hanno offerto premi per i 21.mi Campionati Nazionali:



II PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
II MINISTRO DELLA DIFESA
II MINISTRO DEI TRASPORTI
II MINISTRO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO
L'AMBASCIATORE D'OLANDA
II CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA DIFESA
II CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA MILITARE
II CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA MILITARE
II CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO
II SEGRETARIO GENERALE DELLA DIFESA
II COMANDANTE GEN. DELL'ARMA DEI CARABINIERI
II COMANDANTE GEN. DELLA GUARDIA DI FINANZA
II COMANDANTE DELLA II REGIONE AEREA
II COMANDANTE DELLA III REGIONE AEREA
II COMANDANTE DELLA V ATAF
II COMANDANTE DELLA REGIONE MILITARE CENTRALE
L'ISPETTORE DELL'AVIAZIONE LEGGERA DELL'ESERCITO
II COMANDANTE L'ACCADEMIA MIL. AERONAUTICA
II COMANDANTE DELLE «FRECCE TRICOLORI»
II PRESIDENTE DELL'UNUCI
II SEGRETARIO GENERALE DEL C.O.N.I.
II CONDIRETTORE GENERALE DELL'AERITALIA S.p.A.
L'ASSESSORE ALLO SPORT DEL COMUNE DI ROMA
II PRESIDENTE DELLA CAPRONI VIZZOLA S.p.A.
II PRESIDENTE DELLA METEOR S.p.A.
II RESPONSABILE GENERALE PER L'ITALIA DELLA AIR MADAGASCAR
II DIRETTORE DELLA EGYPTAIR ITALIA
II DIRETTORE ED EDITORE DELLE «MONOGRAFIE AERONAUTICHE ITALIANE»
II DIRETTORE DELLA «RIVISTA AERONAUTICA»
II PRESIDENTE DELL'ENTE PROVINCIALE DEL TURISMO DI COMO
II PRESIDENTE DELL'ENTE PROVINCIALE DEL TURISMO DI VARESE
II PRESIDENTE DELL'AEROCLUB DI MARIAZELL (AUSTRIA)
II PRESIDENTE DELL'AVM

II PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
II TITOLARE DELL'EUROPAVIA ITALIA
II TITOLARE DELL'AVIOMODELLI
Margherita ACQUADERNI
Agostino BUCCHERI
Marco BRIGLIADORI
Antonio CARAFFINI
Smilian CIBIC
Bruno GANTENBRINK
Attilio PRONZATI
Spartaco TREVISAN
ABARTH Torino
AERITALIA Gruppo Equipaggiamenti Nerviano
AERMACCHI Varese
AGFA GEVAERT
BANCA DEL CIMINO DI RIETI
BANCO DI NAPOLI DI TORINO
BANCA NAZIONALE DEL LAVORO DI ROMA
BANCA NAZ. DELLE COMUNICAZIONI DI TORINO
BANCA POPOLARE ALTO LAZIO DI ROMA
CASSA DI RISPARMIO DI TORINO
ELICOTTERI MERIDIONALI
ELLESSE
ENIT ROMA
ERCA S.p.A. Milano
FIAT Relazioni Esterne
La «GAZZETTA DEL POPOLO»
La «GAZZETTA DELLO SPORT»
La GENERAL MOTORS ITALIA
GIPRON
La GLASFER ITALIANA
ISTITUTO BANCARIO SAN PAOLO DI TORINO
ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI NOVARA
ITALIA NAVIGAZIONE S.p.A. Genova
KODAK S.p.A. Milano
PANAVIA Monaco di Baviera
TECNOSPAZZOLE ITALIA
TORO ASSICURAZIONI
UNIONE INDUSTRIALI TORINO

CLASSE LIBERA

Class.	Concorrente	Club o Naz.	Aliante	N. di gara	Fatt. corr.	Prova n. 1 - 29/7		
						Δ 271,5	d.f. 1,00	1000
1	Navas G.	FRANCIA	NIMBUS 2	N.10	1.00	15	87,182	628
2	Blatter F.	SVIZZERA	NIMBUS 2C	IK	1.00	11	95,087	771
3	Serra S.	AVF	NIMBUS 2B	SS	1.00	6	92,662	827
4	Ebner H.	AUSTRIA	ASW 17	HF	1.00	1	102,185	975
5	Sander G.	BELGIO	NIMBUS 2	YZ	1.00	8	92,487	824
6	Fahraffellner O.	AUSTRIA	NIMBUS 2	OF	1.00	10	90,266	784
7	Manzoni R.	AVAL	NIMBUS 3	VV	0.97	2	95,889	859
8	Mazzucchelli Orsi A.	AVAL	KESTREL 604	32	1.00	9	90,835	794
9	Balbis C.	Ae.C. AOSTA	NIMBUS 2B	88	1.00	13	87,620	736
10	Agresta P.	C.P.V.	NIMBUS	WA	1.00	5	92,680	828
11	Bourgard P.	BELGIO	NIMBUS 2	GB	1.00	4	93,148	836
12	Mantica U.	C.P.V.	CALIF	3	1.04	19	73,978	508
13	Zoli A.	AVAO	ASW 17	SG	1.00	3	93,728	847
14	Capoferri S.	AVAO	ASW 17	SC	1.00	7	92,504	824
15	Magni V.	AVF	NIMBUS 2	KA	1.00	14	84,895	687
16	Barazzetti G.	AVAL	JANUS C	AN	1.02	20	71,0	69
17	Viscardi P.	AVAL	DG 200	VC	1.04	16	79,296	608
18	Orsi G.	G.V.V. VALZANIA	KESTREL 604	V7	1.00	18	75,915	524
19	Grasbon W.	GERMANIA	NIMBUS 2	TV	1.00	12	88,661	755
20	Von Gwinner O.	GERMANIA	NIMBUS 2C	TT	1.00	17	77,719	556

CLASSE BIPOSTI

Class.	Concorrente	Club o Naz.	Aliante	N. di gara	Fatt. corr.	Prova n. 1 - 12/8		
						Δ 240,3	d.f. 1,00	1000
1	Monti - Monti	AVAL	CALIF A 21	9	0.98	12	182,2	660
2	Mazzi G.	Ae.C. TORINO	LS3 A	Q	1.00	3	199,2	737
3	Vergani + 1	AVAL	JANUS	P	0.98	1	88,690	980
4	Muzi + 1	ACCVV	CALIF A 21	IL	0.98	5	199,2	722
5	Nidoli - Barazzetti	AVAL	JANUS C	AN	0.96	2	72,873	912
6	Volombo V. - Mantica	C.P.V.	CALIF A 21	3	0.98	11	182,2	660
7	Villa - Colombo A.	AVM	TWIN ASTIR	T	1.00	8	182,2	674
8	Manzoni - Bariatti	AVAL	TWIN ASTIR	6	1.00	10	182,2	674
9	Casetti L.	AVM	ASW 20	CK	1.00	6	182,2	674
10	Viscardi + 1	AVAL	TWIN ASTIR	V	1.00	14	114,0	422
11	Rasero D.	Ae.C. TORINO	LS3 A	D1	1.00	7	182,2	674
12	Gritti + 1	AVAO	TWIN ASTIR	X	1.00	4	199,2	737
13	Costa - Tross	Ae.C. ROMA	TWIN ASTIR	K	1.00	13	114,0	422
14	Cappanera M.	Ae.C. VOGHERA	LIBELLE STD	11	1.00	9	182,2	674

CATEGORIA PROMOZIONE

Class.	Concorrente	Club o Naz.	Aliante	N. di gara	Fatt. corr.	Prova n. 1 - 12/8		
						Δ 240,3	d.f. 0,49	490
1	Ghiorzo S.	AVM	CIRRUS STD	PR	1.00	4	182,2	448
2	Incardona F.	GVA	LIBELLE CL	1	1.02	1	199,2	500
3	Baroni B.	ACCVV	CIRRUS 17	66	1.00	11	114,0	280
4	Bellora M.	G.V. VALZANIA	DG 200	BM	0.98	12	114,0	275
5	Massoni G.	AVA	DG 200	N	0.98	7	182,2	448
6	Guazzoni R.	AVM	LIBELLE ST	17	1.00	10	114,0	280
7	Davini G.	AVM	ASW 15	EE	1.00	8	114,0	280
8	Milani G.	AVAL	ASW 20	AA	0.98	6	182,2	448
9	Passarelli G.	Ae.C. VOGHERA	HORNET	DS	1.00	2	199,2	490
10	Stefanutti S.	AVAL	MOSQUITO	FO	0.98	13	114,0	275
11	Cappi C.	AVM	CIRRUS ST	OK	1.00	3	182,2	448
12	Rocca L.	AVA	KESTREL 17	12	0.98	16	114,0	275
13	Valentini G.	AVA	LS3 A	GW	0.98	14	114,0	275
14	Giacobbe S.	Ae.C. VOGHERA	ASW 20	0	0.98	15	114,0	275
15	Aliverti E.	G.V. VALZANIA	ASW 15	28	1.00	5	182,2	448
16	Gardenghi A.	AVF	KESTREL 17	68	0.98	17	114,0	275
17	Albano C.	Ae.C. VOGHERA	KESTREL 17	ii	0.98	18	N.P.	0
18	Volpi A.	AVA	HORNET	MN	1.00	9	114,0	280
19	Albertazzi A.	AVM	LIBELLE STD	56	1.00	19	N.P.	0

Prova n. 2 - 30/7 Δ 387,9 d.f. 1.00 1000			Prova n. 3 - 31/7 A.R. 165,9 d.f. 1.00 1000			Prova n. 4 - 2/8 A.R. 212,4 d.f. 1.00 1000			Prova n. 5 - 3/8 Δ 231,9 d.f. 1.00 1000			Prova n. 6 - 4/8 Δ 243,6 d.f. 1.00 1000			Prova n. 7 - 6/8 Δ 335,1 d.f. 0.42 420			Prova n. 8 - 7/8 Δ 339,4 d.f. 1.00 1000			Prova n. 9 - 8/8 Δ 310,3 d.f. 1.00 1000			Prova n. 10 - 9/8 Δ 336,9 d.f. 1.00 1000			Punteggio finale		%	
2	72,321	972	2	94,905	992	3	72,913	996	1	98,868	1000	2	115,405	976	3	73,865	415	5	92,347	948	6	92,927	766	10	299,4	812	8,436	89,5		
1	83,659	1000	3	93,465	964	4	72,608	991	13	82,356	691	1	117,068	1000	5	203,9	211	14	337,4	434	1	105,574	1000	8	299,4	812	7,663	81,3		
8	306,0	724	15	78,647	670	11	57,700	753	3	91,529	863	6	110,337	905	1	75,939	420	3	93,642	968	7	90,738	726	17	276,4	749	7,535	79,9		
15	222,0	525	6	90,081	898	16	122,0	306	2	94,343	915	3	115,223	974	4	72,905	413	1	94,797	984	4	92,935	767	12	298,4	809	7,497	79,5		
11	306,0	724	7	88,783	873	1	73,150	1000	17	76,845	588	13	101,735	783	7	134,4	139	8	89,246	904	9	89,652	697	6	312,4	847	7,356	78,0		
16	222,0	525	5	90,204	900	7	64,024	854	8	85,458	749	4	113,817	954	8	117,9	122	10	88,162	887	5	92,982	767	11	299,4	812	7,333	77,8		
19	63,0	145	11	85,198	779	6	69,798	918	5	91,120	830	10	104,301	795	6	184,9	186	2	95,853	970	2	100,774	884	1	86,145	970	7,305	77,5		
12	306,0	724	9	87,418	846	9	62,691	833	9	84,404	730	5	111,900	927	12	75,4	78	6	92,187	946	13	85,293	625	16	279,9	759	7,249	76,9		
4	306,9	726	8	88,585	869	2	73,025	998	14	82,032	685	11	102,485	794	10	110,9	115	12	86,762	867	10	89,103	696	14	286,4	776	7,241	76,8		
10	306,0	724	4	91,573	927	5	72,375	988	12	82,920	702	15	94,094	675	11	75,4	78	13	75,604	702	12	86,201	642	3	325,4	882	7,135	75,7		
3	307,0	726	1	95,330	1000	13	162,0	406	18	60,186	277	9	103,549	809	2	74,242	416	7	89,749	910	3	95,796	819	2	72,146	965	7,095	75,3		
13	263,0	647	17	73,146	592	10	56,406	761	4	89,691	862	17	84,649	463	9	110,9	120	9	85,954	889	16	81,160	571	4	312,4	881	6,279	66,6		
7	306,0	724	14	78,896	681	14	150,0	376	11	83,476	712	7	109,964	899	16	—	0	11	87,487	877	15	84,994	620	18	172,8	468	6,179	65,5		
6	306,0	724	13	79,094	684	17	122,0	306	7	87,998	797	8	108,696	881	15	—	0	18	250,2	322	8	90,211	716	13	299,4	798	6,052	64,2		
5	306,0	724	16	76,501	634	19	103,0	258	19	157,0	177	12	101,830	784	14	—	0	4	92,683	953	14	85,117	622	9	299,4	812	5,626	59,7		
14	250,0	603	12	79,073	698	8	62,670	849	6	88,775	828	14	97,451	737	13	N.P.	0	16	281,2	369	18	79,951	537	5	312,4	864	5,554	58,9		
17	132,0	325	19	69,714	522	20	81,6	213	10	82,519	722	16	87,863	610	17	—	0	15	281,2	376	17	80,913	566	7	299,4	844	4,786	50,8		
18	131,0	310	20	—	0	18	122,0	306	16	77,336	598	18	N.P.	0	18	—	0	17	281,2	362	11	87,313	663	15	279,9	759	3,522	37,3		
20	N.P.	0	10	84,655	793	12	53,644	688	15	81,100	668	19	N.P.	0	19	N.P.	0	19	N.P.	0	19	N.P.	0	19	N.P.	0	2,904	30,8		
9	306,0	724	18	74,081	587	15	131,0	328	20	N.P.	0	20	N.P.	0	20	N.P.	0	20	N.P.	0	20	N.P.	0	20	N.P.	0	2,195	23,3		

Prova n. 2 - 13/8 Δ 142,7 d.f. 1.00 1000			Prova n. 3 - 15/8 Δ 353,0 d.f. 0.45 450			Prova n. 4 - 16/8 A.R. 169,6 d.f. 1.00 1000			Prova n. 5 - 17/8 Δ 300,2 d.f. 1.00 1000			Prova n. 6 - 19/8 Δ 215,7 d.f. 1.00 1000			Prova n. 7 - 20/8 Δ 204,6 d.f. 1.00 1000			Prova n. 8 - 22/8 Δ 197,6 d.f. 1.00 1000			Punteggio finale		%	
6	70,848	786	11	70,5	135	1	87,787	980	1	76,091	980	6	73,667	794	2	99,200	970	4	93,996	855	6,160	82,6		
2	76,458	933	3	221,0	431	7	74,337	771	2	72,522	933	3	77,212	895	6	85,676	726	8	76,937	612	6,038	81,0		
4	72,284	838	1	230,5	441	2	86,006	950	6	66,955	813	1	81,619	980	1	99,697	980	10	14,0	26	6,008	80,6		
3	80,031	880	6	103,5	198	3	85,717	945	8	63,038	742	7	73,302	762	9	83,049	661	6	91,037	810	5,720	76,7		
12	81,5	219	9	94,5	177	4	82,519	874	3	70,222	855	4	77,112	857	3	98,064	929	5	101,247	843	5,666	76,0		
7	68,423	767	13	47,0	90	5	77,957	815	7	64,947	776	5	77,320	854	8	84,439	688	2	102,398	980	5,630	75,5		
8	64,725	713	4	221,0	431	6	76,578	808	10	174,8	252	9	65,364	612	10	79,983	614	7	89,626	805	4,909	65,8		
11	130,0	364	8	94,5	184	11	106,8	252	4	68,073	851	10	65,303	610	4	94,141	891	1	102,148	996	4,822	64,7		
5	72,010	825	5	195,5	382	8	71,822	727	11	—	0	2	78,405	923	5	92,393	857	9	191,0	363	4,751	63,7		
10	54,967	530	7	94,5	184	10	62,024	560	9	242,2	349	8	69,067	700	7	84,906	711	3	99,296	953	4,409	59,1		
9	69,742	707	2	221,0	431	9	66,078	604	5	67,507	840	11	52,053	294	11	N.P.	0	11	N.P.	0	3,550	47,6		
1	79,083	982	12	49,0	95	13	N.P.	0	13	N.P.	0	13	N.P.	0	13	N.P.	0	13	N.P.	0	1,814	24,3		
13	65,0	182	14	—	0	12	89,8	212	12	N.P.	0	12	N.P.	0	12	N.P.	0	12	N.P.	0	816	10,95		
14	N.P.	0	10	71,5	140	14	N.P.	0	14	N.P.	0	14	N.P.	0	14	N.P.	0	14	N.P.	0	814	10,92		

Prova n. 2 - 13/8 Δ 142,7			Prova n. 3 - 15/8 Δ 285,2			Prova n. 4 - 16/8 A.R. 142,4 d.f. 0.97 970			Prova n. 5 - 17/8 Δ 300,2 d.f. 1.00 1000			Prova n. 6 - 19/8 Δ 184,7 d.f. 0.96 960			Prova n. 7 - 20/8 Δ 204,6 d.f. 1.00 1000			Prova n. 8 - 22/8 Δ 158,6 d.f. 0.96 960			Punteggio finale		%	
PROVA NON VALIDA			PROVA NON VALIDA			7	63,094	747	3	64,069	977	3	65,336	917	2	86,766	834	2	94,970	921	4,844	90,0		
						4	67,783	856	6	256,2	671	4	62,393	901	6	77,394	705	4	85,807	802	4,435	82,4		
						8	62,747	740	11	242,2	597	7	60,480	845	3	82,760	773	1	97,650	960	4,195	77,9		
						5	68,562	838	2	66,588	978	5	63,483	887	1	97,622	980	16	56,0	137	4,092	76,0		
						11	60,134	675	5	56,493	893	11	54,230	706	8	75,083	643	9	78,085	660	4,016	74,6		
						3	69,005	864	9	242,2	622	8	57,075	778	9	73,122	626	6	86,457	771	3,941	73,2		
						1	74,371	970	12	213,3	548	1	66,220	960	15	137,8	272	7	84,126	762	3,792	70,4		
						13	59,450	661	1	66,806	980	15	77,0	176	4	80,340	721	5	86,157	776	3,753	69,7		
						6	66,637	817	7	242,2	622	2	65,297	942	5	78,391	706	14	56,0	137	3,714	69,0		
						9	62,847	727	4	60,339	926	17	40,0	92	11	71,552	590	3	88,329	807	3,417	63,5		
						2	70,071	885	8	242,2	622	12	53,364	703	10	71,958	608	15	56,0	137	3,403	63,2		
						15	86,2	226	10	242,2	609	6	63,308	859	12	65,159	494	10	70,428	550	3,013	56,0		
						14	49,245	464	13	174,8	440	10	55,217	726	16	137,8	266	8	78,873	671	2,842	52,8		
						16	63,0	165	14	174,8	440	9	56,078	742	13	61,704	442	11	69,057	530	2,594	48,2		

CLASSE STANDARD

Class.	Concorrente	Club o Naz.	Aliante	N. di gara	Prova n. 1 - 29/7		Prova n. 2 - 30/7		Prova n. 3 - 31/7		Prova n. 4 - 1/8		Prova n. 5 - 3/8		Prova n. 6 - 4/8		Prova n. 7 - 6/8								
					Δ 238,6	d.f. 0.74	Δ 308,8	d.f. 1.00	A.R. 145,8	d.f. 1.00	Δ 192,0	d.f. 0.96	Δ 174,7	d.f. 1.00	Δ 213,0	d.f. 0.96	Δ 271,1	d.f. 0.39							
1	Perotti N.	Ae.C. AOSTA	ASW 19	1	1	91,808	740	2	74,440	980	1	83,633	1000	1	190,0	960	2	78,782	966	8	93,070	781	6	201,8	290
2	Gloeckl H.	GERMANIA	LS 4	MG	7	69,260	552	5	70,164	935	11	71,990	738	8	160,0	808	1	80,984	1000	2	101,846	899	4	201,8	290
3	Nietlispach H.	SVIZZERA	LS 4	6A	5	70,176	559	6	69,930	933	2	77,968	872	2	188,0	949	4	74,614	901	1	106,338	960	28	—	0
4	Lindemann C.	GERMANIA	LS 1F	LN	6	69,647	555	4	72,304	958	5	76,457	838	7	160,0	808	12	66,049	768	3	100,590	882	3	201,8	290
5	Olsson M.	SVEZIA	CIRRUS ST	C3	3	74,718	597	9	66,635	899	13	70,567	706	5	174,0	878	15	60,566	683	10	89,246	729	1	271,1	390
6	Bertoncini L.	AVM	LS 4	BL	8	69,126	551	22	224,0	496	4	77,783	868	3	179,0	904	14	61,292	694	12	87,206	702	10	N.P.	0
7	Avanzini L.	AVAL	CIRRUS ST	3A	11	64,453	512	8	66,699	900	3	77,875	870	12	157,0	793	11	67,808	795	9	91,898	765	24	—	0
8	Villa A.	AVM	CIRRUS ST	78	23	72,0	131	3	73,631	971	6	76,280	834	18	131,0	661	3	76,782	935	11	89,142	728	30	—	0
9	Motta C.	Ae.C. AOSTA	ASW 19	CM	2	86,034	692	1	76,388	1000	16	67,928	646	15	142,0	717	21	168,5	479	13	86,235	689	12	—	0
10	Pasin V.	Ae.C. VICENZA	ASW 19	EA	24	71,0	129	7	69,130	925	20	65,766	597	22	102,0	515	5	74,437	898	6	95,089	808	14	—	0
11	Galetto G.	Ae.C. TRENTO	ASW 15	Y	13	63,816	506	10	58,121	811	12	71,364	723	23	102,0	515	18	57,789	640	14	86,225	689	20	—	0
12	Budini Gattai A.	ACCVV	ASW 15	76	27	63,0	114	16	247,0	546	14	69,401	679	14	147,0	742	8	70,570	838	5	96,806	831	29	—	0
13	Colombo A.	ACCVV	LIBELLE ST	X	4	70,627	563	21	242,0	535	7	75,133	808	13	151,0	762	24	142,4	405	17	82,718	641	19	N.P.	0
14	Fraenza P.	AVAL	ST ASTIR	0	10	64,647	513	23	224,0	496	17	67,867	645	9	160,0	808	25	137,4	391	20	80,042	605	15	—	0
15	Stoegner G.	AUSTRIA	JANTAR ST	8G	17	57,348	452	12	57,472	804	8	74,844	802	21	126,0	636	26	137,4	391	31	—	0	7	201,8	290
16	Schlachter H.	AUSTRIA	ASTIR CS	SH	18	51,935	433	24	224,0	496	26	57,515	411	11	157,0	793	20	56,731	623	19	80,344	609	5	201,8	290
17	Villani G.	AVF	LS 1F	WW	29	71,0	104	25	224,0	496	9	74,261	789	27	N.P.	0	16	60,485	682	7	93,092	781	18	—	0
18	De La Casiniere Y.	FRANCIA	CIRRUS ST	C30	16	59,721	472	30	136,0	301	28	56,095	379	4	179,0	904	27	131,0	373	18	80,555	612	2	248,3	357
19	Acquaderni M.	GVV VALZANIA	LIBELLE ST	57	25	71,0	129	28	224,0	496	22	60,603	481	17	131,0	661	10	68,450	805	30	—	0	27	—	0
20	Marzotto G.	Ae.C. VICENZA	LIBELLE ST	8	26	71,0	129	15	269,0	595	15	69,291	677	6	174,0	878	9	70,357	835	4	98,535	855	31	—	0
21	Costa F.	GVV VALZANIA	CIRRUS ST	89	28	63,0	114	11	58,185	811	10	72,327	745	19	131,0	661	23	150,0	427	32	—	0	32	—	0
22	Balestra B.	ACCVV	CIRRUS ST	42	32	N.P.	0	13	54,649	775	23	59,369	453	16	157,0	697	32	N.P.	0	29	N.P.	0	26	—	0
23	Borellini G.	AVAL	CIRRUS ST	PO	21	86,0	156	18	243,0	538	24	58,191	427	24	57,0	288	17	58,570	652	15	85,418	678	16	—	0
24	Fianco G.	ACCVV	ST ASTIR	C	19	180,5	328	17	243,0	538	19	67,155	629	20	131,0	637	30	—	0	21	79,585	599	11	—	0
25	Cairoli G.	AVM	LIBELLE ST	CW	20	88,0	160	29	136,0	301	18	67,796	643	10	157,0	793	28	121,4	345	24	—	0	13	N.P.	0
26	Bucceri A.	Ae.C. PADOVA	PHOEBUS B	104	22	80,0	145	14	269,0	595	30	—	0	28	N.P.	0	22	150,0	427	22	76,672	560	9	141,4	203
27	Ferrari G.	GVA	LIBELLE ST	41	9	67,206	535	31	136,0	301	29	52,725	303	32	—	0	13	61,502	697	16	83,858	657	8	157,9	227
28	Poczek V.	ACCVV	CIRRUS ST	14	16	61,184	484	27	224,0	496	27	57,071	401	30	—	0	19	57,029	628	23	73,973	523	22	—	0
29	Gross A.	GERMANIA	LS 1F	2A	14	61,543	487	20	243,0	538	25	58,191	427	25	57,0	288	7	71,338	850	27	—	0	23	—	0
30	Sinn W.	GERMANIA	HORNET	VF	12	64,020	508	19	243,0	538	21	60,955	597	26	33,0	166	6	73,618	886	25	—	0	17	N.P.	0
31	Cappanera M.	Ae.C. VOGHERA	LIBELLE ST	11	30	—	0	26	224,0	496	31	N.P.	0	29	N.P.	0	29	87,0	247	26	—	0	21	—	0
32	Fernani A.	AVF	LIBELLE ST	40	31	—	0	32	—	0	32	N.P.	0	31	N.P.	0	31	N.P.	0	28	N.P.	0	25	N.P.	0

CLASSE 15 METRI

Class.	Concorrente	Club o Naz.	Aliante	N. di gara	Prova n. 1 - 29/7		Prova n. 2 - 30/7		Prova n. 3 - 31/7		Prova n. 4 - 2/8		Prova n. 5 - 3/8		Prova n. 6 - 4/8		Prova n. 7 - 6/8								
					Δ 271,5	d.f. 1.00	Δ 308,8	d.f. 0.96	A.R. 165,9	d.f. 1.00	A.R. 169,6	d.f. 1.00	Δ 231,9	d.f. 1.00	Δ 243,6	d.f. 1.00	Δ 335,1	d.f. 0.25							
1	Gantenbrink B.	GERMANIA	VENTUS A	YY	2	105,187	827	4	78,475	918	12	85,724	787	2	77,581	860	3	96,759	918	3	114,530	979	2	71,058	249
2	De Orleans-Borbon A.	SPAGNA	ASW 20	AJ	7	95,805	692	9	76,912	902	2	92,826	931	27	135,0	279	2	99,220	962	2	115,374	991	12	117,0	80
3	Vergani W.	AVAL	ASW 20	AA	1	117,166	1000	10	74,092	875	6	89,061	854	14	66,699	652	12	88,869	776	4	112,996	955	5	187,0	129
4	Brigliadori L.	AVM	ASW 20	OK	5	97,099	711	2	80,621	939	7	88,862	850	5	74,286	797	15	83,937	688	7	108,939	894	3	70,305	248
5	Peter E.	GERMANIA	ASW 20 FN	61	10	99,501	645	20	240,0	494	4	90,491	883	1	84,906	1000	1	101,328	1000	10	112,416	847	7	164,9	113
6	Colombo V.	AVAL	ASW 20	82	11	92,234	640	1	82,813	960	9	87,010	813	10	69,922	713	9	90,586	807	19	99,036	744	4	324,0	223
7	Urbani L.	GVA	ASW 20	BC	8	95,824	692	7	77,340	906	3	92,466	923	9	71,153	737	4	94,450	876	5	112,072	941	16	111,0	76
8	Piludu F.	ACCVV	ASW 20 FN	C2	4	97,730	720	3	79,553	928	8	87,176	816	11	68,633	689	8	90,773	810	9	107,300	869	11	139,0	96
9	Gavazzi M.	ACCVV	ASW 20	IX	6	96,068	696	8	77,098	904	1	96,251	1000	8	71,519	744	27	70,314	443	12	104,975	834	6	169,9	117
10	Monti R.	AVAL	ASW 20	B6	12	91,226	626	5	77,523	908	5	90,299	879	3	76,704	843	29	157,4	185	8	108,629	889	13	117,0	80
11	Gritti A.	AVAO	DG 200	N	15	87,252	569	6	77,442	907	10	86,431	801	6	74,079	793	26	72,753	487	18	101,114	776	8	153,9	80
12	Pronzati A.	AVAL	MOSQUITO 304	P22	9	92,785	648	17	244,0	502	16	82,640	724	20	64,161	603	25	74,968	527	15	101,677	784	1	72,664	106
13	Balzer M.	AVAO	DG 200	5	19	81,852	491	11	73,132	865	19	79,063	652	15	66,640	650	14	85,049	708	16	101,535	782	30	—	0
14	Caraffini A.	AVAL	ASW 20 F	OT	14	88,645	589	23	224,0	461	18	79,252	656	17	64,582	611	6	92,258	837	20	97,711	724	17	110,9	76
15	Rantet J.	FRANCIA	VENTUS A	JR	20	84,273	426	26	136,0	280	13	85,369	780	29	107,0	221	18	80,708	630	1	115,939	1000	24	—	0
16	Dall'Amico P.	Ae.C. TORINO	ASW 20	4	13	90,567	616	28	70,0	144	22	75,115	572	22	58,878	502	10	90,488	805	14	101,925	788	9	149,9	103
17	Marchisio G.	Ae.C. TORINO	LS 3	OM	23	75,785	403	12	64,584	756	21	76,806	606	16	65,231	623	7	91,973	832	23	95,291	687	26	—	0
18	Binder H.	SVIZZERA	VENTUS B	HB	3	101,495	774	22	224,0	461	17	81,136	694	26	152,0	314	22	76,958	562	6	109,565	904	22	—	0
19	Corbellini E.	AVM	DG 200	EC	21	76,882	419	14	269,0	554	14	83,741	747	12	67,984	676	13	86,360	731	25	94,827	680	15	113,9	78
20	Mersen F.	FRANCIA	ASW 20 F	RC	16	86,274	554	19	243,0	500	11	86,219	797	4	74,341	798	5	93,771	864	11	105,417	841	29	—	0
21	Pronzati M.	AVAL	MOSQUITO	A22	17	84,881	534	29	63,0	130	23	73,980	549	24	56,200	451	16	82,202	656	21	96,998	713	19	—	0
22	Spelta D.	ATEV	DG 200	D	18	83,218</																			

Prova n. 8 - 7/8 Δ 298,0 d.f. 1.00			Prova n. 9 - 8/8 Δ 196,3 d.f. 1.00			Prova n. 10 - 9/8 Δ 306,1 d.f. 1.00			Punteggio finale	% su 9050
3	84,459	952	3	99,239	963	16	260,0	798	8.391	92,7
1	86,866	1000	4	98,506	951	3	281,0	863	7.995	88,3
6	81,993	902	6	93,874	875	1	89,795	1000	7.970	88,0
4	83,946	942	2	99,337	965	23	174,8	537	7.494	82,8
8	79,332	848	15	86,603	755	15	264,0	811	7.227	79,8
2	86,551	994	1	101,476	1000	10	269,0	826	7.061	78,0
18	74,817	758	13	87,896	776	12	269,0	826	7.010	77,7
7	80,942	881	9	89,419	801	6	272,5	837	6.775	74,8
15	76,269	787	5	94,793	890	11	269,0	826	6.762	74,7
5	83,773	938	12	88,490	786	5	272,5	837	6.445	71,2
12	77,330	808	10	89,104	796	8	271,0	832	6.324	69,8
26	60,961	479	11	88,969	794	4	280,0	860	5.842	64,5
10	78,433	830	16	84,907	727	24	174,8	537	5.828	64,39
22	74,350	748	20	79,626	640	2	63,157	956	5.822	64,33
9	79,197	846	7	91,267	832	19	250,0	768	5.762	63,6
23	66,770	596	24	64,046	383	17	250,0	768	5.347	59,0
20	74,604	753	18	83,909	686	14	267,0	820	5.223	57,7
13	77,169	805	14	87,115	763	22	174,8	537	5.155	56,9
11	77,414	810	21	79,260	634	18	250,0	768	4.792	52,9
16	76,059	782	31	—	0	31	N.P.	0	4.752	52,5
21	74,521	752	19	83,345	676	26	169,8	521	4.706	52,0
17	75,374	769	17	84,009	712	13	269,0	826	4.662	51,5
24	66,185	584	25	59,156	331	20	246,0	755	4.425	48,8
27	252,2	254	22	76,006	597	7	271,0	832	4.408	48,7
14	76,541	792	23	75,267	568	21	174,8	537	4.140	45,7
19	74,791	757	8	89,623	805	9	270,0	829	4.091	45,2
25	66,002	580	27	125,8	187	25	174,8	537	3.988	44,0
28	210,0	212	26	147,9	225	29	N.P.	0	2.973	32,8
32	—	0	32	—	0	32	—	0	2.601	28,74
29	N.P.	0	28	N.P.	0	27	N.P.	0	2.600	28,72
30	—	0	29	N.P.	0	28	N.P.	0	736	8,1
31	N.P.	0	30	N.P.	0	30	N.P.	0	0	0,0

Prova n. 8 - 7/8 Δ 339,4 d.f. 1.00			Prova n. 9 - 8/8 Δ 310,3 d.f. 1.00			Prova n. 10 - 9/8 Δ 336,9 d.f. 1.00			Punteggio finale	% su 9210
6	90,574	855	2	99,296	998	4	79,229	957	8.348	90,6
1	100,829	1000	5	97,028	956	1	94,355	1000	7.793	84,6
14	84,259	765	11	89,118	813	2	84,442	972	7.791	84,5
2	98,030	960	10	90,540	838	7	308,4	817	7.742	84,0
5	92,214	878	3	99,314	973	17	297,4	788	7.621	82,7
8	88,584	826	12	87,231	778	3	79,468	958	7.462	81,0
21	71,810	588	6	93,495	892	16	297,4	788	7.394	80,2
10	84,691	771	14	85,574	747	8	307,4	814	7.260	78,8
17	80,342	709	4	99,234	972	9	307,4	814	7.208	78,2
13	84,370	767	8	91,744	860	21	289,9	768	6.805	73,8
7	88,655	827	21	84,538	628	19	295,4	782	6.676	72,4
15	82,786	744	9	91,317	852	6	312,4	828	6.462	70,1
9	86,264	793	22	77,035	591	20	292,4	775	6.307	68,4
12	84,445	768	13	86,022	755	24	279,9	741	6.224	67,5
3	97,187	948	1	99,411	1000	13	299,4	793	5.978	64,9
11	84,527	769	15	84,570	729	18	296,6	786	5.814	63,1
24	281,2	355	19	82,126	684	22	286,4	759	5.706	61,9
29	112,0	141	7	93,331	889	12	299,4	793	5.526	60,0
28	112,0	141	23	75,853	570	11	299,4	793	5.389	58,5
4	97,018	946	30	N.P.	0	30	N.P.	0	5.300	57,5
20	76,113	649	18	83,470	684	10	303,4	804	5.170	56,1
27	254,2	321	16	82,943	699	23	284,4	753	5.028	54,5
18	79,817	702	27	74,136	538	29	172,8	458	4.826	52,3
22	68,728	545	20	80,563	656	5	312,4	828	4.766	51,7
19	77,518	669	24	75,535	564	28	178,8	458	4.576	49,6
23	281,2	355	25	74,841	551	25	263,4	698	4.359	47,3
25	281,2	355	17	82,630	694	15	299,4	793	4.306	46,7
16	80,501	712	26	74,403	543	14	299,4	793	4.201	45,6
30	112,0	141	29	—	0	26	263,4	698	3.793	41,1
26	258,2	326	28	116,0	102	27	172,8	458	2.789	30,2

Il questionario di volo a vela

Ai partecipanti i 21.mi Campionati nazionali,

Conclusi i «vostri giochi», assolvete anche l'arduo compito di rispondere al questionario.

Quest'anno, e di proposito, poniamo qualche domanda in più, con l'intento di ricevere anche qualche risposta in più anche su argomenti che non vengono qui richiamati.

Il vecchio ma pur sempre valido concetto del «prevenire anziché reprimere» dovrebbe indurre tutti a delle risposte ponderate e formulate in piena libertà di opinioni.

Una raccomandazione: rispondete tutti e rispondete in fretta. Da parte nostra faremo tutto il possibile per la più sollecita diffusione delle vostre opinioni affinché anche gli «addetti ai lavori» ne siano a conoscenza.

Ecco le domande:

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate.*
- 2) Considerazioni sull'insieme delle prove e dei risultati della rispettiva Classe o Categoria.*
- 3) Qual è la vostra opinione circa il ripristino o meno della retrocessione?*
- 4) Ritenete che «la velocità» esprima tutto il contenuto agonistico del volo a vela?*
- 5) Come giudicate il fattore «sicurezza del volo» nelle competizioni volovelistiche?*
- 6) Pensate sia opportuno dedicare maggior spazio od apposite rubriche all'argomento della sicurezza del volo?*
- 7) Il Campionato Biposti è stato ottenuto solo dopo molte insistenze. Oltre all'aspetto agonistico, ha o dovrebbe avere una notevole componente didattico-sportiva. Ritenete opportuno che venga sviluppato ed incentivato?*
- 8) La Categoria Promozione assolve adeguatamente la funzione per la quale è stata creata?*
- 9) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?*

Spedite le vostre risposte, possibilmente dattiloscritte, a Scavino, Via Partigiani 30 - 22100 Como.

Grazie per la collaborazione.

VOLO A VELA

Le risposte verranno pubblicate sul prossimo numero.

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



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

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

CANALI

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

CRONOGRAFO

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

TENSIONE BATTERIA

Indicazione precisa della tensione della batteria.

TEMPERATURA ESTERNA

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

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

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

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

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

Procedure da seguire in caso di partenza simultanea

- 1) Viene definita «ZONA PROIBITA» un cilindro verticale con asse centrato sul PV (punto di virata) di Rieti Aeroporto (cartolina pilone n. 0), di diametro 2 Km ed altezza illimitata.
- 2) Dopo il decollo gli aianti si manterranno in attesa dell'ora di partenza comunicata al briefing per ciascuna classe.
Durante l'attesa è fatto ASSOLUTO DIVIETO DI VELEGGIARE sull'area aeroportuale a qualunque quota, nonchè nella «ZONA PROIBITA» definita al punto 1.
- 3) La Direzione di gara annuncerà via radio sulla 123.5 la partenza di ciascuna classe con anticipo rispettivamente di 10, 5, 3, 2, 1 primi.
- 4) Immediatamente di fronte all'Hangar militare (PV) saranno stesi teli bianchi opportunamente disposti, che dovranno comparire nella foto che tutti i concorrenti dovranno scattare AL MOMENTO o DOPO la partenza (vedi punto 5), rispettando le tolleranze angolari previste dalla NORMA 4 (penalizzazione per errata foto pilone).
La foto dovrà essere scattata ad una distanza dal PV compresa fra $R_{min} = 200$ m ed $R_{max} = 1000$ m.
- 5) Al momento della partenza di ciascuna classe la Direzione di gara annuncerà:
«Aperta la partenza per la classe...».
- 6) La figura rappresentata dai teli bianchi verrà aggiornata in concomitanza degli annunci radio, come segue:

I Classe a partire:

- Fino a due primi dalla partenza: X I I I
A due primi dalla partenza: X I I
A un primo dalla partenza: X I
AL MOMENTO DELLA PARTENZA: X

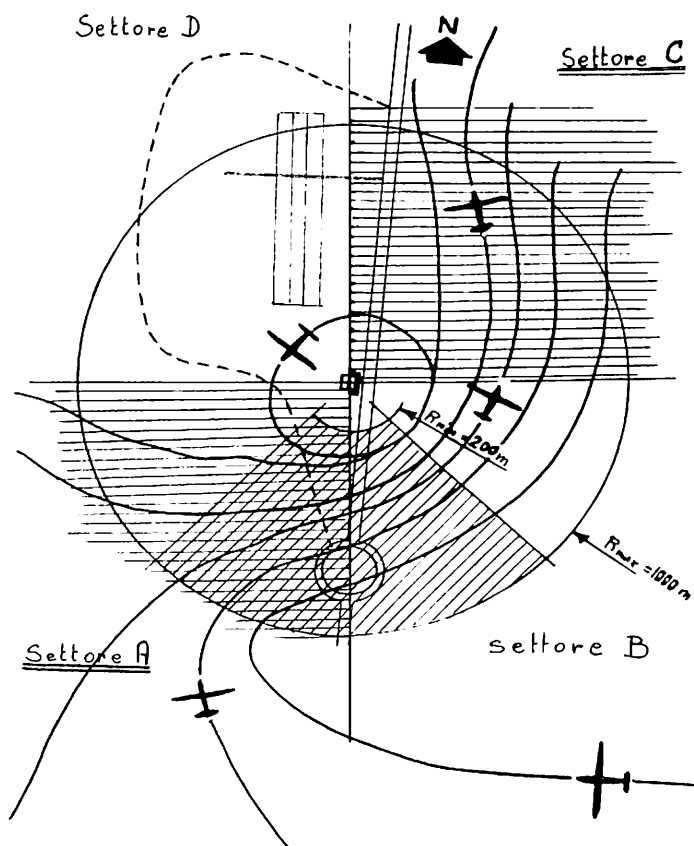
II Classe a partire:

- Fino a due primi dalla partenza: X
A due primi dalla partenza: I I
A un primo dalla partenza:
AL MOMENTO DELLA PARTENZA:

III Classe a partire:

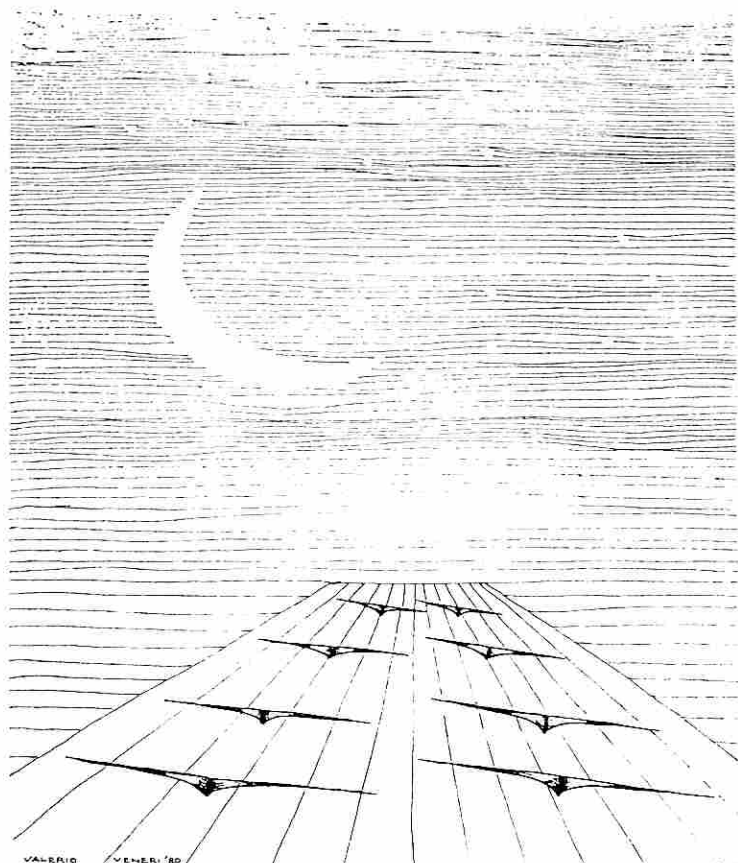
- Fino a due primi dalla partenza:
A due primi dalla partenza:
A un primo dalla partenza:
AL MOMENTO DELLA PARTENZA:

- 7) La fotografia del pilone di Rieti Aeroporto dovrà quindi contenere rispettivamente, per le tre classi, i segnali X, o segnali successivi per le prime due classi e per la terza.
- 8) Durante la fase di attesa e di apertura delle partenze almeno un aeromobile a motore con commissari a bordo circuiterà, con virata a sinistra, alla sommità del cilindro costituente la «zona proibita», ad una quota prossima a quella di plafond della giornata e precedentemente comunicata al briefing. Tale velivolo (o velivoli) definirà la quota massima al di sotto della quale la foto del pilone n. 0 dovrà essere scattata.
- 9) Gli aianti, al messaggio «un primo alla partenza», dirigeranno sulla zona proibita e vi entreranno inserendosi in spirale sinistra, UNICAMENTE DAL SETTORE A (vedi schizzo allegato) per poi uscirne, dopo aver scattata la foto, UNICAMENTE DAL SETTORE C.



Per nessuna ragione sarà consentito entrare od uscire dai due settori rimanenti (B e D). Sarà invece consentita una eventuale circolazione a sinistra all'interno del cilindro.

- 10) A parte le diverse procedure di partenza, per il resto si applicheranno tutte le consuete norme relative ad una prova di velocità.
- 11) In caso di ridecollo, qualora lo sgancio avvenga dopo l'apertura della partenza per la classe in questione, il concorrente verrà trainato in prossimità della «zona proibita» ad una quota pari a quella del motovelivolo dei commissari. Il suo tempo di partenza resterà comunque quello attribuito in precedenza a tutti gli alianti di quella classe.
- 12) Al concorrente la cui foto del pilone di Rieti Aeroporto non contenga la figura rappresentata dai teli, o sia mancante, verranno assegnati soltanto i punti per la distanza.
In caso di incorretta fotografia verranno applicate le penalità previste dalla norma 4.
- 13) Al concorrente la cui foto attesti un anticipo nella partenza, verranno assegnate le seguenti penalità:
Fino a due primi dalla partenza: velocità nulla
Fra due primi ed un primo dalla partenza: 100 punti
Fra un primo e la partenza: 50 punti.
- 14) Per eventuali infrazioni lesive della sicurezza del volo, verranno presi provvedimenti disciplinari commisurati alla gravità dell'infrazione stessa.



Una nuova frontiera

**Becker
Apparato UHF
AR 2008/25B
in formato strumenti**



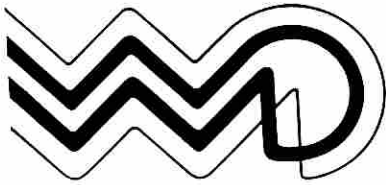
**Il più piccolo ed economico
apparato della Becker
è a vostra disposizione**

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

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

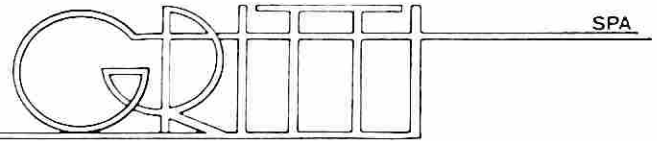
**Garanzia due anni
per tutta l'avionica Becker**

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



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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



AG

SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I

FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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

FSG 60

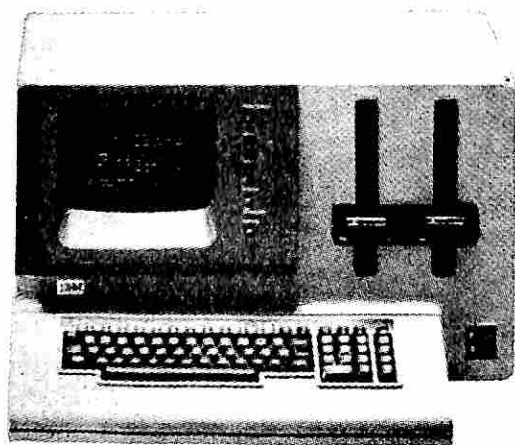
- 720 canali disponibili senza i 4 canali memorizzabili.
- Altre caratteristiche come per FSG 60M.

FSG 50

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



UN NUOVO ELABORATORE IBM A 14 MILIONI. FACILE DA ACQUI- STARE. FACILE DA INSTALLARE. FACILE DA USARE.



Se state pensando all'acquisto di un elaboratore, il prezzo del nuovo IBM 5120 sarà la vostra prima, piacevole sorpresa: 14 milioni.*

Ma c'è anche un'altra novità: con un semplice colloquio tramite il video del 5120, le stesse persone che già lavorano nella vostra azienda possono imparare da sole ad usare l'elaboratore e ad utilizzare autonomamente i programmi già pronti che la IBM mette a vostra disposizione.

Questo è solo l'inizio: venite a trovarci, anche per semplice curiosità, e finiremo di raccontarvi tutto sul nuovo 5120.

*Lire 14.228.500 è il prezzo di una configurazione media comprendente: unità di elaborazione con memoria di 32 mila caratteri e linguaggio di programmazione BASIC, due moduli a minidisco per una capacità di 2,4 milioni di caratteri in linea e una stampatrice bidirezionale a 80 caratteri per secondo. Prezzo della configurazione base: Lit. 12.807.000

IBM Italia
Gruppo Sistemi Generali
Divisione Elaboratori

GROB G 109

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**

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

*chiamateci
per voli dimostrativi*

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

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

GROB

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

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

CONSEGNE PRIMAVERA 1982

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

IDEALE PER L'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI



Fig. 24

Nel 1957 (fig. 24) e 1958 (fig. 25) la Siria ha dedicato due serie di francobolli al «Festival del Volo a Vela» svoltosi a Damasco.

La prima è composta da tre valori da 25-35-40 pi. rispettivamente: bruno-rosso, verde-foncé, oltremare, e raffiguranti un aliante stilizzato, con ala a gabbiano; la seconda, composta da due valori da 7,½ e 12,½ pi. rispettivamente verde-grigio ed oliva, raffiguranti un ragazzo ed una giovinetta che ammirano un piccolo aliante, visto di profilo, con ala alta; sopra le loro teste campeggia un monomotore da turismo.



Fig. 25

Per i settimi Campionati Mondiali di Volo a Vela svoltisi in Polonia, nel 1958, questa nazione, fra le più sensibili al nostro sport, emise una serie di due francobolli (fig. 26/27) di 60 gr. e 2,50 zł., l'uno verde, bianco e nero, e l'altro grigio e nero.

il volo a vela nella filatelia

(4) a cura di Gian Luigi della Torre



Fig. 26



Fig. 27

Caratteristico in questi francobolli è il disegno che dà l'effetto dell'ala ricavata con la scritta MISTRZOSTWA - FAI (Campionati FAI) e l'impennaggio orizzontale disegnato con la data 1958.

La Cina nel 1958 emise una serie di valori in omaggio agli sports aerei ricordando in quattro francobolli: l'aeromodellismo, il volo a motore,

il paracadutismo ed il Volo a Vela.

Quest'ultimo (fig. 28) del valore di 8 c. e di colore verde oliva, rappresenta un aliante inquadrato tra chiome di alberi, in primo piano ed un altro aliante più piccolo in lontananza nel cielo; l'aliante raffigurato ha l'ala molto rastremata.



Fig. 28

E' di difficile collocazione tipologica; a giudicare anche dagli impennaggi potrebbe essere inserito tra i tipi tedeschi degli anni 30 (Fafnir - Condor - Rhönadler, ecc...).

Nel 1960 per il cinquantenario dell'Aero Club del Portogallo (1959) anche l'amministrazione postale portoghese ha emesso, una serie di quattro francobolli con soggetto sportivo: aeromodellismo, paracadutismo, volo a motore e volo a vela.

Il francobollo relativo al Volo a Vela (fig. 29), del valore di 1 esc. e dai colori vivaci, raffigura su uno sfondo giallo, un aliante da performance azzurro, con fusoliera a goccia, ruotino fisso, impennaggi a farfalla, ala media rastremata con piccoli pattini alle due estremità.



Fig. 29

L'aviazione leggera e sportiva è stata ricordata dalla Francia con l'emissione nel 1962 di una serie di due francobolli, dentellati e non, da 20 c. e 15 c., quest'ultimo (fig. 30) dedicato al Volo a Vela. Su uno sfondo bruno è inciso in bianco il profilo di un airone e la vista frontale di un aliante, mentre in colore bruno violetto è riprodotto in pianta un altro aliante. Si tratta del Breguet 902, un biposto in tandem per scuola progettato da R. Jarlaud e avente 18 m di apertura alare, un peso massimo in volo di kg 500 con carico alare di kg/m² 23 e min. velocità di discesa di m/sec. 0,70 a 65 Km/h con un rapporto massimo di planata pari a 28.

Questi francobolli hanno avuto lar-

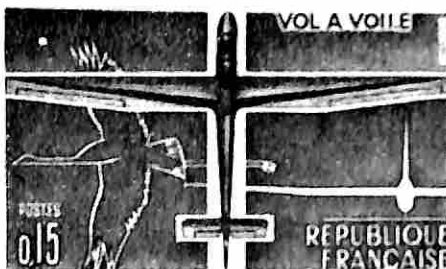


Fig. 30

ga diffusione nell'ambiente aeronautico, e come vedremo nell'esame dei documenti postali, hanno fatto spicco in numerose manifestazioni aioveliche.

Sempre nel 1962 l'Ungheria ha emesso per la — posta aerea — una serie di nove valori, dentellati e non, avente per oggetto «storia dell'aviazione»: il valore di 40 f. (fig. 31) è dedicato al Volo a Vela.

Sullo sfondo di colore verde è raffigurata una pergamena con disegnato l'aliante monoplano di Lilienthal, mentre un altro aliante spicca in colore bleu.

Trattasi probabilmente di un aliante Ungherese della serie Z-04 Béke, progettato da F. Zsebő il cui primo volo è stato effettuato nel 1955.



Fig. 31

E' un monoposto per medie performances e adatto all'acrobazia ed al volo in nube.

La fusoliera è a struttura monoguscio in lega leggera, mentre le ali sono in legno, e misura m 14 di apertura, con un allungamento di 14,3. Il profilo è un NACA 23015, ed installa i diruttori superiori ed inferiori del tipo DFS.

Il peso a vuoto è di kg 280 ed in volo di kg 370 con carico alare di kg/m² 27,1.

Velocità massima in affondata e dichiarata Km/h 400, massima velocità ammessa al traino Km/h 150, minima velocità di discesa m/sec. 1,0 ad 83 Km/h.

(continua)

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI





qui
milano

Vacanze a Milano?
Alianti a Milano!



(Foto PATRIARCA)

Il 5 settembre 1981 gli alianti sono tornati a volare in quel di Bresso e la domanda più ricorrente è stata: «ma allora tornate a volare qua!» Il tono era di curiosità ed in alcuni casi anche di simpatia segno quindi che forse abbiamo lasciato qualche rimpianto. Si è dovuto spiegare che il «ritorno a Bresso» era motivato dalla necessità di far decollare i due biposti (Janus) per Alzate Brianza con i vincitori dei 10 voli offerti dal Comune di Milano, Assessorato Turismo e Sport nella persona del dott. Valentini e della sua collaboratrice dott.ssa Ricci. Operazione che si è potuta concretizzare anche per la piena disponibilità del dott. Battistoni, Presidente dell'Aeroclub Milano e del direttore di Bresso rag. Paresce.

Tutta la faccenda è nata in giugno quando l'Aeroclub Volovelistico Milanese ha deciso di collaborare con il Comune per la manifestazione **Vacanze a Milano**. Un primo assaggio introduttivo al Parco Sempione, nel cannocchiale Arco della Pace - Castello Sforzesco il 25 luglio e quindi le 3 giornate continue, 23, 24 e 25 agosto nelle quali l'AVM ha esposto uno Ziegling (lo stesso costruito nel lontano 1946), due biposti (Twin Astir e Janus), un DG 200 a dimostrare qual'è stata e come è continua l'evoluzione tecnica.

Le macchine stesse sono state in continuazione illustrate ai molti interessati — ca. 4.000 persone — e fatte **provare** ai più decisi. Questi ultimi appartenevano soprattutto alla categoria dei giovani e dei giovanissimi.

E' stata in definitiva una bella occasione per fare conoscere a molti che cos'è il Volo a Vela in coerenza con il programma del Comune di Milano relativo agli sports ecologici e anche per vedere di collegare in modo più continuo il «tenue» vincolo che ci lega alla stampa.

ALESSANDRO LANZI

Piccoli Annunci

Continuiamo nella pubblicazione di questa rubrica, che ha lo scopo di avvicinare e mettere in contatto le domande e le offerte di alianti, accessori e quanto altro afferente al volo a vela. L'inserzione di un annuncio è gratuita a condizione che siano rispettate le seguenti formalità:

1 - Non più di trenta parole per annuncio.

2 - Ci sia l'indicazione chiara del prezzo e delle caratteristiche di quanto si offre o si richiede.

Gli annunci per essere pubblicati dovranno pervenire alla Redazione di Calcinate del Pesce o di Como almeno quindici giorni prima della stampa del numero, altrimenti appariranno sul numero seguente.

1 - Alianti

Vendesi Standard Cirrus anno costruzione '74 — mai incidentato — con strumenti, radio Dittel FG. 15 senza rimorchio

Lit. 15.000.000 intrattabili

Tel. 0362 - 238702 ore ufficio

1 - Alianti

Aliante biposto CVV8, anno di costruzione 1966, ore di volo 970 dalla costruzione. C.N. valido fino al 29 agosto 1982, in ordine di volo. Strumenti di base, senza radio.

Prezzo Lit. 4.500.000.

Scrivere alla rivista VOLO A VELA.

4 - Accessori

Vendo vario Cambridge come nuovo (mai usato) tre sensibilità e tre velocità di risposta con audio e sollfarth.

Lit. 500.000.

Tel. 0362 - 23.87.02 ore ufficio.

5 - Carrelli

Cerco carrello per traino aliante, preferibilmente tipo chiuso, per aliante 15 metri. Omologato, con libretto di circolazione. Anche da ripristinare.

Telefonare al 0432 - 754120, ore pasti.

3 - Aerei Rimorchiatori

Cerco kit traino rally 885 (cono di poppa con gancio e rinvio comando) per Morane Saulnier Rallie per installazione gancio traino su rally 885

Tel. 035 - 612617 ore ufficio

4 - Accessori

Favolose antenne di compensazione leggere, in acciaio inox disponibili in due versioni:

— dorsale L. 20.000

— per coda L. 30.000

Richiedetele a Calcinate del Pesce - Varese tel. 0332 - 310073

4 - Accessori

Vendo orizzonte artificiale cecoslovacco (tipo Blanik) completo di inverter per alimentazione con normale Batteria 12 V - display bicolore azzurro-marrone e P.P. incorporato

Lit. 550.000

Tel. 039 - 43822 dalle 20 alle 21

1 - Alianti

Vendo Libelle 201B, completamente strumentato, con orizzonte artificiale, radio Dittel 12 canali, carrello scoperto e fodere.

Nominativo I-AVSC.

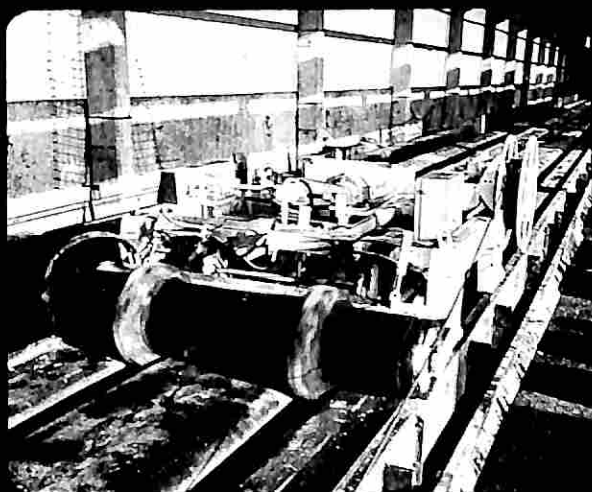
Prezzo Lit. 12.500.000 trattabili.

Rivolgersi a: Antonino Desti, Via Lucilio 5 - 00136 ROMA - Tel. 06 - 34.52.196.

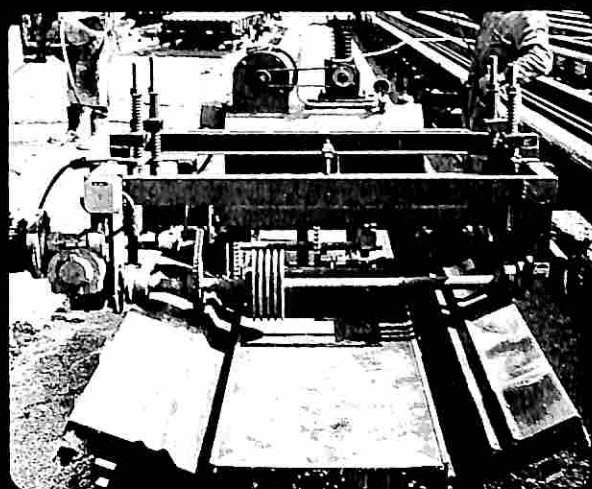
la spazzola

impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma

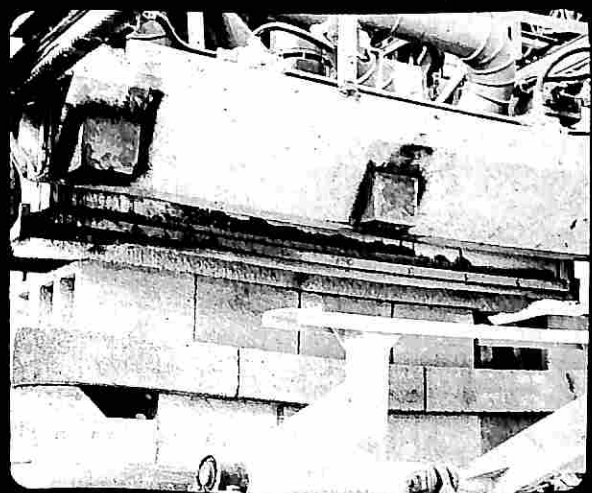
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



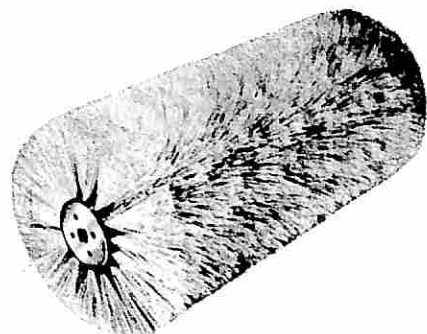
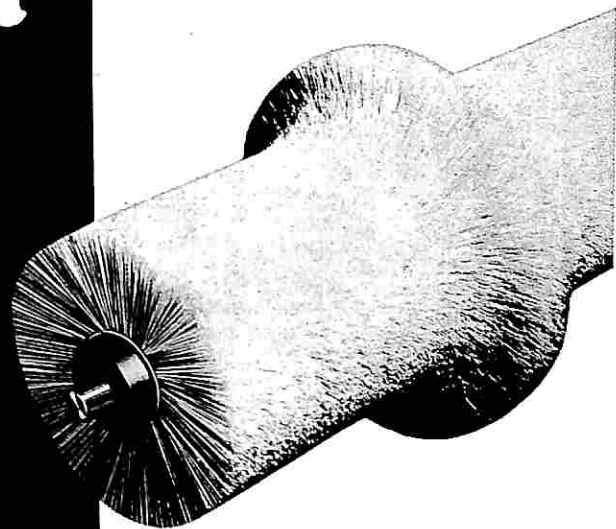
*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



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



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



fit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

**RIVOLGITI A NOI
OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE
PIU' VICINA**

TUTTO PER L'ALIANTE

Strumenti a capsula

Winter e Bohli

Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

Variometri elettrici

Westerboer e Cambridge
(nuova linea Minipirol
e MK IV autocompensato
E.T.)

Radio di bordo e portatili

- Becker
(nuova AR 2008/25A,
720 canali con display
digitale e 4 memorie)
- Dittel G.m.b.H.
- Avionic Dittel
- Genave

Barografi

meccanici Winter
ed elettrici miniaturizzati
Räber

Fototime

macchine foto
con orologio incorporato
ed impulso per barografo

Dräger

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

Stazione di servizio

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

Servizio strumenti

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

Servizio radio

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

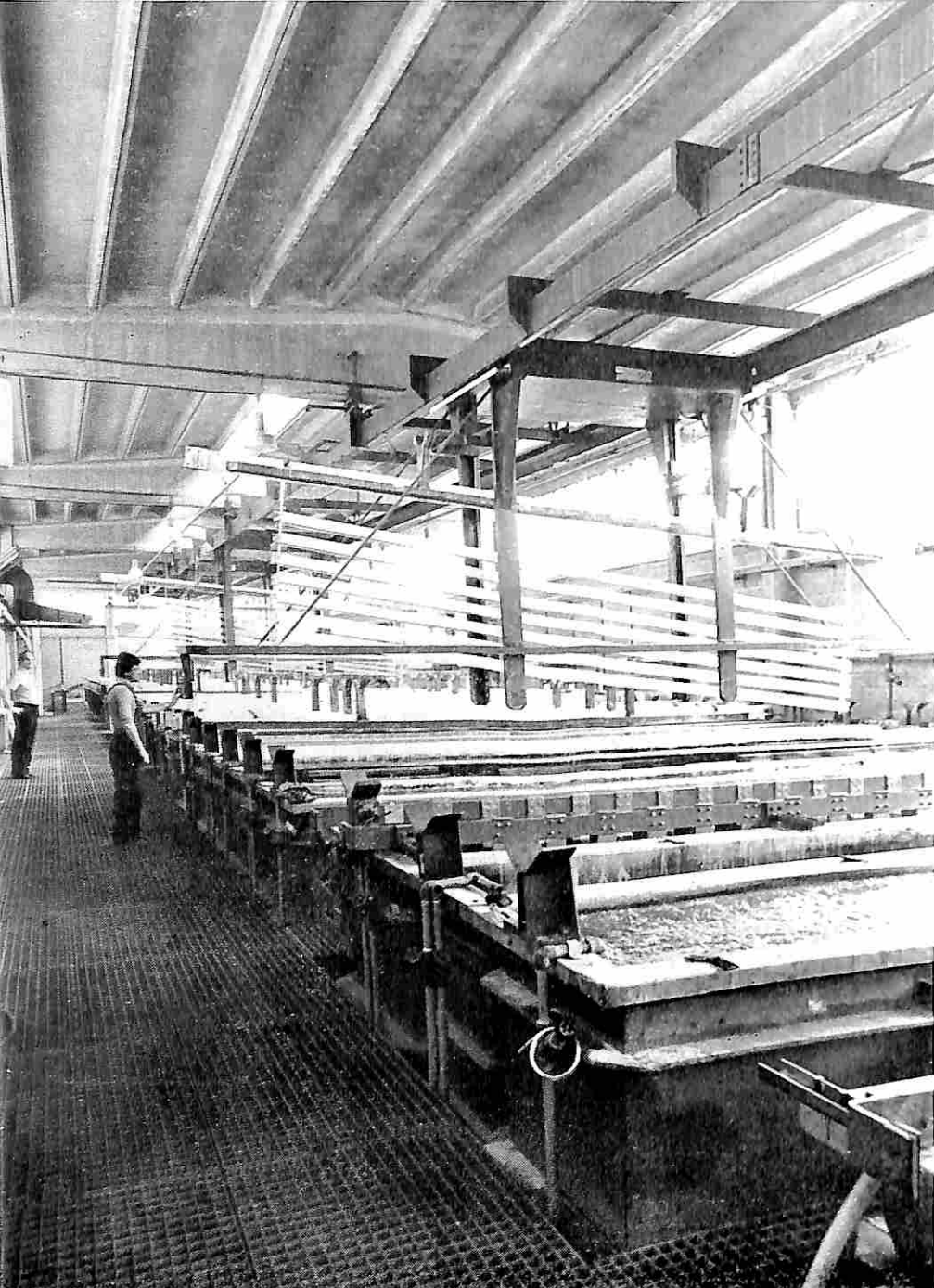
Esclusivista Pirazzoli

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

Fornito magazzino ricambi

strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE



OXAL

s. p. a.

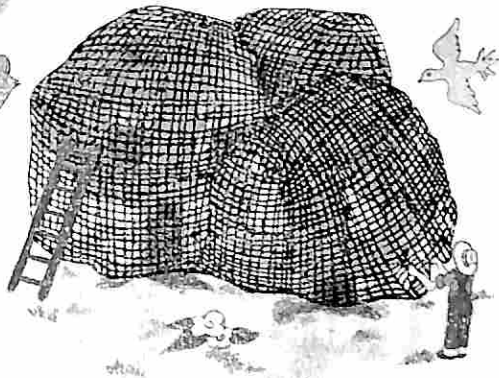
**OSSIDAZIONE
ANODICA
DELL'ALLUMINIO**

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

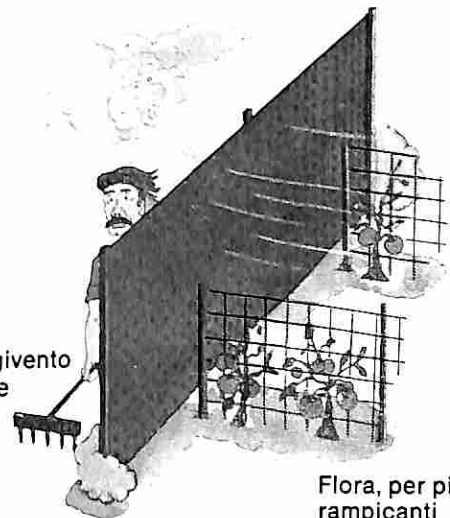
- Azienda specializzata nel trattamento di ossidazione anodica dell'alluminio in profilati e lastre.
- Certificato di licenza del marchio di qualità «EWA - EURAS».
- Licenziataria dell'elettrocolorato «CARMIOLO» con certificato di garanzia.
- Complesso aziendale completamente rinnovato, all'avanguardia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

Tenax, reti senza limitazioni.

Ortomaglia, rete antiuccelli



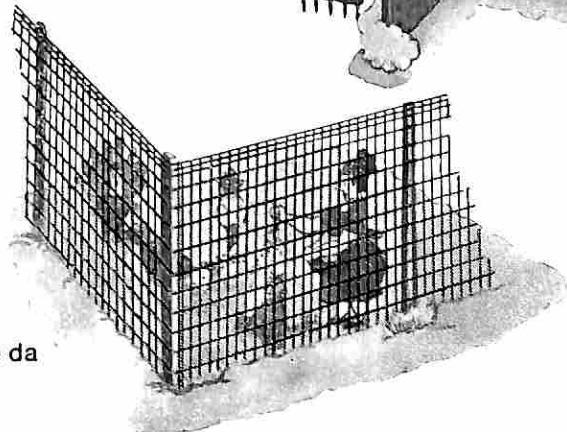
Riparella, frangivento e ombreggiante



Flora, per piante rampicanti



Cintoflex, rete da recinzione



Prodotte con tecnologie uniche e d'avanguardia, le nuove reti tutte in plastica

Tenax hanno subito incontrato un largo pubblico di utilizzatori entusiasti a motivo delle eccezionali qualità che le caratterizzano: robustezza, leggerezza, facilità d'applicazione, lunga durata, economicità.



Flora

Ideale per ogni tipo di piante rampicanti, fagioli, pomodori e per ogni genere di fiori e ortaggi. Si applica con facilità sia in verticale che in orizzontale, è stabile e non richiede manutenzioni. Disponibile nelle comode confezioni cilindriche da mt. 10 e da mt. 50 in varie altezze.



Ortomaglia

Rete ricoprente, flessibile, leggera come un velo. Protegge le delicate colture a terra e gli alberi da frutta contro le incursioni e la voracità degli uccelli. Facile da mettere e da togliere, è utilizzabile per molte stagioni. In teli di varie misure, in confezione cilindrica o in pratiche buste di plastica.

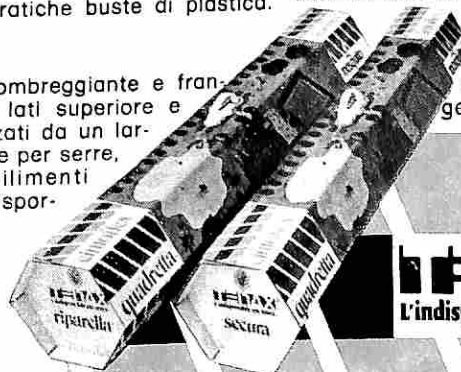
Riparella

Speciale rete ombreggiante e frangivento, con i lati superiore e inferiore rinforzati da un largo bordo. Ideale per serre, posteggi, stabilimenti balneari, campi sportivi e da tennis.

Crea un'ombra densa e diffusa e protegge le colture dal vento, assicurando al tempo stesso la giusta aerazione. In confezione valigetta multirete da mt. 10 x 1.

Cintoflex

Magnifica rete da recinzione a maglia quadra con filo estruso e stirato. Straordinariamente robusta, elastica, resistente agli agenti chimici e atmosferici. Ha infinite possibilità d'applicazione. In confezione valigetta multirete da mt. 30x1.



TENAX
L'indispensabile rete amica.

con linoambiente

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



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



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



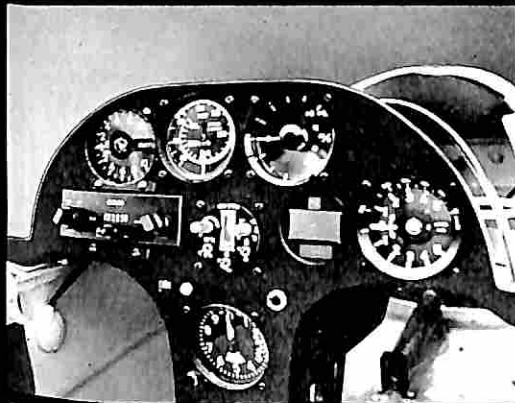
Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Astir

Becker AR 2008/25

L'apparato VHF-COMM su misura
per ogni aliante

L'apparato VHF-COMM di grande affidabilità
con 720 canali spazati 25 KHz.

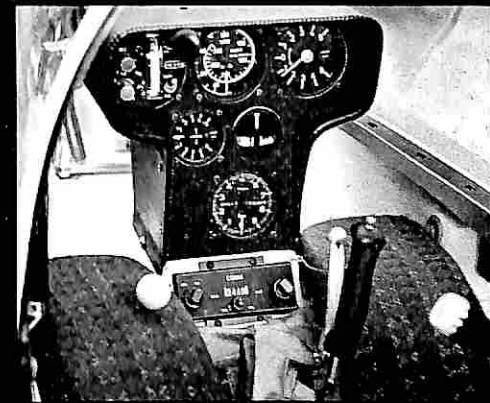
I maggiori fabbricanti di aliante predispongono i loro
cruscotti di serie per gli apparati radio AR 2008/25



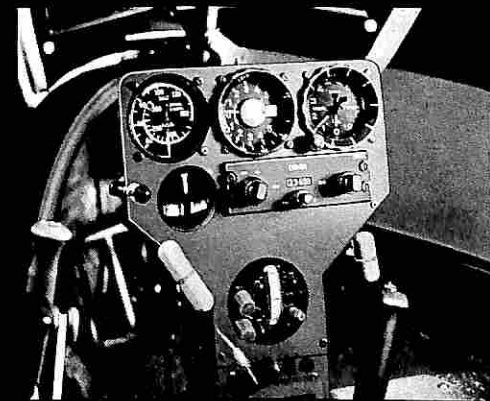
Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un Mosquito



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Nimbus II



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un DG-200



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un LS 3a

L'apparato AR 2008/25 è una ricetrasmittente di elevate prestazioni della serie Becker COMM-2000, realizzato in tre versioni con frontale diverso, disponibile anche in posizione verticale.

Le normali batterie di bordo garantiscono una autonomia di almeno 30 h.

La potenza di uscita è di 2-3 Watt, mentre una grande sensibilità in ricezione, permette l'ascolto di emittenti lontane o di bassa potenza.

Predisposto di serie per l'interfono.

Prezzo concorrenziale. Garanzia due anni.



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un ASW-17

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

BECKER Flugfunkwerk GmbH-Werk
Postfach 1980 - Niederwaldstrasse 20
D-7550 RASTATT

Rappresentante per l'Italia:
GLASFASER ITALIANA S.R.L.
Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO

Assistenza Tecnica:
GENAVE ITALIANA
Via Agruzzo, 4
39100 BOLZANO

L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

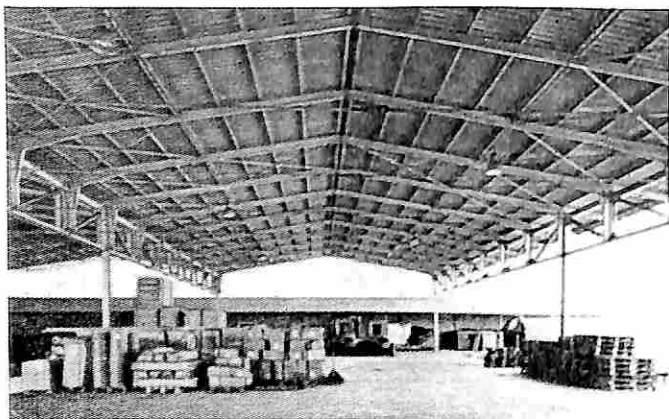
Hangar

Impianti Industriali

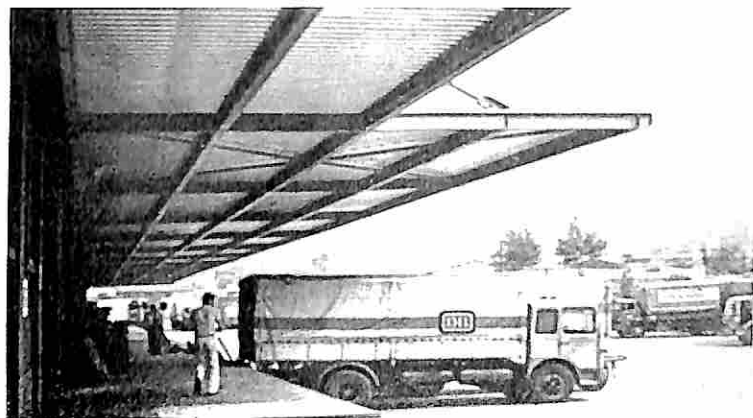
Box



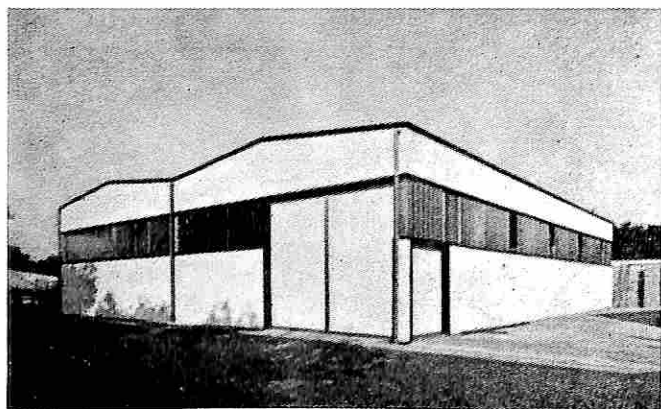
Acciaierie



Magazzini Doganali



Pensiline

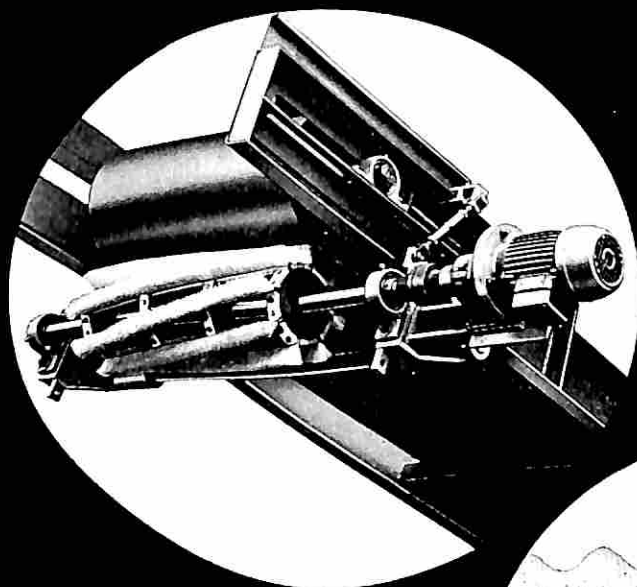


Capannoni Modulari

OLmet s.r.l.

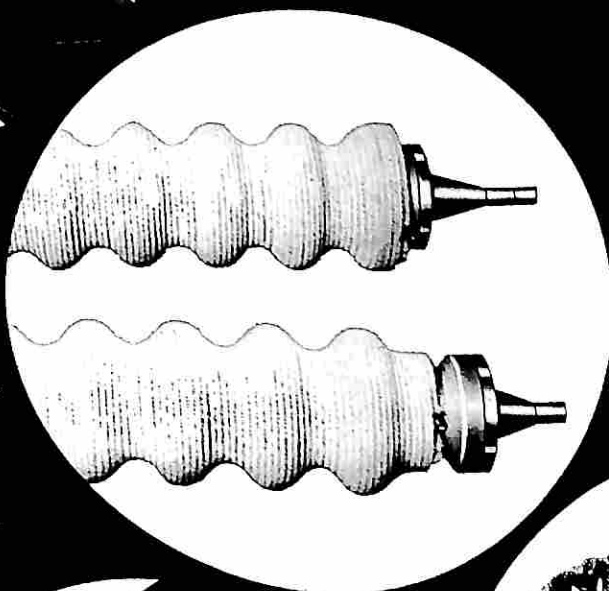
20013 Magenta (Milano) Via Risorgimento
Telefono (02) 9797293

per l'industria edile e della ceramica



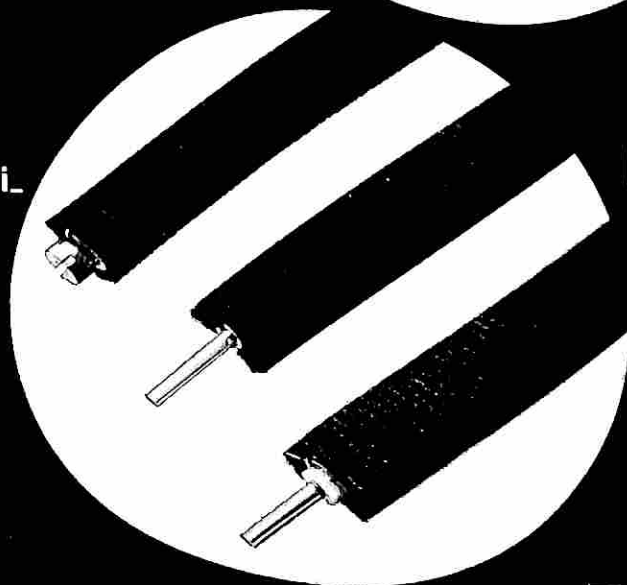
Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

Spazzole sagomate per
la pulizia dei modelli e
degli stampi per prefab-
bricati e manufatti in ce-
mento-amianto



spazzole in fili di
acciaio per forti ra-
schiature di diversi
tipi e per ogni
impiego

Spazzole cilindri-
che per la puli-
zia degli stampi
e nastri di
trasporto nelle
presse per
ceramica

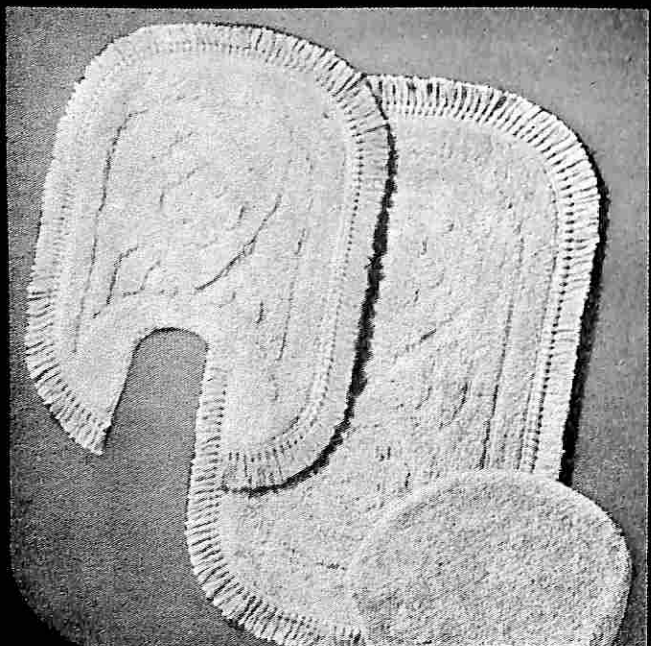
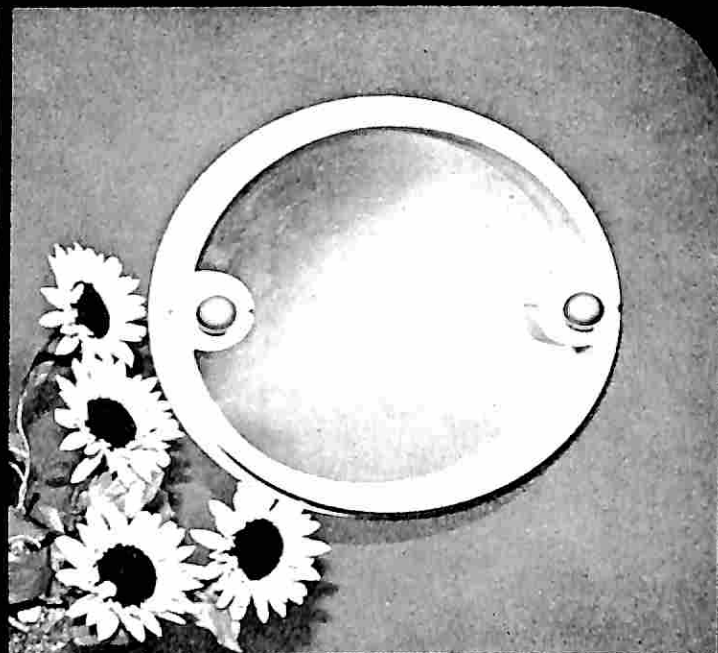
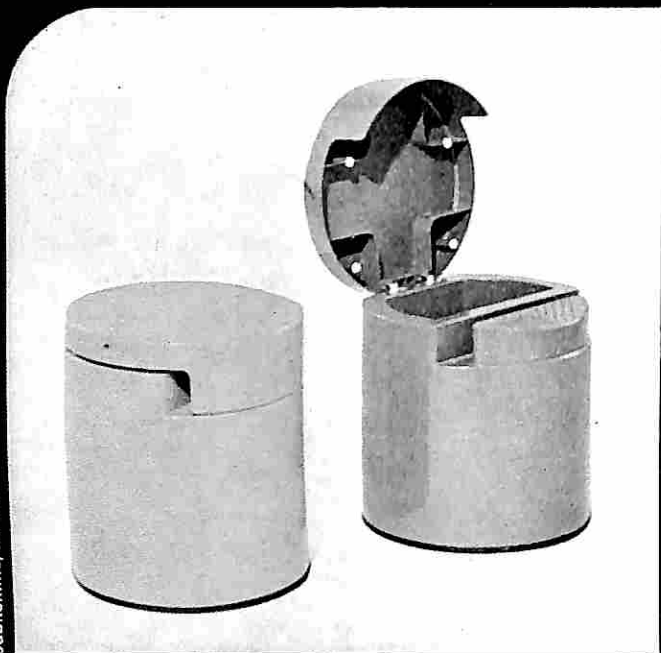


alcune soluzioni



SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE

40033 casalecchio di reno (bo)
via porrettana, 453 - tel. 051 / 5712 01 - 13



coordinati per bagno

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

nelle foto:

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956
Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
(da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
STAGIONI**

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

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

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

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria, 5 - Tel. 41368 RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

distribuzione
illuminazione

ticilux

quadri componibili

multi-a

portiere elettronico

ticivox

apparecchi componibili
per impianti civili

magic

comando protezione
segnalazione impianti
civili e industriali

tiker

comando
e protezione macchine

control

I System "b ticino": un
insieme di apparecchi
coordinato per il piú
alto grado di sicurezza,
funzionalità e design.

Ovunque ci sia
elettricitá da
distribuire, comandare
e proteggere.

system
b ticino

SAMCO

BY *Mangiacchelli*



GLI OCCHIALI DA SOLE