



VOLO  
A  
VELA



LUG. - AGO. 1982

N. 153

La Rivista dei Volovelisti Italiani

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

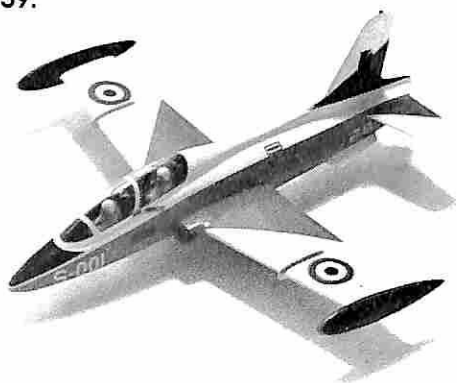
Con felice intuizione e precorrendo i tempi, l'AMI, sin dal 1973, emetteva un requisito per l'addestratore basico/avanzato a getto per gli anni '80.

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

Nasceva così l'MB-339.

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

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



## AERMACCHI

VARESE - ITALY



**COMITATO REDAZIONALE:**

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

**Segreteria:**

Paola Bellora

**PROVE IN VOLO:**

Walter Vergani

**PREVENZIONE E SICUREZZA:**

Jacob C.

**INVIATO SPECIALE:**

Antonino Desti

**AEROMODELLI:**

Renato Corno

**CORRISPONDENTI:**

FAI - CIV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

**ABBONAM. PER ANNO SOLARE  
ITALIA**

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

**ESTERO**

ordinario	\$ 40
via aerea	\$ 60

Una copia L. 7.000

**REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:**

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

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

E' permessa la riproduzione,  
quando non espressamente vietata,  
purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

**DIRETTORE RESPONSABILE:**

Lorenzo Scavino

# VOLO A VELA



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

**LUGLIO - AGOSTO 1982**

**N. 153**

**SOMMARIO:**

Alla cortese attenzione	202
<b>CAMPIONATI ITALIANI</b>	
biposto e promozione	211
Libera - 15 metri - Standard	219
VIII Trofeo Colli Briantei	229
Considerazioni sulla partenza simultanea	231
<b>PRIMI CAMPIONATI EUROPEI</b>	
Centro al primo colpo	233
Risposte al questionario	244
Ultimissime	243
Prevenzione e sicurezza	247
L'alto messaggio dell'Arcivescovo di Loreto	252
Notizie dai campi di volo	253
I lavori della Commissione di specialità	258
VOLO A VELA al servizio dei volovelisti	267

**IN COPERTINA**

La nostra copertina a colori è stata scelta da una bella serie di foto scattate da Attilio Pronzati. Per essere all'altezza dell'avvenimento vi compare anche lo Janus pilotato da Adele Orsi, l'unico nome italiano presente nel tabellone dei primati mondiali.

# Alla cortese attenzione.....

*...dei nostri trentasei abbonati, dei nostri tre amici e dei molti addetti ai lavori che non hanno il tempo di leggerci. Solo per ripetere loro che il 1982 è senz'altro un anno denso ed incisivo. Questo dicevamo dopo appena un terzo dell'annata e questo possiamo ripetere anche dopo il secondo terzo.*

*L'attività sportiva e didattica presso i singoli clubs, le iniziative in atto alla periferia volovelistica, i nuovi primati stabiliti e l'attività agonistica in quel di Rieti, possono dare l'idea della densità.*

*Per quanto riguarda l'incisività i segni diventano algebrici.*

*Incisivo è senz'altro lo straordinario record dei 100 che Capoferri ha portato ad oltre 158 km/h.*

*Incisiva la buona riuscita, malgrado una meteo piuttosto insolita, dei Primi Campionati Europei.*

*Incisiva la conferma di Carlo Marchetti e Stefano Ghiorzo, per citarne uno al di qua ed uno al di là del tavolo.*

*Incisivo, ma con altro segno, il troppo modesto numero di partecipanti ai nazionali della Promozione, dei Biposti e della Standard.*

*Incisivo, sempre negativamente, il fatto che tra i diversi gruppi di lavoro si creino paratie stagne che non hanno ragione di esistere.*

*Anche l'ultimo terzo dell'annata può e deve essere denso ed incisivo.*

*In autunno si delineano i programmi dei vari centri di attività.*

*C'è la Mostra Mercato Internazionale dell'Aliante, quest'anno in deciso sviluppo.*

*C'è il Briefing delle Due Torri.*

*La densità non è certamente eccessiva dato l'approssimarsi della pausa invernale.*

*L'incisività, viceversa, dovrebbe essere notevole in quanto il Briefing di quest'anno — se vorrà essere coerente con la «magna charta» edizione 1982 — dovrà porre in discussione tutta la politica volovelistica da*

*perseguire e designare gli uomini che nei prossimi quattro anni dovranno dare il loro prezioso contributo per realizzare detta politica.*

*Abbiamo sempre sperato che gli addetti leggessero ed accettassero di attenersi al filo conduttore della «magna charta».*

*Più che volentieri formuliamo l'invito a tutti i volovelisti affinché convengano a Bologna il 17 ottobre prossimo.*

*Sentiamo però il bisogno di dire chiaramente che vorremmo giungere a Bologna domenica mattina per sentire delle proposte sui programmi e sugli uomini e non la fredda comunicazione delle decisioni prese al sabato sera. Per quest'ultima è sufficiente un circolare.*

*L'abbiamo già scritto ma per scrupolo ci ripetiamo: il Briefing non è e non deve essere l'esecutivo, è solo la base del nostro volo a vela che formula degli indirizzi che i preposti sono chiamati a tentare di realizzare.*

*La «magna charta» è l'idoneo strumento per formulare in modo coordinato gli indirizzi e la sua verifica è demandata annualmente allo stesso Briefing.*

*Se così non fosse sarebbe indispensabile dirlo apertamente, per non continuare a scrivere ed a pubblicare baggianate.*

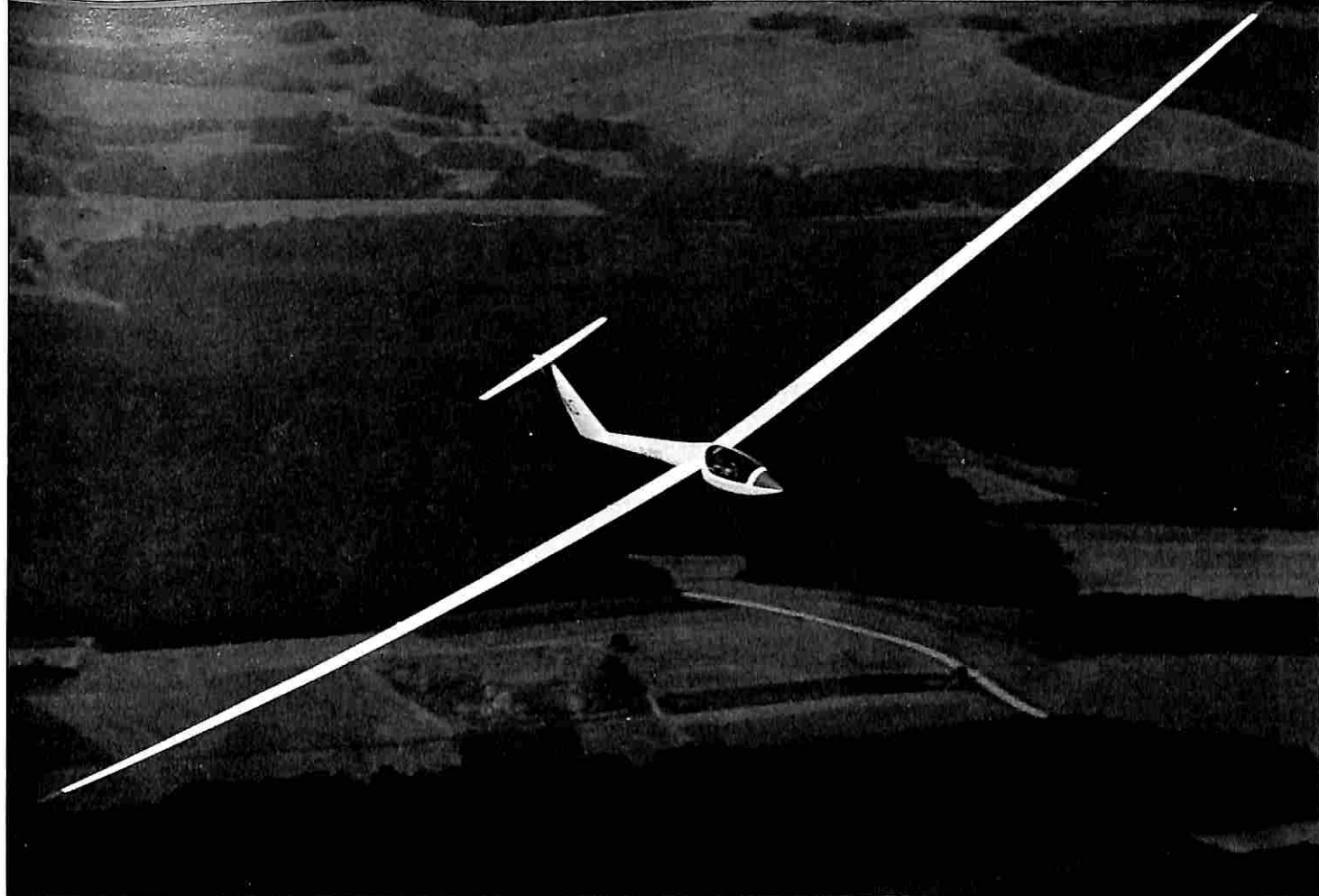
Lorenzo Scavino

*P.S. - La copertina a colori non significa affatto che i nostri problemi economici siano stati risolti. Tutt'altro.*

*Il fatto è che il Sig. Montorfano, titolare della Arti Grafiche Camagni, non pago dei rischi che corre accordandoci buon credito, ha voluto offrirci anche la copertina a colori!*

*Lo ringraziamo di tutto cuore anche per lo spirito con cui segue le nostre fatiche. Non altrettanto possiamo dire della nostra Commissione di Specialità.*

LS



## IL NOSTRO PROGRAMMA

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

---

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



---

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

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

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.



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

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

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

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



**Un servizio su misura.**

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

# GROB G 109

*"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"*

**aggiungete  
una nuova  
dimensione  
al volo**

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

*chiamateci  
per voli dimostrativi*

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

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

**GROB**

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

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

**CONSEGNE PRIMAVERA 1982**

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

**IDEALE PER L'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI**

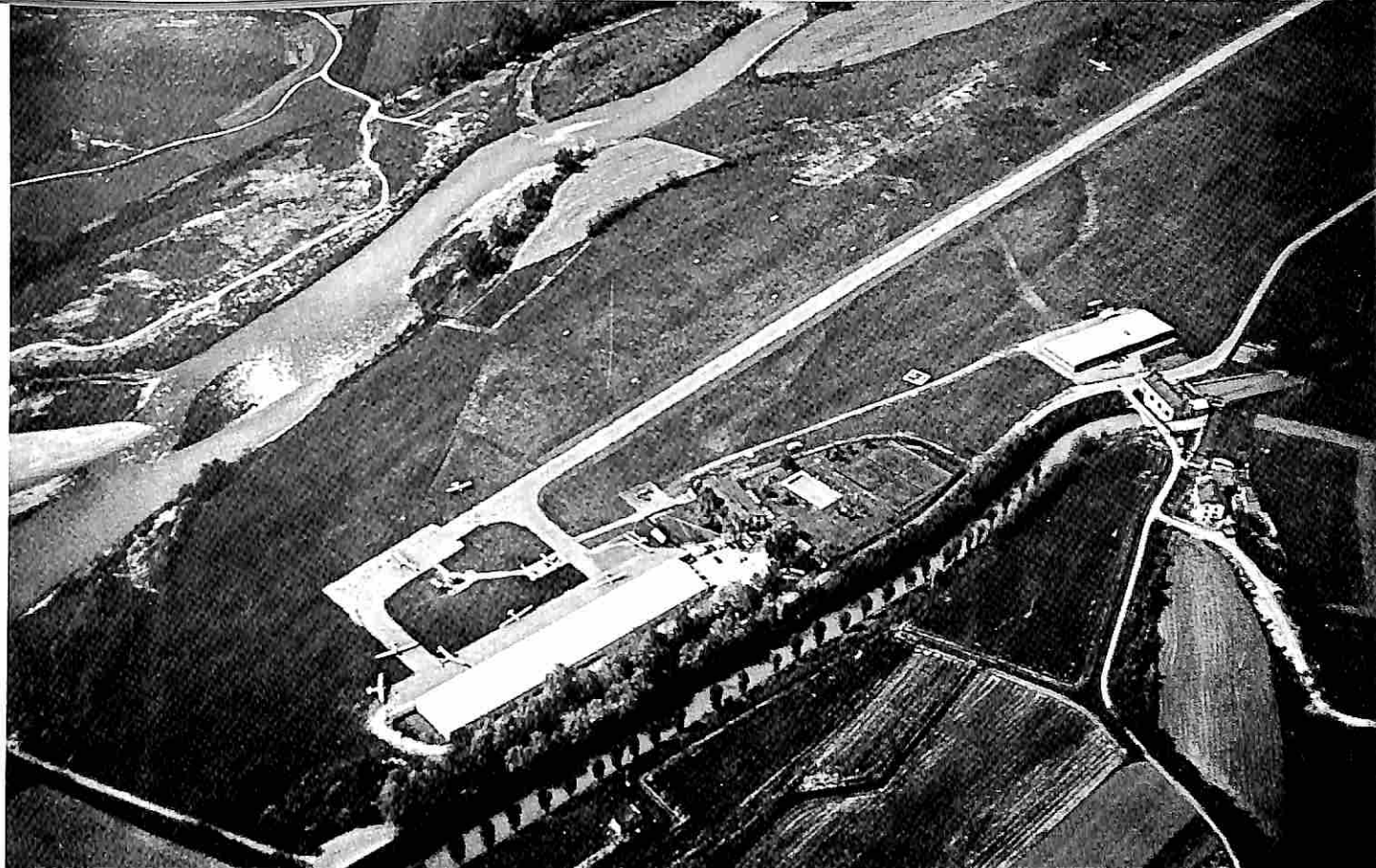
# **eredi ANTONIO ROCCA mollificio**

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

---

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





# **AVAO** Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

## **AVA** Aeroclub Volovelistico Alpino

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

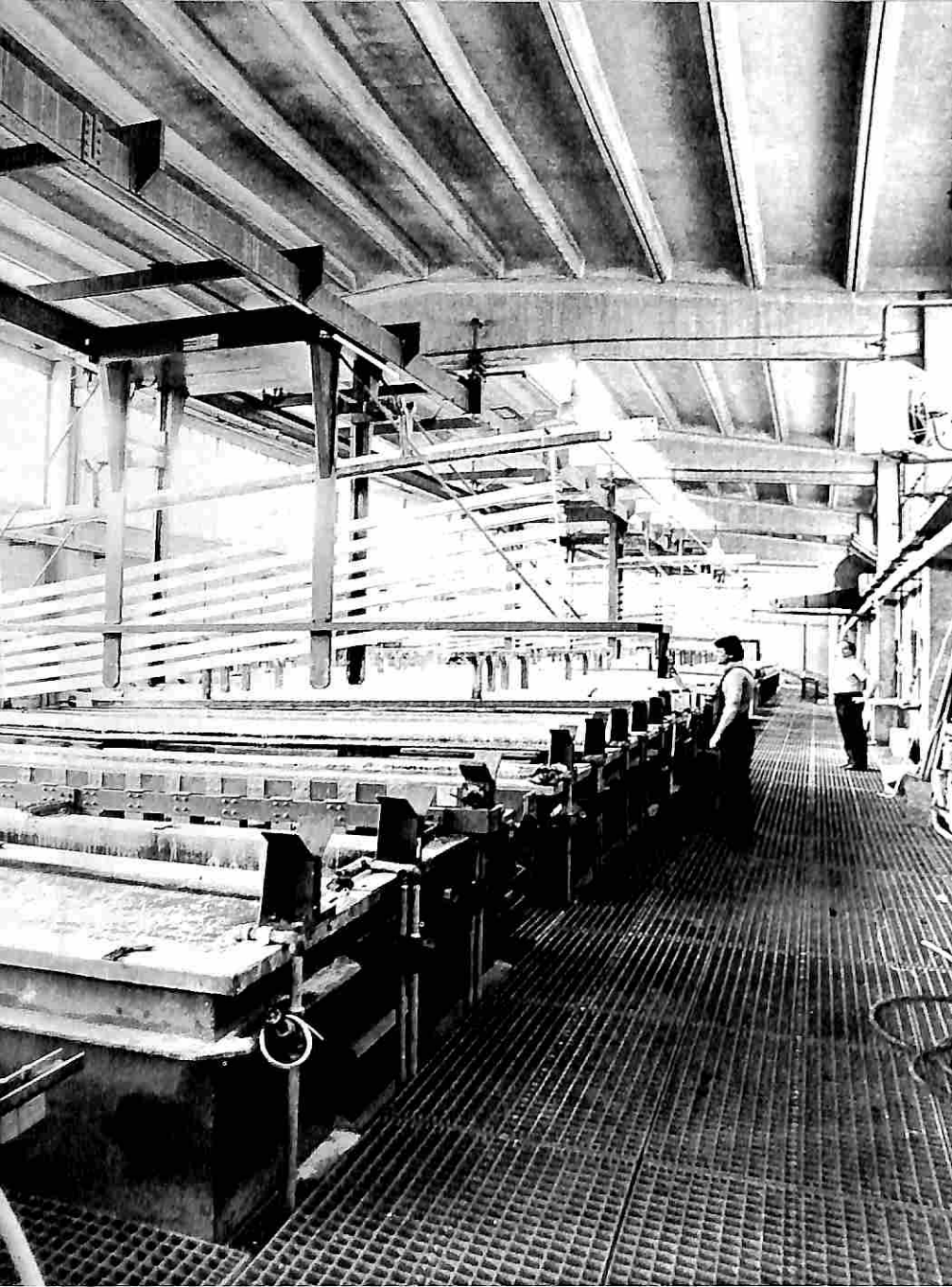
---

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

---

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

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



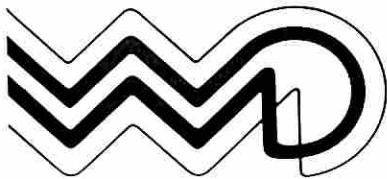
# **OXAL**

**s. p. a.**

**OSSIDAZIONE  
ANODICA  
DELL'ALLUMINIO**

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

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



Walter Dittel GmbH  
Luftfahrtgerätebau

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



I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I

### FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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

### FSG 60

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

### FSG 50

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



ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



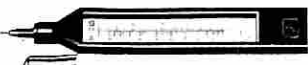
**DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA**  
 Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A  
 Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



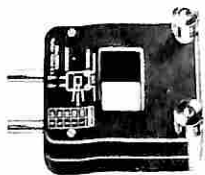
**PUNTALE ALTA TENSIONE**  
 Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.  
 Mod. VC6



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



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



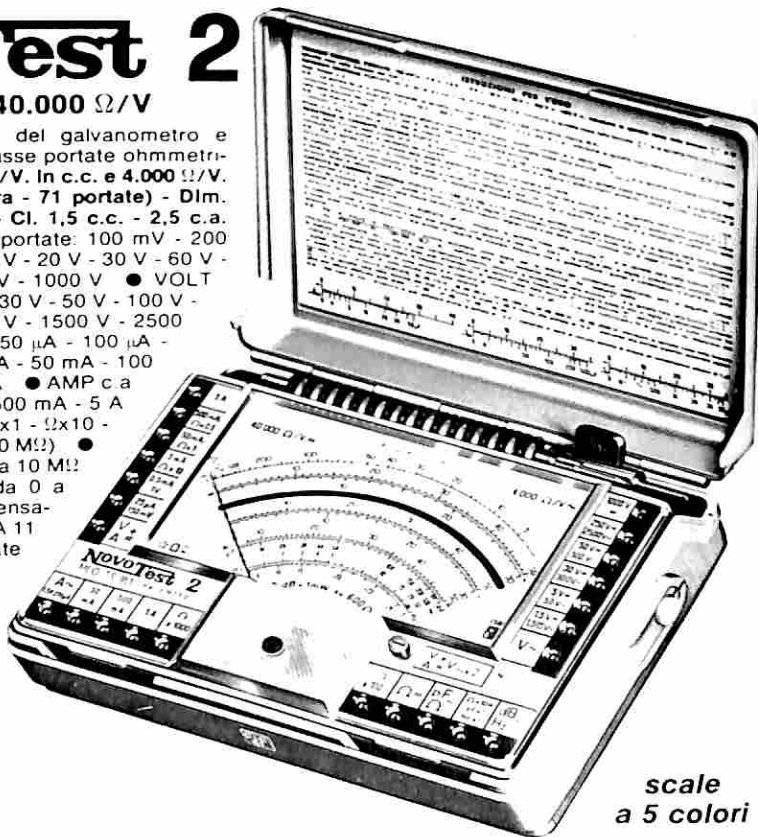
**RIDUTTORE CORRENTE ALTERNATA**  
 Mod. TA6/N portata 25 A - 50 A - 100 A - 200 A

# NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

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

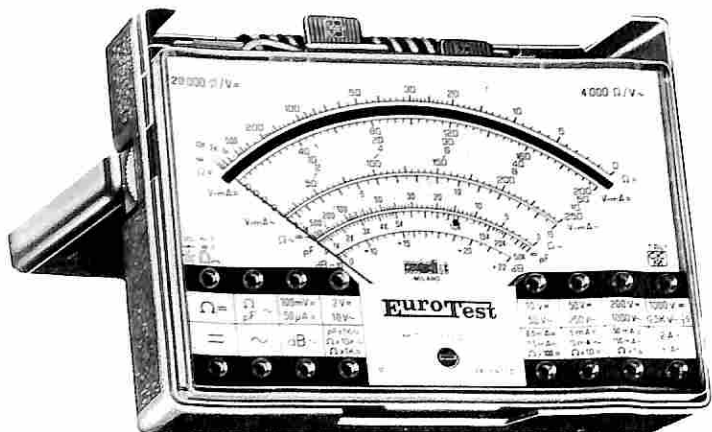
**Mod. TS 161 - 40.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. In c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.**



scale a 5 colori

# EuroTest

20.000 Ω/V



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

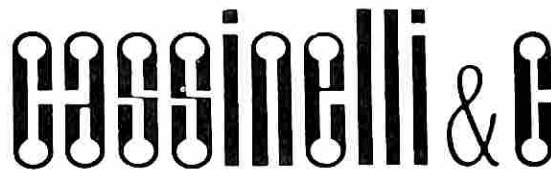
**Mod. TS 210 - 20.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. In c.a. - (8 Campi di misura - 39 portate) - Dim. 138x106x42 - Peso gr. 400 - Cl. 2 c.c. - 3 c.a. norme CEI.** ● VOLT c.c. 6 portate: 100 mV - 2 V - 10 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLT c.a. 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● AMP. c.c. 5 portate: 50 μA - 0,5 mA - 5 mA - 50 mA - 2 A ● AMP. c.a. 4 portate: 1,5 mA - 15 mA - 150 mA - 6 A ● OHMS 5 portate: Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

AGROPOLI (Salerno) - Chlari Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Biagio Grimaldi - V.le De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Artillo - 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. Salvago, 18 - Mag Piazza Dante, 1/r - MILANO - Presso nostra sede - Via Gradisca, 4 - PESCARA - GE-COM - Via Arrone, 7 - ROMA - Dr. Carlo Riccardi - Via Amatrice, 15 - RONCAGLIA (Padova) - P.I. Righetti Alberto - Via Marconi, 165 - NICHELINO (Torino) - ARME s.n.c. di Aceto & Marfella - Via Colombetto, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12



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



# alfa

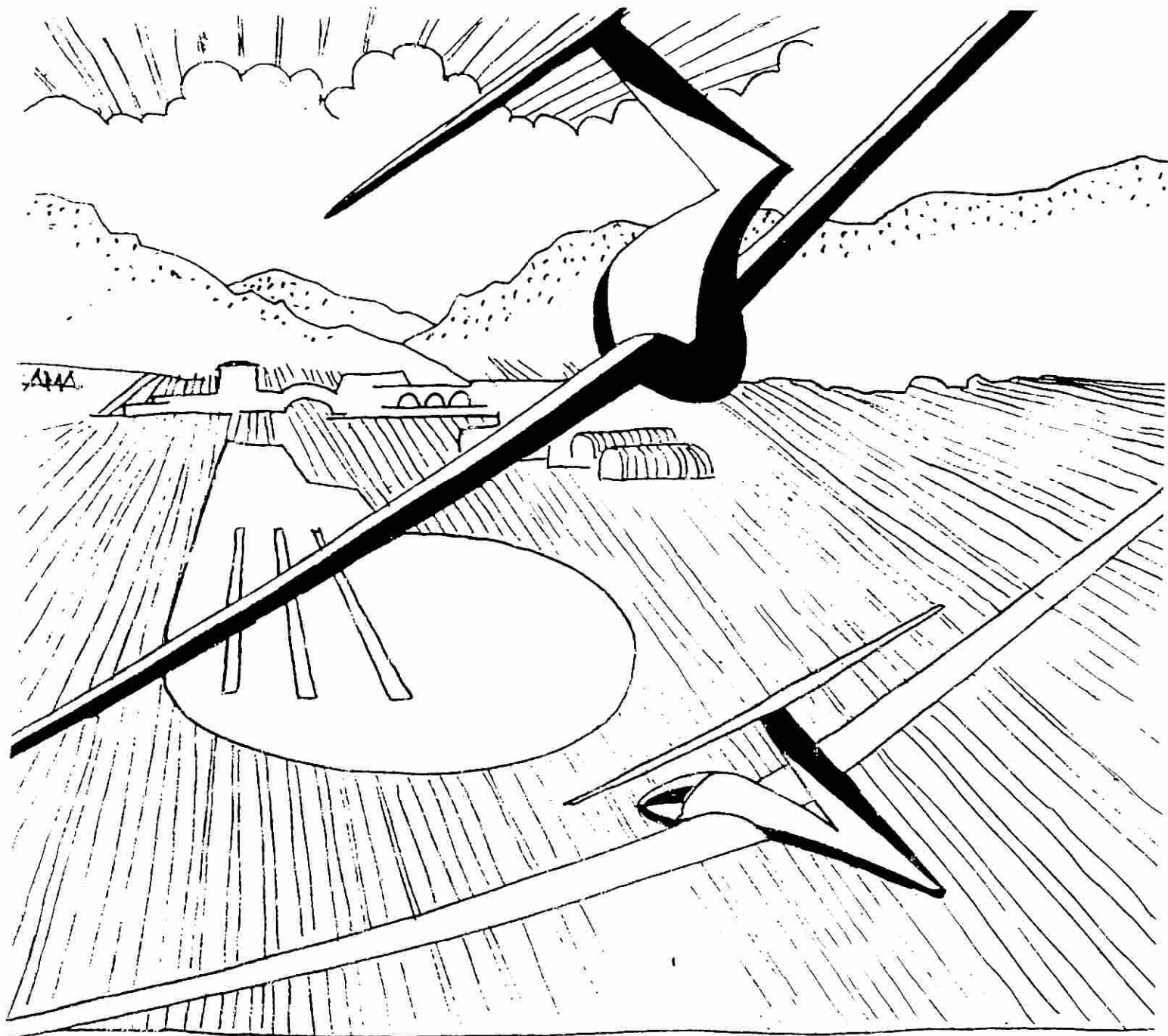
20.000 Ω/V

(Protezione totale di tutti i circuiti).

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

PROTEZIONE TOTALE!!!





## **XXII CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA**

# I Campionati Italiani Biposto e Promozione

Note Meteosportive di Plinio Rovesti

2 Dal 14 al 23 luglio 1982 si sono svolti a Rieti i Campionati Italiani della Classe Nazionale Biposti e della Categoria Promozione. A questi due gruppi di concorrenti (11 biposti e 17 monoposto della Promozione) si è aggiunto un gruppetto di sei piloti iscritti ai Campionati Italiani ed a quelli Europei, giunti a Rieti in an-

tipico per compiere voli di ambientamento ed allenamento.

Le condizioni meteorologiche che quest'anno si sono riscontrate in questo scorcio del mese di luglio non sono state quelle che normalmente caratterizzano questo periodo della stagione estiva reatina. Su dieci gior-

nate disponibili, soltanto sette sono state volative, mentre le gare disputate con risultati sportivi soddisfacenti, sono state cinque. Le altre due (un'andata e ritorno di 180 Km ed un triangolo di 300) sono state trasformate in gare di distanza su banda, per l'insufficiente numero di concorrenti che sono riusciti a completare le prove.

Per vero dire, quindi, risultati sportivi relativamente modesti e condizioni meteorologiche al di sotto delle medie stagionali che normalmente si riscontrano a Rieti in questo periodo dell'anno.

Dopo queste indispensabili premesse, passiamo in rapida rassegna le condizioni del tempo ed i risultati sportivi conseguiti nel corso delle sette prove disputate.

#### 14 LUGLIO 1982 - Prima giornata di gare.

Sul Mediterraneo occidentale, campo di alte pressioni livellate. Sulle regioni del versante adriatico della nostra Penisola, una linea di instabilità temporalesca è in rapido spostamento verso Est (fig. 1). Ad essa fa seguito l'afflusso di aria fresca, moderatamente umida ed instabile, che nelle ore pomeridiane potrà dar luogo a qualche temporale isolato nelle regioni del versante adriatico. Sulle Alpi, una debole perturbazione si sposta verso Nord Est.

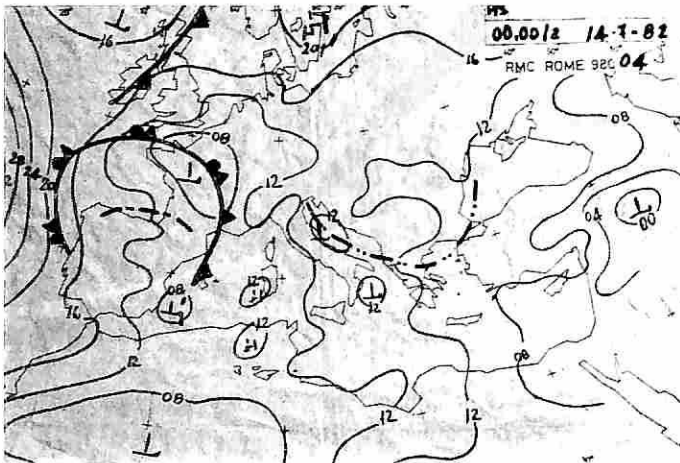


Fig. 1

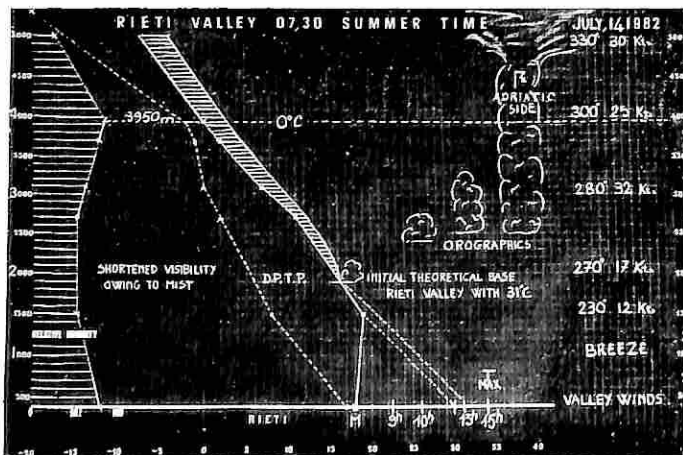


Fig. 2

Venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1000 m QNH; in quota venti moderati occidentali (fig. 2).

Tema unico per entrambe le categorie: Rieti-Assisi-Rieti (Km 148,6).

Nella Classe Nazionale Biposti partono 9 concorrenti, di cui 7 completano la prova e due atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Sandro Serra alla media di 61,020 Km/h
- 2°) Ugo Paolillo alla media di 50,915 Km/h
- 3°) Pietro Viscardi alla media di 49,510 Km/h

Nella Categoria Promozione partono 13 concorrenti. Dieci hanno ultimato la prova e tre hanno atterrato fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Giorgio Davini alla media di 60,936 Km/h
- 2°) Adalberto Riva alla media di 52,851 Km/h
- 3°) Giuseppe Cosimi alla media di 53,938 Km/h

il gruppetto di sei piloti (nazionali ed europei) in allenamento a Rieti su alianti monoposto, partecipano alla competizione come «Liberi». Essi si sono cimentati in una corsa di 168,8 Km lungo il percorso di andata e ritorno Rieti-Valfabbrica. Hanno completato la prova l'italiano Mazzi ed il tedesco Ross, che hanno coperto il percorso alla velocità media di 53 e 54 Km/h rispettivamente.

#### 15 LUGLIO 1982 - Seconda giornata di gare.

Sull'Italia permane un campo di alte pressioni livellate, con debole circolazione di aria moderatamente umida ed instabile. Al suolo, venti deboli variabili a prevalente regime di brezza; in quota, moderati occidentali fino a 2500 m; ad altitudini superiori, forti da Nord Ovest (fig. 3).

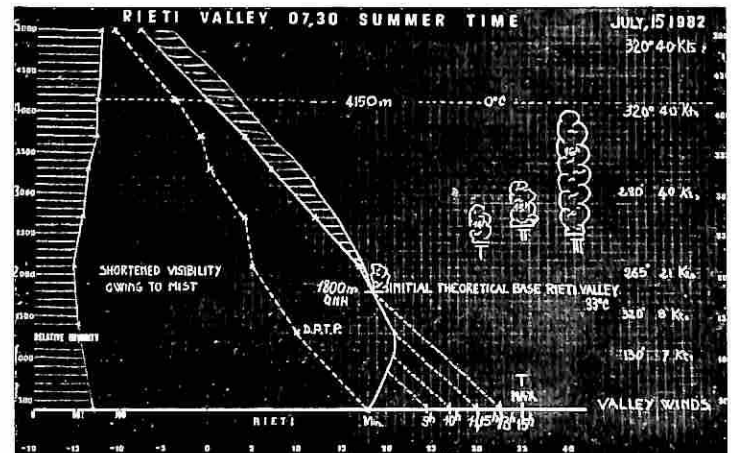


Fig. 3

Per la Classe Biposti viene disputata una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Gualdo Tadino di Km 180,4. Gli 11 concorrenti partiti compiono regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Marco Gavazzi + 1 alla media di 78,873 Km/h
- 2°) E. Muzi e G. Fianco alla media di 72,361 Km/h
- 3°) Adele Orsi e P. Golin alla media di 69,503 Km/h

Dopo questa seconda gara è in testa alla classifica generale la coppia Muzi-Fianco con 1506 punti.

La Categoria Promozione effettua una corsa di Km 168,8 sul percorso di andata e ritorno Rieti-Valfabbrica, compiuto da 11 concorrenti su 17 partiti. Gli altri atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Adalberto Riva                      alla media di 58,770 Km/h
- 2°) Giorgio Davini                      alla media di 58,707 Km/h
- 3°) Giuseppe Cosimi                   alla media di 58,861 Km/h

Dopo questa seconda prova della Promozione è in testa alla classifica generale il pilota Giorgio Davini con 1996 punti.

I sei Liberi effettuano una corsa di andata e ritorno di Km 180,4 sul percorso Rieti-Gualdo Tadino. Vince il tedesco Rolf Ross alla media di 75,985 Km/h. Lo stesso Ross capeggia la classifica generale dopo la seconda gara.

### 16 LUGLIO 1982 - Terza giornata di gare.

Sul Mediterraneo centrale permane un'area di pressione quasi livellata su valori ancora elevati. I venti sono deboli a prevalente regime di brezza, dal suolo a 1000 m ONH, indi si dispongono con la quota attorno ad Ovest (fig. 4).

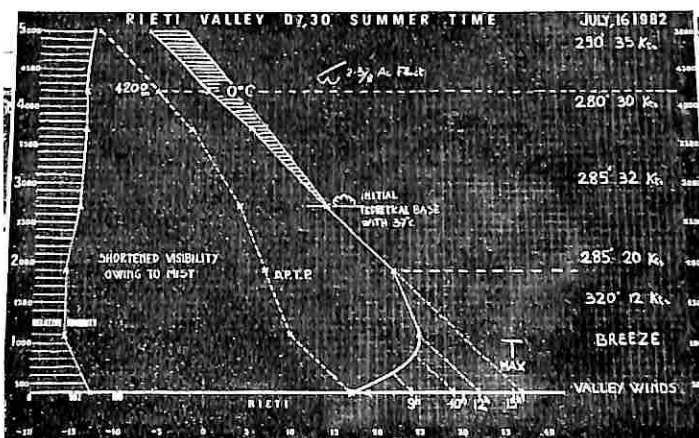


Fig. 4

Alla Classe Nazionale Biposto viene assegnato un triangolo di 244 Km lungo il percorso Rieti-Celano-Foligno-Rieti. Ma le condizioni di veleggiamento risultano povere e nessun concorrente riesce a completare il tema di gara. I migliori sono stati i piloti Muzi, Paolillo ed Adele Orsi, i quali, dopo aver doppiato il pilone di Celano, atterrano a Rieti (Km 111,6). La prova, però, non è valida, e viene annullata.

Valida invece la prova della categoria Promozione, anche se un solo concorrente riesce a percorrere l'intero percorso (andata e ritorno Rieti-Gualdo Tadino di Km 180,4). La gara però viene trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Giuseppe Cosimi                      Km percorsi 180,4
- 2°) Girolamo Passarelli                Km percorsi 139,6
- 3°) Giovanni Pozzi                        Km percorsi 139,6

- 3°) Castagno e Aliberti                      Km percorsi 139,6
- 3°) Franco Pressich                        Km percorsi 139,6

In classifica generale, dopo questa difficile prova, sono primi, a pari merito, Giuseppe Cosimi e Giorgio Davini con 2270 punti.

I cosiddetti «Liberi», cimentatisi nello stesso tema di gara assegnato alla classe Biposti, atterrano tutti nel Cicolano, ed anche per loro la prova non è valida. In questa gara, purtroppo, si deve lamentare un incidente. Il noto pilota del gruppo varesino, Pietro Viscardi, nel corso del suo fuori campo, danneggia gravemente l'aliante riportando contusioni varie. Al vecchio amico «Peter» giungano, dalle colonne di VOLO A VELA, i nostri più fervidi auguri di pronta guarigione.

Il 17 luglio le condizioni meteorologiche non sono favorevoli al volo veleggiato e la giornata viene dichiarata non volativa.

### 18 LUGLIO 1982 - Quarta giornata di gare.

Sulle regioni dell'Italia centrale il campo delle alte pressioni subisce una lieve flessione, mentre una circolazione di aria fresca ed instabile insiste sulla Penisola. Un moderato fronte freddo avanza da Nord-Ovest verso Sud Est (fig. 5).

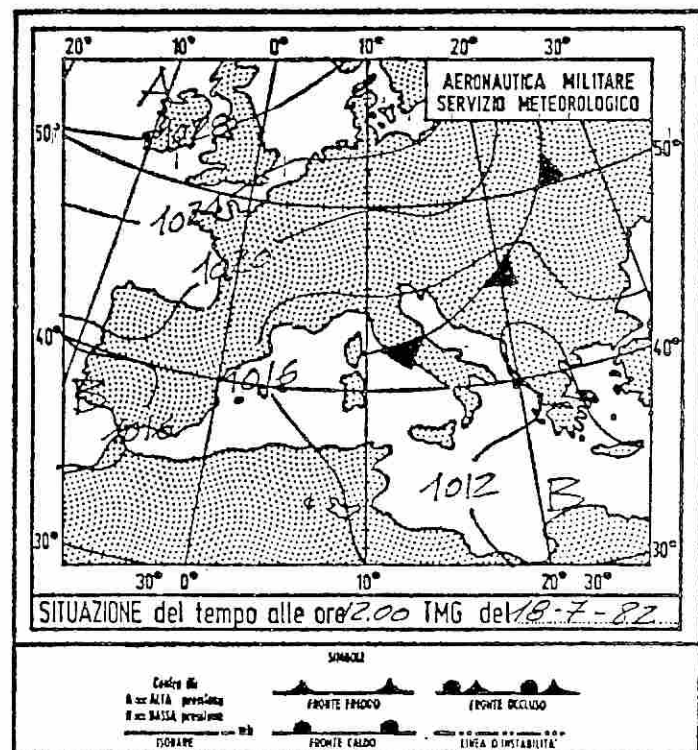


Fig. 5

I venti spirano a regime di brezza fino alla quota di 1500 m, indi si dispongono attorno a Nord Ovest. Benchè nelle ore pomeridiane siano previsti temporali isolati, la giornata viene dichiarata volativa (fig. 6).

La classe Biposti disputa una corsa di andata e ritorno di Km 180,4 sul percorso Rieti-Gualdo Tadino. Su dieci

concorrenti partiti, soltanto tre completano la prova, mentre sette atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Muzi e Fianco                      alla media di 76,109 Km/h
- 2°) Pramstraller + 1                  alla media di 73,951 Km/h
- 3°) Sandro Serra + 1                alla media di 98,800 Km/h

In classifica generale, dopo la quarta prova, Ettore Muzi e Fianco Gualtierio continuano a condurre la gara con 250 punti di vantaggio sul secondo.

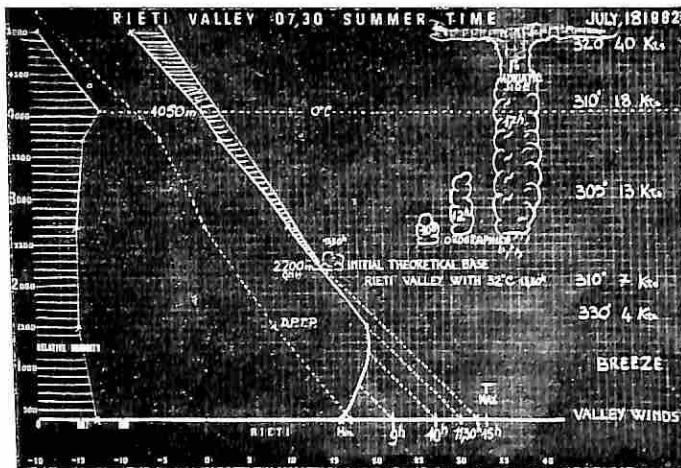


Fig. 6

Nel gruppetto dei Liberi, il tedesco Rolf Ross si classifica al primo posto sia nella prova del giorno sia nella graduatoria generale dopo la quarta prova.

La categoria Promozione disputa una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi di Km 148,6. Su 17 piloti partiti, 15 completano la gara. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Clemente Cappi                    alla media di 96,685 Km/h
- 2°) Girolamo Passarelli            alla media di 93,166 Km/h
- 3°) Giovanni Massoni                alla media di 90,918 Km/h

Dopo la quarta prova continua ad essere in testa nella generale Giuseppe Cosimi.

Il 19 luglio, giornata nettamente temporalesca, viene dichiarata non volativa.

### 20 LUGLIO 1982 - Quinta giornata di gare.

Sull'Italia campo di alte pressioni a debole gradiente con circolazione di aria moderatamente umida ed instabile. Venti deboli variabili a regime di brezza dal suolo a 1000 m; in quota venti deboli attorno a Nord Ovest (fig. 7).

A tutte le classi viene assegnata una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Valfabbrica di Km 168,8. I nove concorrenti della classe Biposti completano regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Marco Gavazzi + 1                alla media di 96,610 Km/h
- 2°) Mantica e Ferrari                alla media di 86,269 Km/h
- 3°) Sandro Serra + 1                alla media di 83,062 Km/h

Muzi e Fianco continuano in testa alla classifica gene-

rale con 200 punti di vantaggio su Gavazzi, che occupa il secondo posto.

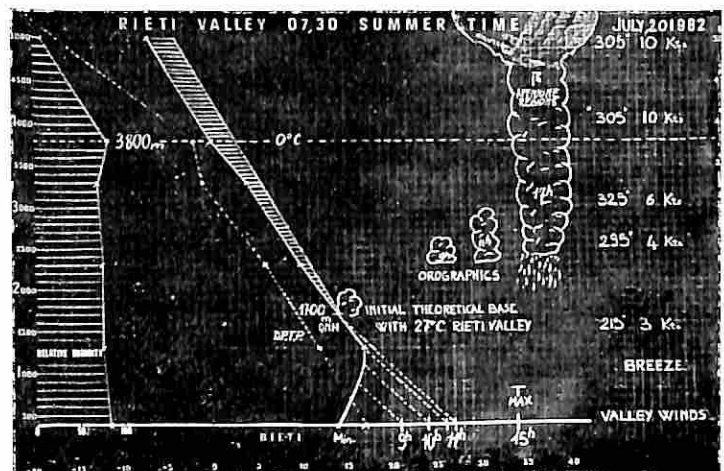


Fig. 7

Dei 17 concorrenti della Categoria Promozione, 15 completano regolarmente la prova e due atterrano fuori campo. Ai primi tre posti si classificano i seguenti piloti:

- 1°) Giorgio Davini                    alla media di 73,855 Km/h
- 2°) Adalberto Riva                    alla media di 70,399 Km/h
- 3°) Giovanni Massoni                alla media di 69,736 Km/h

Dopo la quinta prova Davini ritorna in testa alla classifica generale con 100 punti di vantaggio su Cosimi, che retrocede al secondo posto.

Anche i sei Liberi compiono regolarmente la prova, ancora capeggiati dal tedesco Rolf Ross, che continua ad occupare il primo posto nella classifica generale.

### 21 LUGLIO 1982 - Sesta giornata di gare.

Permane sull'Italia il campo di alte pressioni segnalato nei giorni precedenti. Linee di instabilità temporalesca lambiscono le regioni alpine dell'Italia settentrionale (fig. 8). Venti a regime di brezza dal suolo a 1000 metri; in quota, venti moderati intorno a Nord Ovest (fig. 9). Viene tentata una prova di 300,4 Km per tutte le classi, sul percorso triangolare di Rieti-Celano-Gualdo Tadino-Rieti. Le modeste condizioni di veleggiamento consentono però di completare la prova soltanto all'agguerrita coppia Muzi-Fianco. La prova viene pertanto trasformata in gara di distanza su banda. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Muzi e Fianco                      con 300,4 Km
- 2°) Adele Orsi e P. Golin            con 234,8 Km
- 3°) Pramstraller + 1                con 169,2 Km

La regolarissima condotta di gara della coppia Muzi-Fianco garantisce il suo solido piazzamento al primo posto anche nella classifica generale.

In Categoria Promozione, dei 17 piloti partiti, se ne classificano, in base ai chilometri percorsi, tredici. Ecco i primi tre:

- 1°) Franco Poletti                    con 188,6 Km
- 2°) Adalberto Riva                    con 169,2 Km



- |                         |              |
|-------------------------|--------------|
| 3°) Giovanni Pozzi      | con 169,2 Km |
| 3°) Giovanni Massoni    | con 169,2 Km |
| 3°) Castagno e Aliberti | con 169,2 Km |
| 3°) Benedetto Baroni    | con 169,2 Km |
| 3°) Clemente Cappi      | con 169,2 Km |
| 3°) Giorgio Davini      | con 169,2 Km |

La classifica generale non subisce sconvolgimenti: Davini rimane in testa con 132 punti di vantaggio su Riva, al secondo posto.

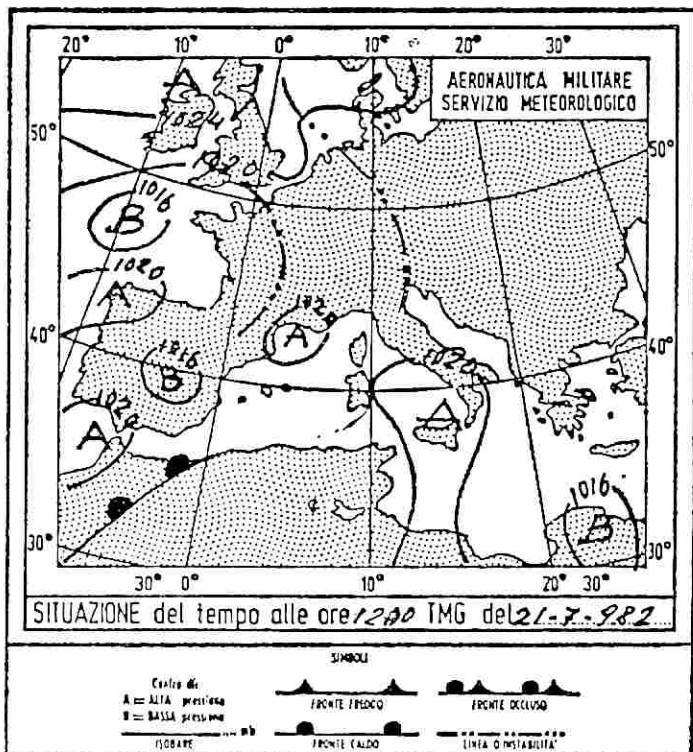


Fig. 8

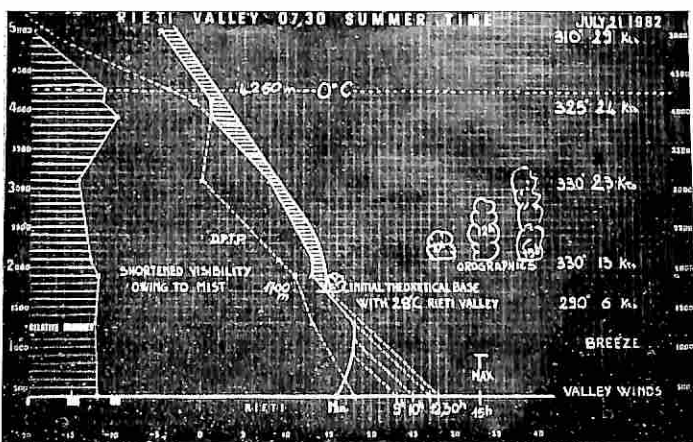


Fig. 9

Dei sei Liberi, vince la prova il bravo Mazzi, che riesce a completare il circuito riatterrando regolarmente a Rieti dopo un volo solitario di 300,4 Km. Il tedesco Ross non lascia la valle reatina e consegue zero punti, perdendo il primo posto in classifica generale. Il tenace Mazzi salta così dal secondo al primo posto della generale.

## 22 LUGLIO 1982 - Settima giornata di gare.

L'aria fredda che dal Nord Europa si porta sull'Italia, crea una moderata instabilità sulle regioni appenniniche centrali, che saranno pertanto interessate da nuvolosità cumuliforme associata a buone condizioni di veleggiamento (fig. 10). I venti sono deboli variabili a regime di brezza dal suolo a 1000 metri, indi si dispongono con la quota attorno ad Ovest.

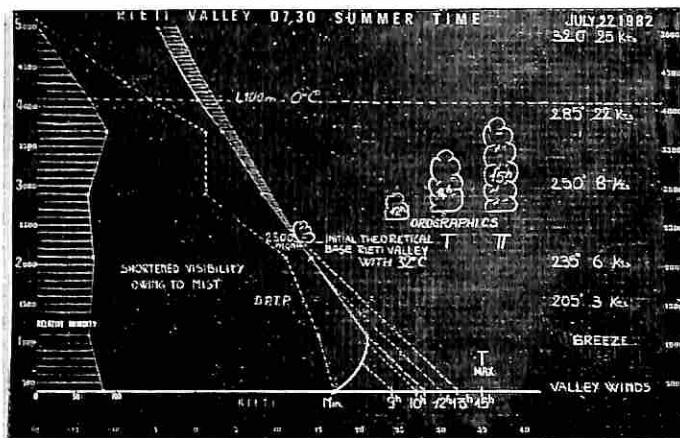


Fig. 10

A tutti i concorrenti viene assegnato come prova del giorno un triangolo di 219,9 Km sul percorso Rieti-Barisciano (L'Aquila)-Foligno-Rieti.

- In Classe Biposti, su dieci partiti, sette completano la gara e tre riatterrano a Rieti. Ecco i primi tre classificati:
- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1°) Marco Gavazzi + 1     | alla media di 92,774 Km/h |
| 2°) Sandro Serra + 1      | alla media di 89,119 Km/h |
| 3°) Adele Orsi e P. Golin | alla media di 88,898 Km/h |

In questa settima prova la coppia Muzi-Fianco si classifica al quinto posto; tuttavia rimane prima in classifica generale con 402 punti di vantaggio sulla coppia A. Orsi-Golin, classificatasi al secondo posto.

In Categoria Promozione, su 17 piloti partiti, 10 completano regolarmente il tema di gara; due atterrano fuori campo e cinque riprendono terra a Rieti conseguendo punti zero. Si classificano ai primi tre posti i seguenti concorrenti:

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Benedetto Baroni | alla media di 72,000 Km/h |
| 2°) Clemente Cappi   | alla media di 70,929 Km/h |
| 3°) Giorgio Davini   | alla media di 69,644 Km/h |

In classifica generale, Giorgio Davini ritorna in testa con 272 punti di vantaggio su Cappi, secondo classificato.

Dei sei Liberi, cinque completano il tema ed uno atterra fuori campo. Vince il tedesco Ross alla media di 96,683 Km/ che riconquista così il primo posto in classifica generale.

Il 23 luglio 1982 una moderata perturbazione localizzata sulla Francia, tende ad interessare le regioni dell'Italia settentrionale e marginalmente quelle centrali. Le condizioni meteorologiche sono nettamente sfavorevoli al volo a vela e la giornata viene pertanto dichiarata non volativa. Si concludono così i Campionati Italiani della

Classe Biposti e della Categoria Promozione. Ettore Mu-  
zi e Gualtiero Fianco sono meritatamente campioni d'Ita-  
lia della Classe Biposti, mentre Giorgio Davini è cam-  
pione della Categoria Promozione.

La premiazione dei vincitori viene effettuata il 24 lu-  
glio, con un giorno di anticipo sul programma previsto.  
Riportiamo a continuazione le classifiche generali com-  
plete, elaborate dopo la settimana ed ultima prova.

**CAT. NAZIONALE BIPOSTO**      **Classifica generale**

class.	n. gara	concorrente	club	aliante	punti
1	8	MUZI E. / FIANCO G.	ACCVV	Calif A21 S	3962
2	AN	ORSI A. / GOLIN P.	AVAL	Janus C	3560
3	IL	GAVAZZI + 1	ACCVV	Calif A21	3326
4	S	SERRA SANDRO + 1	AEC Ferrarese	Janus B	3118
5	P	PRAMSTRALLER + 1	AEC Roma	Janus B	2645
6	3	MANTICA/FERRARI	CPV	Calif A21 S	2599
7	9	PASIN VITTORIO + 1	Vicenza	Calif A21 S	1875
8	6	VILLA L./COLOMBO A.	AVM	Twin Astir	1809
9	V	VISCARDI P./MARIONI	AVAL	Twin Astir	1311
10	U	PAOLILLO UGO + 1	Firenze	Calif A21 S	1276
11	7	BALESTRA/GALLI W.	ACCVV	Calif A21 S	1101

**CAT. PROMOZIONE**      **Classifica generale**

class.	n. gara	concorrente	club	aliante	punti
1	EE	DAVINI GIORGIO	AVM	ASW 15 B	5633
2	OK	CAPPI CLEMENTE	AVM	ASW 20	5361
3	HY	RIVA ADALBERTO	AVM	Cirrus St.	5278
4	AH	COSIMI GIUSEPPE	Torino	Pic 20	5113
5	PR	POZZI GIOVANNI	AVM	Cirrus St.	4672
6	511	DANESY EMILIO	Torino	ASW 15 B	4242
7	PF	POLETTI FRANCO	AVM	SF 26 A	4025
8	10	CASTAGNO C./ALIBERTI	Torino	ASW 15 B	3864
9	28	ALIVERTI ERNESTO	Valzania - Como	ASM 15	3777
10	C	PASSARELLI GIROLAMO	Voghera	Astir 2	3410
11	X	MASSONI GIOVANNI	AVA - Valbrembo	Libelle St.	3400
12	66	BARONI BENEDETTO	ACCVV	Cirrus 17	3379
13	O	GIACOBBE DINO	Voghera	ASW 20	3098
14	21	PRESSICH FRANCO	ACCVV	Libelle	2271
15	SI	CANDINI SERGIO	AEC Ferrarese	ASW 20	2033
16	T	GRINZA CARLO	Torino	Twin Astir	1414
17	BO	ORAZI BRUNO	Gorizia	ASW 15 B	610

**CAT. NAZIONALE LIBERA**      **Classifica generale**

class.	n. gara	concorrente	club o nazione	aliante	punti
1	1E	ROLF ROSS	Germania	ASW 20	4450
2	Q	MAZZI GIOVANNI	AEC Voghera	ASW 20	4414
3	D1	RASERO DARIO	AEC Torino	LS 3 A	2971
4	16	SOMMERS MARC	Belgio	Cirrus St.	2094
5	1	PEROTTI NINO	AEC V. d'Aosta	ASW 19	1981
6	C3	PINCUS	Israele	ASW 20	885

Ha diretto la competizione Carlo Marchetti, con la stret-  
ta collaborazione di Mario Veneri, presidente della Com-  
missione Sportiva Operante, e di Plinio Rovesti, diret-  
tore del Servizio Meteorologico; il quale si è valso della  
collaborazione dell'osservatore Eros Mancini e del pilo-  
ta trainatore Angiolillo per i sondaggi termodinamici

dell'atmosfera nella valle reatina, nonchè del disegna-  
tore Marco Passarani e degli aerologi della locale sta-  
zione meteo A.M. per la ricezione in Fac Simile delle  
carte d'analisi e del sondaggio locale del vento in quota.  
A tutti l'Aero Club d'Italia, organizzatore della competi-  
zione, ha rivolto il più vivo ringraziamento.

**CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - Rieti 1982 - IV CAMPIONATO ITALIANO Categoria Nazionale - Classe BIPOSTI**

Class.	Concorrente	Club o Nazione	Aliante	N. gara	Fatt. corr.	1° 14.7		2° 15.7		3° 16.7		4° 18.7		5° 20.7		6° 21.7		7° 22.7		Punteggio finale	% su 4871
						df 1	Km 148.6	df 1	Km 180.4	df 1	Km 180.4	df 1	Km 180.4	df 1	Km 168.8	df 1	Km 300.4	df 1	Km 219.9		
1	Muzi E. - Fianco G.	AeCCVV	Calif A21	8	0.98	684	822	245	706	735	770	3962	81.3								
2	Orsi A. - Golin P.	AVAL	Janus C	AN	0.96	636	738	106	636	562	882	3560	73.0								
3	Gavazzi M. + 1	AeCCVV	Calif A21	IL	0.98	181	980	108	980	97	980	3326	68.2								
4	Serra S. + 1	AV Ferrara	Janus B	S	0.98	951	437	113	712	0	905	3118	64.0								
5	Pramstraller W. + 1	AeC Roma	Janus B	P	0.98	270	707	242	618	414	394	2645	54.3								
6	Mantica U. - Ferrari G.	CPV	Calif A21	3	0.98	456	491	108	750	0	794	2599	53.3								
7	Pasin V. + 1	AeC Vicenza	Calif A21	9	0.98	721	625	62	467	0	0	1875	38.4								
8	Villa L. - Colombo A.	AVM	Twin Astir	6	1	0	595	106	474	0	629	1804	37.0								
9	Viscardi P. - Marioni A.	AVAL	Twin Astir	V	1	732	579	0	0	0	0	1311	26.9								
10	Paolillo U. + 1	AeC Firenze	Calif A21	U	0.98	746	427	103	0	0	0	1276	26.1								
11	Balestra B. - Galli W.	AeCCVV	Calif A21	7	0.98	0	342	103	548	108	0	1101	22.6								

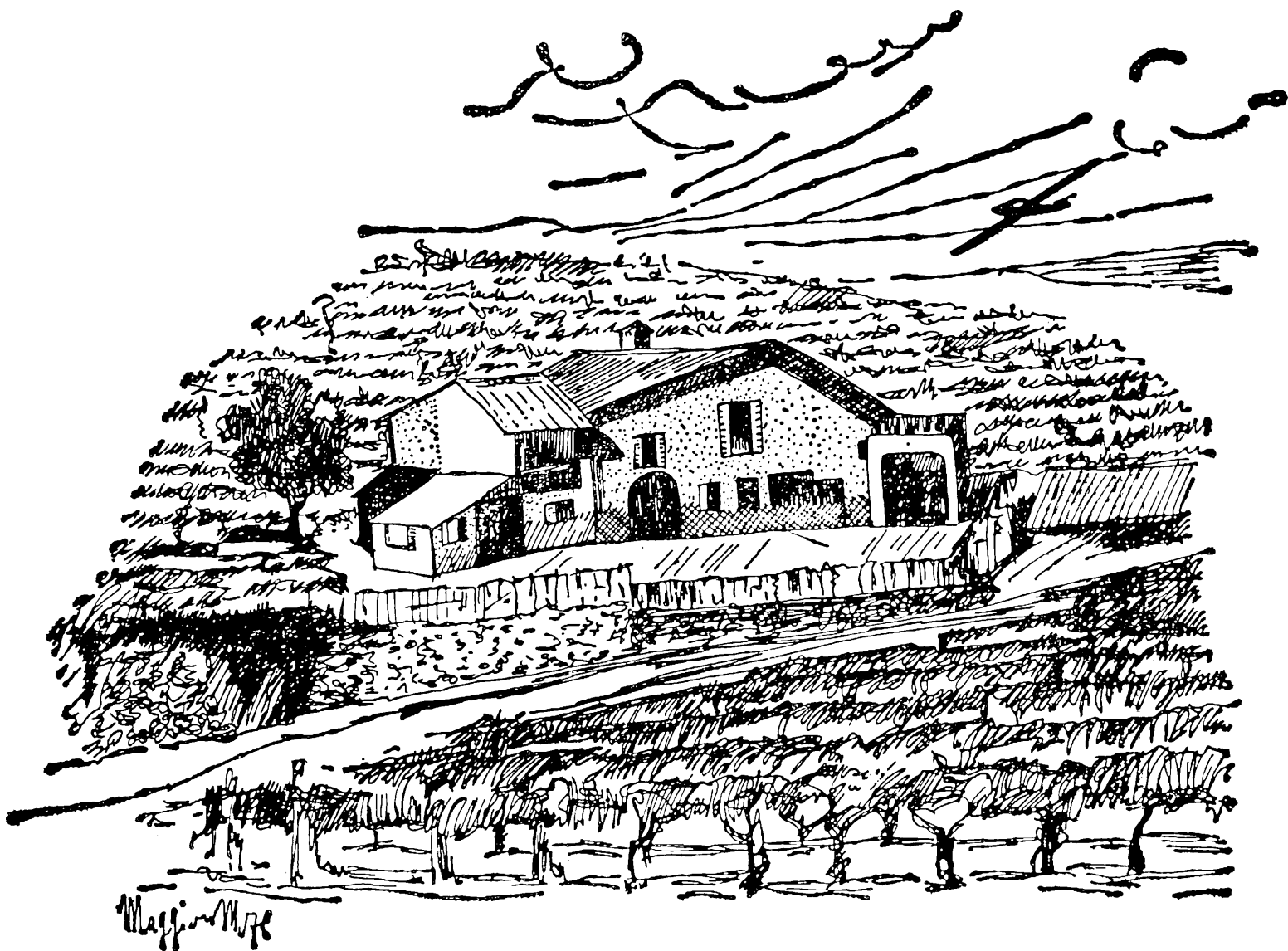
**CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - Rieti 1982 - VI CAMPIONATO ITALIANO Categoria PROMOZIONE**

Class.	Concorrente	Club o Nazione	Aliante	N. gara	Fatt. corr.	1° 14.7		2° 15.7		3° 16.7		4° 18.7		5° 20.7		6° 21.7		7° 22.7		Punteggio finale	% su 6395
						df 1	Km 148.6	df 1	Km 168.8	df 1	Km 180.3	df 1	Km 148.6	df 1	Km 168.8	df 1	Km 300.4	df 1	Km 219.9		
1	Davini G.	AVM	ASW 15	EE	1	1000	937	417	666	1000	947	5633	88.1								
2	Cappi C.	AVM	ASW 20	OK	0.98	657	896	451	980	744	956	5361	83.8								
3	Riva A.	AVM	Cirus St.	HY	1	801	938	333	877	914	724	5278	82.5								
4	Cosimi G.	AeC Torino	Pik 20	AH	0.98	786	921	661	788	756	815	5113	80.0								
5	Pozzi G.	AVM	Cirus St.	PR	1	524	888	541	526	813	689	4672	73.1								
6	Danesy E.	AeC Torino	ASW 15	511	1	443	712	393	821	657	823	4242	66.3								
7	Poletti F.	AVM	SF 26	PF	1.06	511	295	353	726	652	672	4025	62.9								
8	Castagno-Aliberti	AeC Torino	ASW 15	10	1	34	628	541	412	877	681	3864	60.4								
9	Aliverti E.	«Valzania» CO	ASW 15	28	1	784	921	333	744	763	0	3777	59.1								
10	Passarelli G.	AeC Voghera	Astir 2	C	1	92	882	541	933	765	0	3410	53.3								
11	Massoni G.	AVA Valbrembo	Libelle St.	X	1	538	172	210	891	898	0	3400	53.2								
12	Baroni B.	AeCCVV	Cirrus 17	66	1	298	216	210	873	91	1000	3379	52.8								
13	Giacobbe D.	AeC Voghera	ASW 20	O	0.98	720	832	130	418	378	620	3098	46.4								
14	Pressich F.	AeCCVV	Libelle	21	1	0	244	541	835	596	55	2271	35.5								
15	Cardini S.	AV Ferrarese	ASW 20	SI	0.98	0	214	206	467	895	0	2033	31.8								
16	Grinza C.	AeC Torino	Twin Astir	T	1.02	0	712	470	232	0	0	1414	22.1								
17	Orazi B.	Gorizia	ASW 15	BO	1	0	0	0	0	307	308	610	9.5								

**AZIENDA VITIVINICOLA**

# « Sit del Toni »

*di Mussio Antonio*



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

**Tel. 030/726596 - 722422**

# I Campionati Italiani delle classi Libera, 15 metri e Standard

Note Meteosportive di Plinio Rovesti

Senza soluzione di continuità, dopo la chiusura dei primi Campionati Europei di Volo a Vela, sono iniziati i Campionati Italiani delle classi Libera, 15 metri e Standard.

Se dobbiamo dire il vero, dopo le ultime giornate temporalesche che hanno ostacolato lo svolgimento delle gare di chiusura degli Europei, non eravamo per niente propensi all'ottimismo pensando alle condizioni meteorologiche che avrebbero accompagnato lo svolgimento dei Campionati Italiani. Invece le condizioni del tempo sono state successivamente discrete e, se non ci fosse stata la dolorosa interruzione di due giorni per l'incidente occorso al compianto pilota Paolo Agresta, su dodici giornate disponibili, dieci avrebbero potuto essere volative. Ad ogni modo, è stato possibile gareggiare per otto giornate ed assegnare prove che, per la seconda quindicina di agosto, possono essere senz'altro considerate ottime (un triangolo di quasi 400 Km, due di oltre 300, quattro di oltre 200 ed una leggermente inferiore di 200).

Dopo queste opportune considerazioni, passiamo in rapida rassegna le condizioni del tempo che, giorno dopo giorno, hanno accompagnato lo svolgimento dei Campionati Italiani 1982, mettendo nello stesso tempo in evidenza i risultati sportivi conseguiti in ogni prova.

## 12 AGOSTO 1982 - Prima giornata di gare.

Sull'Italia regna un vasto campo di alte pressioni livellate (fig. 1). Venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1000 m. A quote superiori venti deboli dai quadranti settentrionali (fig. 2).

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato come tema di gara un triangolo di 294,7 Km, sul percorso Rieti-Celano-Valfabbrica-Rieti. Il 50% dei concorrenti delle due classi compie regolarmente la prova; gli altri atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati in ciascuna classe:

### Libera

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Walter Vergani   | alla media di 94,903 Km/h |
| 2°) Federico Blatter | alla media di 91,672 Km/h |
| 3°) Roberto Manzoni  | alla media di 85,427 Km/h |

### 15 metri

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Vittorio Colombo | alla media di 92,142 Km/h |
| 2°) Marco Gavazzi    | alla media di 89,160 Km/h |
| 3°) Giorgio Galetto  | alla media di 80,820 Km/h |

Alla classe Standard viene assegnato un triangolo di 244,4 Km, sul percorso Rieti-Celano-Foligno-Rieti. Su 14

concorrenti partiti, 10 compiono regolarmente il tema, quattro atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Luigi Bertoncini | alla media di 81,136 Km/h |
| 2°) Carmelo Motta    | alla media di 80,704 Km/h |
| 3°) Walter Sinn      | alla media di 80,601 Km/h |

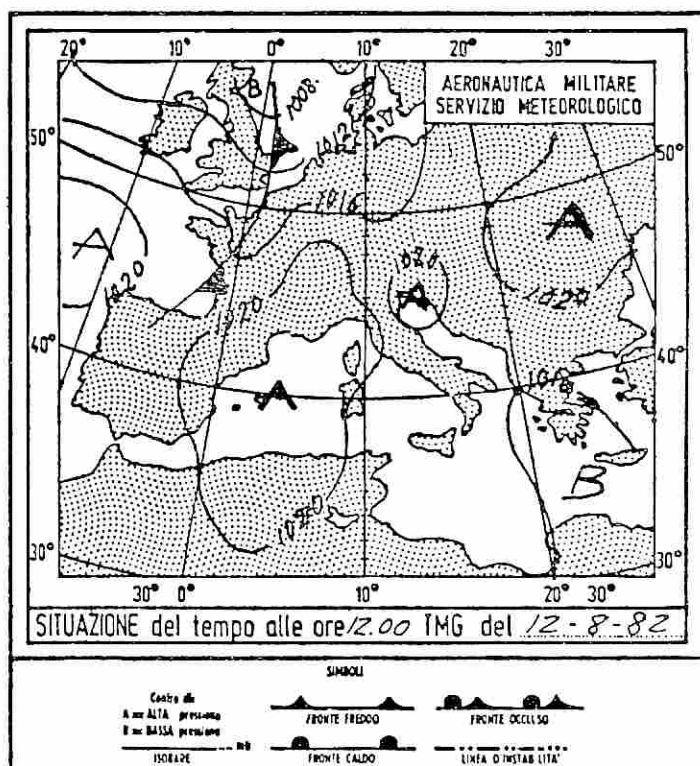


Fig. 1

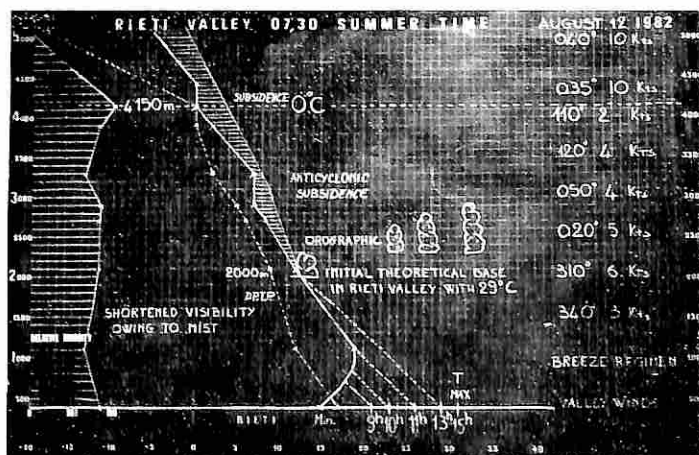


Fig. 2

### 13 AGOSTO 1982 - Seconda giornata di gare.

Permane sull'Italia il vasto campo di alte pressioni a debole gradiente segnalato il giorno precedente. Venti deboli variabili dal suolo a 1000 m; a quote superiori, venti deboli dai quadranti settentrionali (fig. 3).

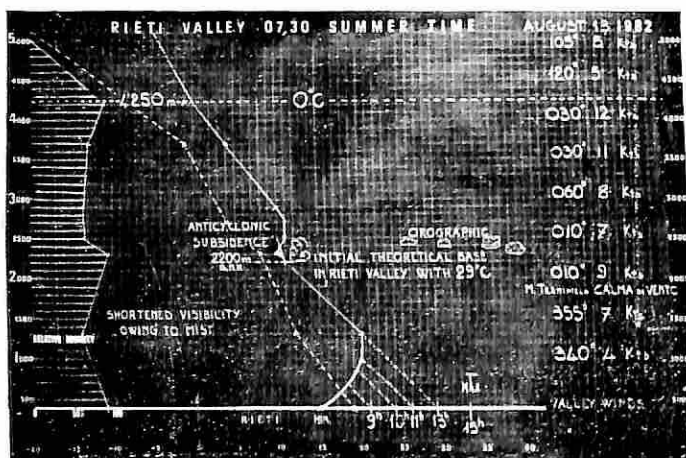


Fig. 3

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato come tema di gara un triangolo di 326 Km sul percorso Pian di Rosce-Monteroduni (Campobasso)-Piediluco-Rieti.

In classe Libera, su 14 concorrenti partiti, 11 compiono regolarmente la prova e tre atterrano fuori campo. Tra questi ultimi, purtroppo, il pilota Paolo Agresta, per cause non ancora accertate, precipita con il suo aliante in un fitto bosco del Cicolano, perdendo la vita.

Ai primi tre posti della Libera si classificano i seguenti concorrenti:

- |                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 1°) Roberto Manzoni  | alla media di 116,525 Km/h |
| 2°) Federico Blatter | alla media di 108,667 Km/h |
| 3°) Walter Vergani   | alla media di 106,170 Km/h |

Dopo questa seconda prova, i suddetti piloti, nello stesso ordine, sono in testa alla classifica generale.

I concorrenti della classe 15 metri compiono il tema in 17. Sette atterrano fuori campo ed altri sette riprendono terra a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Si classificano ai primi tre posti i seguenti piloti:

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1°) Vittorio Colombo      | alla media di 97,000 Km/h |
| 2°) Leonardo Briigliadori | alla media di 95,992 Km/h |
| 3°) Giorgio Galetto       | alla media di 89,752 Km/h |

Dopo la seconda prova, i suddetti concorrenti, nello stesso ordine, sono in testa alla classifica generale.

Alla classe Standard viene assegnato un tema di gara leggermente inferiore a quello delle altre due classi (Km 310,2), sul percorso: Pian di Rosce-Monteroduni-Lago di Ripa Sottile-Rieti. Su 14 piloti partiti, sei compiono regolarmente la prova; cinque atterrano nel Cicolano e tre riprendono terra a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Walter Sinn      | alla media di 91,213 Km/h |
| 2°) Hans Nietlispach | alla media di 89,223 Km/h |
| 3°) Luigi Bertoncini | alla media di 87,114 Km/h |

Nella classifica generale della classe Standard, dopo la seconda prova, occupano i primi tre posti Walter Sinn, Luigi Bertoncini e Hans Nietlispach.

Il giorno 14 agosto, in segno di lutto per la morte di Paolo Agresta, non si è gareggiato, mentre il giorno 15, per lo stesso motivo, è stata effettuata una corsa simbolica di andata e ritorno ad Assisi, non computata ai fini della classifica della competizione.

### 16 AGOSTO 1982 - Terza giornata di gare.

Sull'Italia vasto campo di alta pressione a debole gradiente. Venti deboli variabili a prevalente regime di brezza, dal suolo a 1000 m; a quote superiori, venti deboli occidentali (fig. 4).

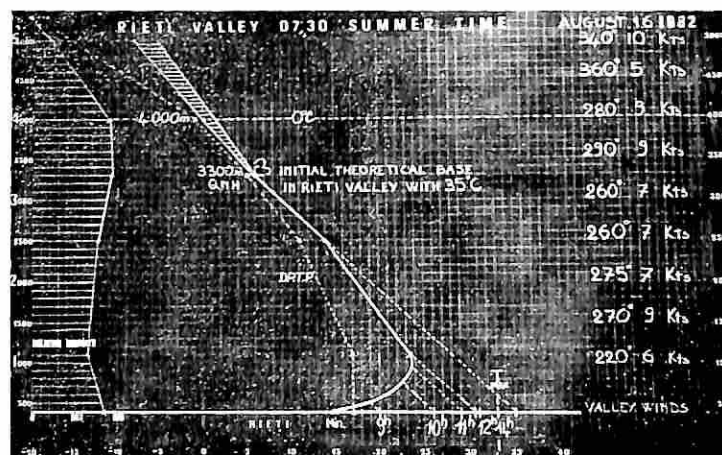


Fig. 4

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna a tutte le classi una prova unica, consistente in una corsa su circuito triangolare di 241 Km sul percorso Pian di Rosce-Celano-Foligno-Rieti.

In classe Libera su 13 concorrenti partiti, 12 compiono regolarmente la prova ed uno atterra a Foligno. Ecco i primi tre classificati:

- |                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 1°) Walter Vergani   | alla media di 108,771 Km/h |
| 2°) Federico Blatter | alla media di 107,372 Km/h |
| 3°) Roberto Manzoni  | alla media di 96,341 Km/h  |

Gli stessi piloti, nello stesso ordine, sono in testa alla classifica generale dopo la terza prova.

Nella classe 15 metri, su 30 concorrenti partiti, 28 concludono regolarmente la gara, mentre due atterrano fuori campo. Ecco i nominativi dei primi tre classificati:

- |                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 1°) Luca Urbani      | alla media di 86,683 Km/h |
| 2°) Stefano Ghiorzo  | alla media di 85,684 Km/h |
| 3°) Vittorio Colombo | alla media di 84,747 Km/h |

Nella classifica generale sono in testa Vittorio Colombo, Leonardo Briigliadori e Roberto Monti.

Nella classe Standard, su 14 concorrenti partiti, 8 completano regolarmente la prova, due atterrano fuori campo e quattro riatterrano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Luigi Bertoncini                    alla media di 81,732 Km/h
- 2°) Alessandro Villa                   alla media di 78,397 Km/h
- 3°) Walter Sinn                        alla media di 77,653 Km/h

Dopo la terza prova, nella classifica generale della Standard, occupano i primi tre posti: Bertoncini, Sinn e Nietlispach.

**17 AGOSTO 1982 - Quarta giornata di gare.**

Una perturbazione frontale, in spostamento verso Sud Est, interessa le regioni del versante adriatico, seguita da aria fresca, umida e moderatamente instabile (fig. 5). Venti deboli o moderati spirano dal terzo quadrante a tutte le quote. Formazioni fluttuanti di 2-3/8 di Altocumuli prefrontali, interessano le regioni dell'Italia centro settentrionale, mentre si prevede la possibilità di formazioni temporalesche isolate nelle regioni appenniniche (fig. 6).

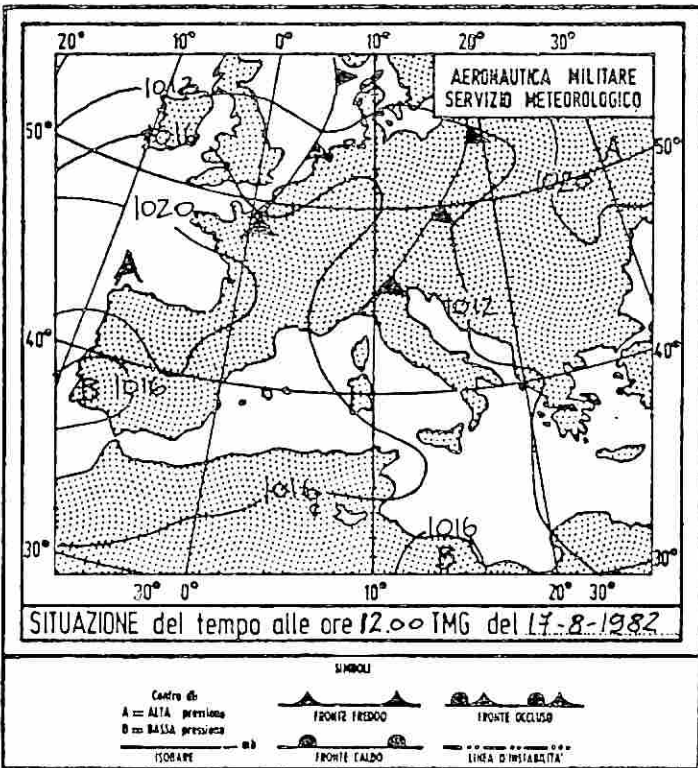


Fig. 5

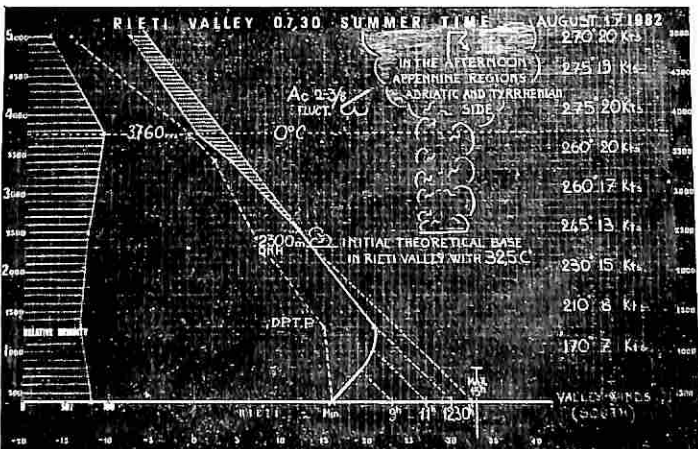


Fig. 6

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato come tema di gara una corsa lungo il percorso Pian di Rosce-Luco dei Marsi-Rieti-Luco dei Marsi-Laghetto di Ripasottile-Rieti di complessivi Km. 296,4.

In classe Libera su 13 piloti partiti, undici completano regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Federico Blatter                    alla media di 119,771 Km/h
- 2°) Roberto Manzoni                   alla media di 98,390 Km/h
- 3°) Sander Guy                         alla media di 94,907 Km/h

Dopo la quarta prova sono in testa alla classifica generale Blatter, Vergani e Manzoni.

Nella classe 15 metri, su 30 piloti partiti, 26 hanno compiuto la prova. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Marco Gavazzi                     alla media di 111,370 Km/h
- 2°) Attilio Pronzati                    alla media di 103,697 Km/h
- 3°) Leonardo Briigliadori            alla media di 98,191 Km/h

Dopo la quarta prova sono in testa alla classifica generale: Vittorio Colombo, Leonardo Briigliadori e Roberto Monti.

Nella classe Standard su 14 piloti partiti hanno completato la prova in dieci. Ai primi tre posti si sono classificati:

- 1°) Hans Nietlispach                   alla media di 102,920 Km/h
- 2°) Walter Sinn                         alla media di 102,320 Km/h
- 3°) Simon Leutenegger                alla media di 97,173 Km/h

Dopo la quarta prova sono in testa alla classifica generale: Sinn, Nietlispach e Bertoncini.

**18 AGOSTO 1982 - Quinta giornata di gare.**

Sull'Italia la pressione continua ad essere distribuita su valori alti, ma tende a diminuire sulle regioni settentrionali. Flusso dal primo quadrante fino a 2000 m, con moderati venti catabatici in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico. Possibilità di temporali orografici isolati nel versante adriatico (fig. 7).

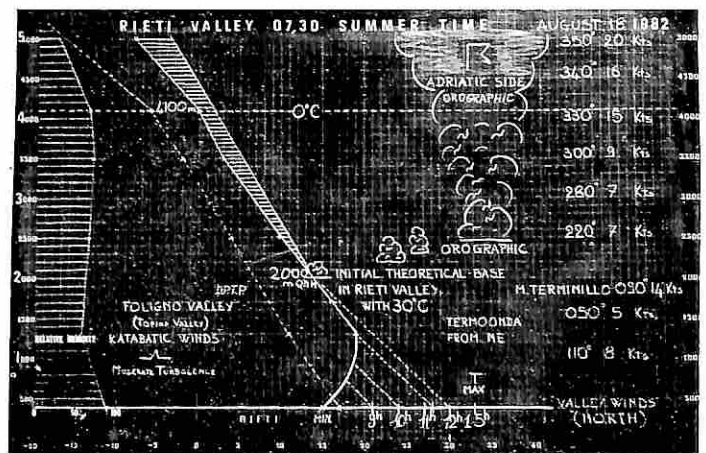


Fig. 7

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato come tema di gara una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Città di Castello di Km 249.

Caro Paolo,

come vedi non ho messo la fotografia: il mezzo busto ti ha sempre fatto prender rabbia.

Sei sempre stato per le cose intere, d'accordo, non era però necessario uscire di scena così presto ed in modo così drammatico. Non hai voluto smentirti, e ci sei riuscito.

Malgrado il sollecito prodigarsi di tutti: dall'organizzazione alla torre, dai volontari ai preposti, ci sono volute più di 25 ore.

Le prime di queste sono state le più feroci. Volevamo che fosse un abbaglio, un delta-plano, un modello RC... un'altro insomma. Il tenue contatto radio con il pilota in difficoltà era gioia, alla chiamata per il fuori campo si rispondeva con un sospiro di sollievo.

Le donne, le «nostre» donne, si sono comportate con molta dignità, e non era facile. Tante facce amiche stravolte dalla fatica della ricerca.

Sentita e concreta la partecipazione dei «locali»: l'umiltà non finirà mai di fare scuola.

Sono arrivato buon ultimo, ma in tempo per sentire un ragazzino di Staffoli che diceva al padre: «non importa se non lo abbiamo trovato noi, l'importante è che tutti abbiamo collaborato».

Volevo fermarlo per capire meglio ma mi è sorto il dubbio che loro a scuola leggano ancora Il Cuore.

All'indomani non eri più lì, ma la stradina che tra i pini ed i cardi azzurri porta al camposanto di Staffoli resterà un nostro pellegrinaggio mentale.

Ho riletto l'articolo che mi avevi dato al mattino e non ho potuto fare a meno di riandare alle accese polemiche alimentate dalla tua oratoria.

Una volta tanto sono d'accordo: l'handicap nella Libera non ci vuole. L'articolo lo inserirò nel prossimo numero e spero che produca altri articoli. Come era nei voti.

Per quanto riguarda l'altro ponderoso lavoro che mi stavi preparando, spero proprio di poterlo avere in quanto la rubrica è stata accolta favorevolmente ed è sempre evidente la necessità di migliorare l'informazione reciproca.

Anche il tuo modo di andartene dovrà essere richiamato all'attenzione, ma in seguito, quando gli animi saranno più tranquilli e le fantasie si saranno assopite. D'accordo.

Ciao, Paolo

tuo Renzo

In classe Libera i 13 concorrenti in gara compiono tutti la prova; ai primi tre posti si classificano:

- 1°) Federico Blatter alla media di 115,182 Km/h
- 2°) Sander Guy alla media di 109,426 Km/h
- 3°) Walter Vergani alla media di 108,382 Km/h

Dopo la quinta prova, nella classifica generale della Libera, sono ai primi tre posti i piloti Blatter, Vergani e Manzoni.

Nella classe 15 metri, su 30 concorrenti partiti, 25 compiono il tema e 5 atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Luca Urbani alla media di 112,090 Km/h
- 2°) Marco Pronzati alla media di 103,701 Km/h
- 3°) Roberto Monti alla media di 103,093 Km/h

Dopo la quinta prova, nella classe 15 metri, sono in testa alla classifica generale i concorrenti: Leonardo Briigliadori, Roberto Monti e Luca Urbani.

La classe Standard disputa una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide di Km 212,4.

Su undici partiti, 10 compiono regolarmente la prova ed uno atterra a Piediluco dopo aver doppiato il pilone di Umbertide. Tre concorrenti non hanno gareggiato per motivi vari. Si classificano ai primi tre posti i piloti:

- 1°) Walter Sinn alla media di 105,424 Km/h
- 2°) Hans Nietlispach alla media di 94,833 Km/h
- 3°) Angelo Gritti alla media di 94,307 Km/h

Continuano a capeggiare la classifica generale i concorrenti: Sinn, Nietlispach e Bertoncini.

### 19 AGOSTO 1982 - Sesta giornata di gare.

Una perturbazione atlantica dal Nord Europa si avvicina all'arco alpino. Sulle regioni dell'Italia centrale venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1000 m QNH. In quota venti moderati da Nord Ovest (fig. 8).

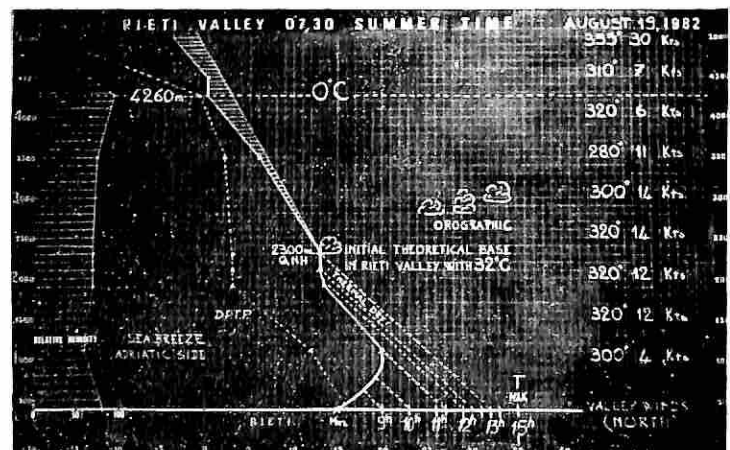


Fig. 8

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato un tema di 398,7 Km sul percorso Pian di Rosce-Pescasseroli-Co-stacciaro-Rieti.



Nella Libera, su 13 partiti 9 concorrenti completano la prova, due atterrano a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Pescasseroli, uno atterra a Foligno ed un altro riprende terra a Rieti senza aver fatto nessun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Sergio Capoferri            alla media di 106,084 Km/h
- 2°) Renato Mussio            alla media di 106,053 Km/h
- 3°) Walter Vergani            alla media di 105,117 Km/h

In classifica generale, dopo questa sesta gara, continuano ad occupare i primi tre posti Blatter, Vergani e Manzoni.

Nella classe 15 metri, su 30 piloti partiti, 25 completano la prova, tre atterrano fuori campo, e due riatterrano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Roberto Monti            alla media di 100,218 Km/h
- 2°) Leonardo Brigliadori    alla media di 100,085 Km/h
- 3°) Stefano Ghiorzo        alla media di 95,899 Km/h

Dopo la sesta prova sono in testa alla classifica generale: Leonardo Brigliadori, Roberto Monti e Stefano Ghiorzo.

In classe Standard viene disputata una corsa di 344,4 Km sul percorso Pian di Rosce-Pescasseroli-Assisi-Rieti. Su 14 concorrenti partiti, 6 completano la prova, 4 atterrano fuori campo, uno riprende terra a Rieti dopo aver doppiato il solo pilone di Pescasseroli, e tre riatterrano a Rieti senza aver fatto alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Alessandro Villa        alla media di 94,141 Km/h
- 2°) Simon Lentenegger    alla media di 88,737 Km/h
- 3°) Luigi Bertoncini        alla media di 86,897 Km/h

In classifica generale occupano i primi tre posti: Sinn, Nietlispach e Bertoncini.

**20 AGOSTO 1982 - Settima giornata di gare.**

La perturbazione di origine atlantica segnalata il giorno precedente si avvicina sempre più velocemente all'arco alpino (fig. 9). Coperture fluttuanti prefrontali di nubi in banchi medio alte, interessano le regioni dell'Italia centrale a metà pomeriggio. Venti moderati dal terzo quadrante fino a 2000 m; dal quarto quadrante a quote superiori (fig. 10).

Alle classi Libera e 15 metri viene assegnato il tema Pian di Rosce-Luco dei Marsi-Barisciano (L'Aquila)-Ripa Sottile-Rieti di Km 183,9.

In classe Libera, su 13 partiti, 12 compiono regolarmente il tema:

Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Walter Vergani            alla media di 116,597 Km/h
- 2°) Roberto Manzoni        alla media di 114,579 Km/h
- 3°) Paul Bourgard            alla media di 109,718 Km/h

Blatter, Vergani e Manzoni continuano a capeggiare la classifica generale.

In classe 15 metri, su 28 partiti, 24 completano regolarmente il tema, due atterrano fuori campo e due rien-

trano a Rieti dopo aver doppiato il solo pilone di Luco dei Marsi. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Marco Gavazzi            alla media di 105,119 Km/h
- 2°) Stefano Ghiorzo        alla media di 103,460 Km/h
- 3°) Bernardo Balestra      alla media di 101,338 Km/h

Brigliadori, Monti e Ghiorzo continuano ad occupare i primi tre posti nella classifica generale.

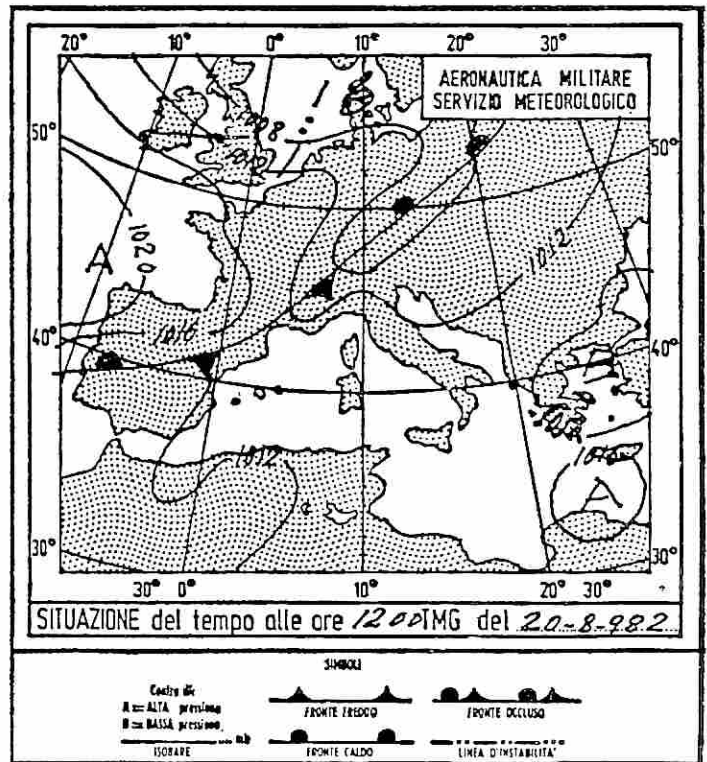


Fig. 9

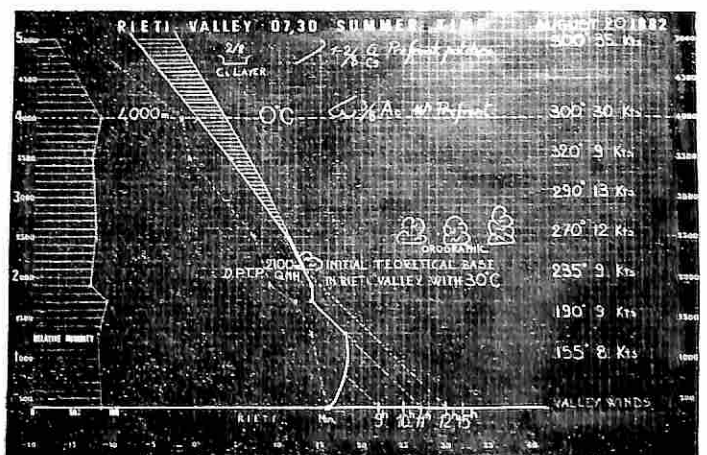


Fig. 10

La classe Standard effettua una corsa sul percorso Pian di Rosce-Luco dei Marsi-Piediluco-Rieti di Km 169,8.

Gli undici concorrenti rimasti in gara completano tutti il tema. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Hans Nietlispach      alla media di 109,216 Km/h  
 2°) Luigi Bertoncini      alla media di 108,153 Km/h  
 3°) Simon Lentenegger   alla media di 102,426 Km/h

Dopo la settima prova sono in testa alla classifica generale: Walter Sinn, Hans Nietlispach e Luigi Bertoncini.

La perturbazione atlantica, segnalata nei giorni precedenti, ha attraversato l'Italia da Nord Ovest a Sud Est, apportandovi condizioni di tempo sfavorevoli al volo a vela. I giorni 21 e 22 agosto sono stati pertanto dichiarati non volativi.

### 23 AGOSTO 1982 - Ottava ed ultima giornata di gare.

L'Italia è nuovamente interessata da un vasto campo di alte pressioni a debole gradiente. I venti spirano a tutte le quote dai quadranti settentrionali (fig. 11).

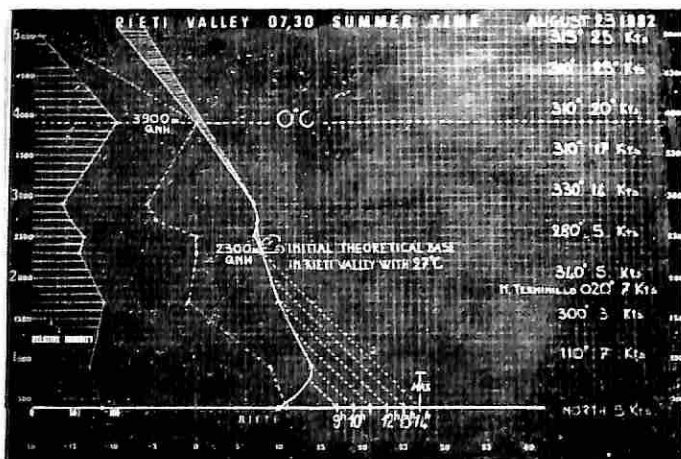


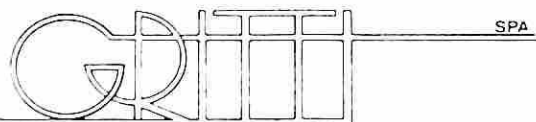
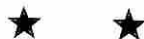
Fig. 11

Alla classe Libera viene assegnata una corsa di 335 Km sul percorso Pian di Rosce-Rivisondoli-Foligno-Rieti.

Su 13 piloti partiti, 4 compiono regolarmente il tema di gara; tre atterrano a Foligno dopo aver doppiato due piloni; uno atterra a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Rivisondoli ed i rimanenti cinque riprendono terra a Rieti dopo aver veleggiato a lungo nelle valli del Cicolano. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Federico Blatter      alla media di 88,683 Km/h  
 2°) Walter Vergani      alla media di 81,100 Km/h  
 3°) Roberto Manzoni    alla media di 71,897 Km/h

Riportiamo di seguito la classifica generale completa della classe Libera dopo l'ottava ed ultima prova. Lo svizzero Federico Blatter è il vincitore del Campionato con 300 punti di vantaggio su Walter Vergani, primo degli italiani e pertanto Campione d'Italia della Classe Libera.



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

## HANDHELD VHF / AM AIRBAND TRANSCEIVER



**FSG 4**  
 6 PRESET CHANNELS  
 6 KANÄLE programmierbar



**FSG 5**  
 720 CHANNELS  
 720 KANÄLE

## VHF / AM HANDFUNKGERÄTE

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

*A Rieti ho incontrato l'Andrea Gritti con un bellissimo aggeggio giallo in mano. Mi spiega che è una radio, l'ultima nata in casa Dittel. Mi viene istintivo di chiedergli un articolo che illustri le caratteristiche del prezioso gingillo. Senz'altro.*

*Pochi giorni or sono a Calcinato trovo una busta con dei dépliant dell'oggetto scritti in tedesco.*

*Per non perdere un amico (e un Cliente) pubblico quanto sopra nella speranza che il testo italiano me lo mandi per Natale!*

R.S.

class.	n. gara	concorrente	club o naz.	aliante	punti
1	IK	BLATTER FEDERICO	Svizzera	Nimbus 3	7.321
2	VV	VERGANI WALTER	AVAL	ASW 22	7.020
3	ZT	MANZONI ROBERTO	AVAL	Nimbus 3	6.516
4	SG	MUSSIO RENATO	AVA Valbrembo	ASW 17	5.574
5	32	ORSI ADELE	AVAL	Glasfluegel 604	5.506
6	GB	BOURGARD PAUL	Belgio	Nimbus 2	5.458
7	SC	CAPOFERRI SERGIO	AVA Valbrembo	ASW 17	5.163
8	YZ	SANDER GUY	Belgio	Nimbus 2B	4.887
9	CB	BALBIS CESARE	AeC Aosta	DG 202 17C	4.609
10	KK	KEIM KLAUS	Germania	Glasfluegel 604	4.553
11	KA	MAGNI VITTORIO	A.V. Ferrarese	Nimbus 2	3.917
12	V7	ORSI GIORGIO	N. Valzania	Glasfluegel 604	2.307
13	3	MANTICA - BELLORA	CPV	Calif A21	1.218

La classe 15 metri disputa una corsa di Km 298,6 sul percorso Pian di Rosce-Rivisondoli-Meggiano-Rieti. Completano la gara 15 concorrenti su 27 partiti; sette atterrano a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Rivisondoli; tre atterrano nel Cicolano ed uno a Piediluco. Ecco i primi tre classificati:

- 1°) Marco Gavazzi                    alla media di 82,550 Km/h  
2°) Stefano Ghiorzo                alla media di 77,603 Km/h  
3°) Leonardo Brigliadori        alla media di 77,558 Km/h

Dopo l'ottava ed ultima prova, Leonardo Brigliadori, già laureato Campione d'Europa della classe 15 metri, si riconferma anche Campione d'Italia con 190 punti di vantaggio sul secondo classificato Roberto Monti.

Ecco la classifica generale completa della classe 15 metri a chiusura del Campionato:

class.	n. gara	concorrente	club o naz.	aliante	punti
1	BS	BRIGLIADORI LEONARDO	AVM	Ventus A	7.193
2	B6	MONTI ROBERTO	AVAL	ASW 20	7.003
3	VS	GHIORZO STEFANO	AVM	ASW 20	6.773
4	IX	GAVAZZI MARCO	ACCVV	ASW 20	6.726
5	Y	GALETTI GIORGIO	AeC Bolzano	ASW 20 L	6.501
6	82	COLOMBO VITTORIO	AVAL	ASW 20	6.375
7	CC	COSTA CORRADO	AVAL	ASW 20 L	6.353
8	BC	URBANI LUCA	GVA	ASW 20	6.195
9	HB	BINDER HANS	Svizzera	Ventus B	6.161
10	C1	MUZI ETTORE	ACCVV	ASW 20 F	5.637
11	5	BALZER MARIO	AVA Valbrembo	DG 200	5.578
12	KS	SCHWENK ULRICH HANS	Germania	Glasfluegel 304	5.520
13	C2	PRONZATI MARCO	AVAL	ASW 20 F	5.308
14	P22	PRONZATI ATTILIO	AVAL	Mosquito 304	5.147
15	X	BALESTRA BERNARDO	ACCVV	LS 3 A	5.143
16	SH	SCHLACHTER HEINZ	Austria	ASW 20	5.107
17	D	SPELTA DANILO	ATEV	DG 200	4.898
18	C3	PAOLILLO UGO	ACCVV	ASW 20 F	4.829
19	OK	CASETTI LUCIO	AVM	ASW 20	4.622
20	4	DALL'AMICO PIETRO	AeC Torino	ASW 20	4.573
21	C4	CATTANEO MARIO	ACCVV	ASW 20 F	4.439
22	A	INCARDONA FELICE	ACCVV	ASW 20	4.425
23	Q	MAZZI NANNI	AeC Voghera	ASW 20	3.999
24	FO	STEFANUTTI SERGIO	AVAL	Mosquito	3.933
25	NF	FRAENZA NICOLA	AVAL	ASW 20	3.662
26	G	RIZZI GUIDO	ACV	Speed Astir	3.499
27	NY	FERRARI GUIDO ANTONIO	GVA	ASW 20	3.281
28	PP	RUHE SEPPEL	Germania	ASW 20	1.577
29	3A	AVANZINI LUCIANO	AVAL	ASW 20 L	1.319
30	01	RASERO MARIO	AeC Torino	LS 3 A	466

La classe Standard si misura su una corsa di 219,6 Km, sul percorso Pian di Rosce-Santo Stefano-Foligno-Rieti.

Su 14 concorrenti, la metà completa la prova; un pilota arriva a Rieti dopo le effemeridi, un altro atterra fuori campo e 5 non si classificano. Ecco i primi tre arrivati:

- 1°) Angelo Gritti                      alla media di 90,205 Km/h  
 2°) Simon Leutenegger              alla media di 77,788 Km/h  
 3°) Hans Nietlispach                alla media di 74,385 Km/h

Ed ecco infine la classifica generale completa della classe Standard dopo l'ottava ed ultima prova:

class.	n. gara	concorrente	club o naz.	aliante	punti
1	WS	SINN WALTER	Germania	LS 4	7.375
2	6A	NIETLISPACH HANS	Svizzera	LS 4	7.187
3	BL	BERTONCINI LUIGI	AVM	LS 4	6.829
4	T5	LEUTENEGGER SIMON	Svizzera	DG 100 E	6.231
5	78	VILLA ALESSANDRO	AVM	Cirrus St.	5.984
6	MA	GRITTI ANGELO	AVA Valbrembo	Hornet	5.609
7	14	POCEK VALERIO	ACCVV	Cirrus St.	4.227
8	BE	SARTI EZIO	AeC Roma	Astir St.	3.949
9	104	BUCCHERI AGOSTINO	AeC Padova	Phoebus	3.740
10	PO	BORELLINI GIUSEPPE	AVAL	Cirrus St.	3.030
11	L	MITICOCCHIO PAOLO	AVA Valbrembo	Astir St.	2.691
12	CM	MOTTA CARMELO	AeC Aosta	ASW 19	1.805
13	EA	PASIN VITTORIO	AeC Vicenza	ASW 19	900
14	CW	CAIROLI GIANNI	AVM	Libelle St.	336



Mancini e Angiolillo hanno effettuato i sondaggi termodinamici dell'atmosfera sulla valle reatina raggiungendo ogni giorno con l'L 5 potenziato l'altitudine dell'isoterma di 0° C. (4000 m.)

Luigi Bertoncini, terzo in classifica generale, è il primo degli italiani e pertanto Campione d'Italia della classe Standard.

Il giorno 24 agosto si è conclusa la competizione con la premiazione dei vincitori.

Ha diretto le gare Carlo Marchetti, con la stretta collaborazione di Mario Veneri, presidente del Comitato organizzatore dei Campionati Italiani e della Commissione Sportiva. Manlio Pelini ha diretto le operazioni di volo e chi scrive queste note il servizio meteorologico, con la collaborazione di Eros Mancini e del pilota trainatore Angiolillo per i sondaggi termodinamici dell'atmosfera, del disegnatore tecnico Marco Passarani per la preparazione delle lavagne meteo, degli aerologi della locale stazione meteorologica A.M. per la ricezione delle carte d'analisi in Fac Simile e l'effettuazione dei sondaggi del vento in quota. A tutti il presidente del Comitato Organizzatore ha espresso il vivo ringraziamento dell'Aero Club d'Italia per la validissima collaborazione prestata.

*Plinio Rovesti*

## VENDESI PIK 20 E

matricola OH-559 del 20 marzo 1980  
 Completamente strumentato, radio,  
 paracadute Security, foderine.

Ore motore: 20

Ore totali: 50

Telefonare a Beretta - RDB  
 039 - 94.94.71

**CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - RIETI 1982 - Categoria Nazionale - Classe LIBERA**

Class.	Concorrente	Club o Nazione	Aliante	N. gara	Fatt. corr.	1° 12.8 df 1 Km 294.7	2° 13.8 df 1 Km 326.0	3° 16.8 df 1 Km 241.2	4° 17.8 df 1 Km 296.4	5° 18.8 df 1 Km 249.4	6° 19.8 df 1 Km 398.7	7° 20.8 df 1 Km 183.9	8° 23.8 df 1 Km 335.1	Punteggio finale	% su 7760
1	Blatter F.	Svizzera	Nimbus 3	IK	0.97	947	856	948	970	970	864	796	970	7321	94.3
2	Vergani W.	AVAL	ASW 22	VV	0.97	970	819	970	582	875	945	970	889	7020	90.5
3	Manzoni R.	AVAL	Nimbus 3	ZT	0.97	903	970	770	632	706	807	937	791	6516	84.0
4	Mussio R.	AVA Valbrembo	ASW 17	SG	1	496	758	695	528	850	959	779	509	5574	71.8
5	Orsi A.	AVAL	Glasflugel 604	32	1	899	696	573	524	852	721	732	509	5506	71.0
6	Bourgard P.	Belgio	Nimbus 2	GB	1	627	552	700	554	706	715	885	719	5458	70.3
7	Capoferri S.	AVA Valbrembo	ASW 17	SC	1	579	492	578	564	852	959	766	373	5163	66.5
8	Sander G.	Belgio	Nimbus 2B	YZ	1	627	542	665	595	885	779	804	0	4887	63.0
9	Balbis C.	AeC Aosta	DG 202 17C	CB	1.02	639	685	604	505	733	253	673	517	4609	59.4
10	Keim K.	Germania	Glasflugel 604	KK	1	896	635	720	527	811	730	234	0	4553	58.7
11	Magni V.	AV Ferrarese	Nimbus 2	KA	1	627	611	485	510	691	175	818	0	3917	50.5
12	Orsi G.	N. Valzanina	Glasflugel 604	V7	1	447	0	317	0	680	175	688	0	2307	29.7
13	Mantica-Bellora	CPV	Calif A21	3	1.04	447	171	223	0	359	0	0	0	1218	15.7

**CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - RIETI 1982 - Categoria Nazionale - Classe STANDARD**

Class.	Concorrente	Club o Nazione	Aliante	N. gara	Fatt. corr.	1° 12.8 df 1 Km 244.4	2° 13.8 df 1 Km 310.2	3° 16.8 df 1 Km 241.2	4° 17.8 df 1 Km 282.8	5° 18.8 df 1 Km 212.4	6° 19.8 df 1 Km 344.4	7° 20.8 df 1 Km 169.8	8° 23.8 df 1 Km 219.6	Punteggio finale	% su 8000
1	Sinn W.	Germania	LS 4	WS	1	991	1000	929	989	1000	899	843	724	7375	92.2
2	Nietlispach H.	Svizzera	LS 4	GA	1	874	977	886	1000	822	894	1000	734	7187	89.8
3	Bertoncini L.	AVM	LS 4	BL	1	1000	952	1000	641	709	918	983	626	6829	85.4
4	Leutenegger S.	Svizzera	DG 100 E	T5	1	983	435	740	891	562	939	890	791	6231	77.9
5	Villa A.	AVM	Cirrus St.	78	1	930	842	942	646	273	1000	721	630	5984	74.8
6	Gritti A.	AVA Valbrembo	Hornet	MA	1	336	694	737	716	813	477	836	1000	5609	70.1
7	Pocek V.	ACCVV	Cirrus St.	14	1	826	334	780	678	517	512	351	229	4227	52.8
8	Sarti E.	AeC Roma	Astir St.	BE	1	935	473	367	0	713	423	412	626	3949	49.4
9	Bucceri A.	AeC Padova	Phoebus	104	1	376	0	829	635	468	708	332	392	3740	46.8
10	Borellini G.	AVAL	Cirrus St.	PO	1	863	466	224	399	479	306	291	0	3000	37.9
11	Miticocchio P.	AVA Valbrembo	Astir St.	L	1	336	301	367	474	345	479	389	0	2691	33.6
12	Motta C.	AeC Aosta	ASW 19	CM	1	993	812	0	0	0	0	0	0	1805	22.6
13	Pasin V.	AeC Vicenza	ASW 19	EA	1	900	0	0	0	0	0	0	0	900	11.3
14	Cairolì G.	AVM	Libelle St.	CW	1	336	0	0	0	0	0	0	0	336	4.2

CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA - Rieti 1982 - Categoria Nazionale - Classe 15 METRI

Class.	Concorrente	Ciudad o Nazione	Aliante	N. gara	Fatt. corr.	1° 12.8 df 1 Km 294.7	2° 13.8 df 1 Km 326.0	3° 16.8 df 1 Km 241.2	4° 17.8 df 1 Km 286.4	5° 18.8 df 1 Km 249.4	6° 19.8 df 1 Km 308.7	7° 20.8 df 1 Km 183.9	21.8 - 22.8	8° 23.8 df 1 Km 298.6	Punteggio finale	% sul 8000
1	Brigliadori L.	AVM	Ventus A	B5	1	883	985	929	786	815	998	863		934	7193	89.9
2	Monti R.	AVAL	ASW 20	B6	1	872	765	947	749	860	1000	881		929	7003	87.5
3	Ghiorzo S.	AVM	ASW 20	VS	1	667	808	979	673	812	925	974		935	6773	84.7
4	Gavazzi M.	ACCVV	ASW 20	IX	1	971	415	887	1000	672	701	1000		1000	6726	84.1
5	Galetto G.	AeC Bolzano	ASW 20L	Y	1	888	891	796	472	856	905	911		782	6501	81.3
6	Colombo V.	AVAL	ASW 20	82	1	1000	1000	959	677	286	820	739		894	6375	79.7
7	Costa C.	AVAL	ASW 20L	CC	1	475	781	926	767	766	837	899		842	6353	79.4
8	Urbani L.	GVA	ASW 20	BC	1	875	623	1000	472	1000	882	908		495	6195	77.4
9	Binder H.	Svizzera	Ventus B	HB	1	876	826	842	688	547	797	769		876	6161	77.0
10	Muzi E.	ACCVV	ASW 20F	C1	1	796	378	856	671	620	659	789		867	5637	70.5
11	Balzer M.	AVA Valbrembo	DG 200	5	1	852	625	752	449	704	656	653		856	5578	69.7
12	Schwenk U.H.	Germania	Gl 304	K5	1	510	737	823	516	814	557	774		789	5520	69.0
13	Pronzati M.	AVAL	ASW 20F	C2	1	810	475	613	488	870	860	799		392	5308	66.4
14	Pronzati A.	AVAL	Mosquito 304	P22	1	510	680	912	875	738	914	125		392	5147	64.3
15	Balestra B.	ACCVV	LS 3A	X	1	864	0	867	350	443	823	940		856	5143	64.3
16	Schlachter H.	Austria	ASW 20	SH	1	553	715	560	417	777	538	692		855	5107	63.8
17	Spelta D.	ADEV	DG 200	D	1	510	205	884	607	604	822	720		546	4898	61.2
18	Paolillo U.	ACCVV	ASW 20F	C3	1	553	207	781	571	651	542	747		777	4829	60.4
19	Casetti L.	AVM	ASW 20	OK	1	629	673	891	575	746	725	102		281	4622	57.8
20	Dall'Amico P.	AeC Torino	ASW 20	4	1	510	246	885	615	596	579	311		831	4573	57.2
21	Cattaneo M.	ACCVV	ASW 20F	C4	1	235	615	525	562	613	811	685		392	4439	55.5
22	Incardona F.	ACCVV	ASW 20	A	1	553	0	642	517	796	707	817		392	4425	55.3
23	Mazzi N.	AeC Voghera	ASW 20	O	1	553	497	741	321	688	438	498		272	3999	50.0
24	Stefanutti S.	AVAL	Mosquito	FO	1	553	500	770	204	479	260	775		392	3933	49.2
25	Fraenza N.	AVAL	ASW 20	NF	1	394	0	701	559	258	729	749		272	3662	45.8
26	Rizzi G.	ACV	Speed Astir	G	1	814	400	712	567	237	182	144		392	3499	43.7
27	Ferrari G.A.	GVA	ASW 20	NY	1	235	0	583	556	435	423	657		392	3281	41.0
28	Ruhe S.	Germania	ASW 20	PP	1	199	0	604	131	578	224	445		0	1577	19.7
29	Avanzini L.	AVAL	ASW 20L	3A	1	821	498	0	0	0	0	0		0	1319	16.5
30	Rasero D.	AeC Torino	LS 3A	D1	1	394	0	72	0	0	0	0		0	466	5.8

Gornata non volativa

Gornata di riposo

Gornata di riposo

# VIII Trofeo Colli Briantei

Quando penso alle gare di Volo a Vela ed al modo di effettuarle senza che il tempo meteorologico lo venga a sapere, perchè non faccia la solita putrida carogna, non riesco a trattenermi dal ridere. Non esiste gara di Volo a Vela al mondo, che non sia funestata da pioggia, copertura, nebbia, vento e quant'altro!

Se poi penso ai «dribbling» che, annualmente, facciamo all'AVM cercando di confondere le idee al tempo, per potere organizzare una gara decente, allora mi sganascio fino alle lacrime con susseguente singhiozzo e mal di stomaco. Non ne imbocchiamo una! Mai!!!

Pensate, l'unica gara di valore Nazionale, al difuori dei Campionati Italiani, che si effettua annualmente con regolarità da Ferrovie Svizzere, è soggetta anche lei a questa regola ferrea: gara di Volo a Vela = acqua! Come ai Campionati Mondiali.

Per questo mi domando il perchè, alcuni bravi piloti, snobbano questo nostro sforzo organizzativo, prendendo a pretesto il brutto tempo che troveranno ad Alzate.

Perchè, torno a domandarmi, l'acqua di Torino è forse diversa? E quella di Francia, di Germania o della Svizzera ha forse virtù terapeutiche? Alzate è il più baricentrico degli aeroporti dell'Alta Italia e pochi Km lo dividono da tutti gli altri. Volendo, si può addirittura tornarsene alla sera a dormire nel proprio letto! Perchè allora alcuni Club preferiscono rimanere nel loro «splendido isolamento»? Perchè non partecipare più numerosi? Ma tralasciamo gli sfoghi polemici e vediamo di raccontarvi quanto è successo nell'ultima edizione del Trofeo.

Giornate di gara, cinque, con l'inclusione di un solo giorno lavorativo e due fine settimana per evitare che, indefessi lavoratori, debbano richiedere permessi o ferie.

I giorni sono il 18-19-20-26-27 giugno. Novità di quest'anno, l'infernale macchinetta che, assieme al video, ti permette di demolire con assoluta sicurezza, il tuo tenue filo di speranza per una giornata discreta. Adesso, le nubi che immancabilmente verranno a coprire Alzate e dintorni, le vedi arrivare sul video, via satellite. Una soddisfazione!!! Qualche pilota spazientito, dopo aver osservato per bene esclama: «Ma che programma del c... fanno alla televisione? E' sempre quello!» E non ha torto, è sempre quello. Mi sembra quindi superfluo dirvi che la prima giornata di gara, è anche la prima giornata di pioggia! Seconda giornata e prima di gara il giorno 19. Tema per la classe CORSA - STD - BIP: Alzate - Laveno - Alzate da percorrersi due volte per un totale di Km 124,4. La partenza «simultanea», viene data prima per la classe CORSA e 15' dopo, per la STD e BIP. I cumuli ci sono, ma le basi fanno schifo. Siamo tutti incastrati fra i seicento e gli ottocento metri. Netto miglioramento verso il primo pilone (1300-1400 m) e secondo lato piuttosto tribulato. Meglio il secondo giro, anche perchè l'ultimo lato si fa in plané. Nella classe CORSA, vittoria del Leo,

seguito dal sorprendente Svizzero Max Lamm e buon terzo Fontana. Ottima la corsa del Viscardi in STD, che vince a «mani basse» sul Davini e sul Dudù. Nei biposti, la classe non è acqua, ed il Walter dà un ennesimo saggio della sua bravura distanziando un decoroso Mantica. Terzo un ottimo Ciceri. Mussio, uno dei favoriti alla partenza, va a patate nell'ippodromo di Varese.

Seconda giornata di gara il 20-6. Tema per la CORSA: Alzate - Laveno - Sarnico - Alzate di Km 215 mentre per la STD e la BIP: Alzate - Laveno - Valbrembo - Alzate di Km 157,5. Si ripete la schifezza della partenza precedente. Questa volta però ci son ben «850 m» di base. Uguale anche l'ordine per la «simultanea»: CORSA poi STD e BIP. Mentre la classe CORSA, imbottita da vari Campioni se la cava abbastanza bene, le due altre classi (fatta eccezione per il Pietro e la forzata assenza del Walter) se dovessero andare in bicicletta farebbero molto prima. Per fortuna, dopo il primo pilone le cose si mettono meglio e verso metà gara si incomincia a correre. La classifica della giornata: nella CORSA prima il Leo, seguito dal sempre più combattente Monti e dalla rivelazione Lamm. Nella STD si riconferma il Pietro, seguito da «genio e sregolatezza» Dudù e dal coriaceo Davini. Nella BIP, via la gatta, i topi ballano ed il buon Mantica dopo una lotta vivacissima con Mussio, ha la soddisfazione di arrivare primo. Secondo il Mussio in netta ripresa e terzo il sostituto del Mega, Generale Custer, che ha trovato la sua LITTLE HORN. Disaster!!! In generale: Corsa, 1° il Leo, Std. 1° il Viscardi, Bip. 1° il Mantica che travestito da SITTING BULL le ha suonate a CUSTER!

Il sabato successivo... piove! Ma che strano!! I maligni dicono che sia stato il Mantica, con una novena, a propiziarsi l'acqua per non farsi fregare dal Walter, ma i benpensanti insistono a dire che questo è naturale per una gara di Volo a Vela.

Domenica 27 giugno, ultimo giorno di gara. Improvvisamente arriva il sole! Sbalorditi da questo evento straordinario, ancora sotto choc, andiamo al briefing, dove ci appioppiano un rachitico tema per paura della... pioggia (che non verrà).

Tema di gara per la CORSA: Alzate - Laveno - Roncola - Alzate di Km 150,3 mentre per le classi STD e BIP: Alzate - Laveno - Lecco - Alzate di Km 124,4.

Solita la sequenza di partenza, ma questa volta si fanno i 1600 metri. Frastornati ed increduli di tanta abbondanza, partiamo a 180 Km/h e... per poco non atterriamo a Chiasso, dove altri 15 alianti stanno lottando con termiche pazzoidi e con un notevole vento da N-W. Per fortuna, il Campo dei Fiori, regala a tutti dai 1700 ai 2000 metri e le cose vanno così migliorando. Per il secondo lato, alcuni scelgono la pianura, altri la montagna ma con alterna fortuna. I più bravi però, vanno sempre forte e così assistiamo alla vittoria nella classe CORSA del Bob, seguito dal solito Leo e dal sempre più stupefacente Lamm. In STD vince il Davini, davanti all'unica rappresentante del gentil sesso, l'Elvetica Kristina Kunzler, che bagna il naso a molti colleghi maschi. Terzo il Pietro che si è di molto ammosciato. Nei BIP, tornato il Walter, non c'è dubbio sul risultato del primo posto, mentre al secondo si classifica il Massimo, che precede

il Mantica, autore di una gara prudente, di una manciata di secondi.

Generale definitiva: classe CORSA 1° Brigliautori Leonardo, 2° Monti Bob, 3° Lamm Max

— nella classe STD. 1° Viscardi Pietro, 2° Davini Giorgio, 3° Kunzler Kristina

— nella classe BIP. 1° Vergani Walter, 2° Mantica Umberto, 3° Ciceri Massimo.

Tirando le somme, una buona gara che ha visto la partecipazione di quattro piloti Svizzeri (oltre ai due già citati, Bucci Pietro e Jori Bruno) ed un totale di trenta concorrenti che hanno battagliato per tre delle cinque giornate di gara. Arrivederci all'anno venturo.

*J. Charlye Masters*

P.S. - Nell'ultima gara, il concorrente Passarelli, riesce ad infilarsi con l'aliante in un bosco sopra Cittiglio e dopo aver fatto un mezzo tonneau ed essersi impiantato per mezzo metro nel sottobosco, esce senza un graffio dall'aliante e aspetta serafico la squadra recupero. Faccio parte anch'io di questa squadra ed arrivati a Cittiglio, prima di sorbirmi la terribile sfaticata del recupero dell'aliante, ho il piacere di trovare sul posto, e vedere per l'ultima volta, una delle persone più care e più buone che ho frequentato nel Volo a Vela: il Paolino. Col suo sorriso di bimbo buono, la sigaretta in mano, la sua caratteristica andatura, rimarrà sempre impresso nella mia memoria, come del resto in quella di tutti i Volovelisti, come l'Amico con la A maiuscola.

#### Classifica generale Classe STANDARD

1	Viscardi Pietro	VS	AVAL Varese	p. 443.26
2	Davini Giorgio	EE	AVM Milano	478.49
3	Kunzler Cristina	K1	Svizzera	543.11
4	Cairolì Gianni	CW	AVM Milano	617.15
5	Clerici Adriano	IL	AVM Milano	626.22
6	Albertazzi Alberto	56	AVM Milano	639.40
7	Passarelli Girolamo	DS	Voghera	646.27
8	Poletti Franco	PF	AVM Milano	680.59
9	Pozzi Giovanni	PR	AVM Milano	738.54
	Riva Adalberto			

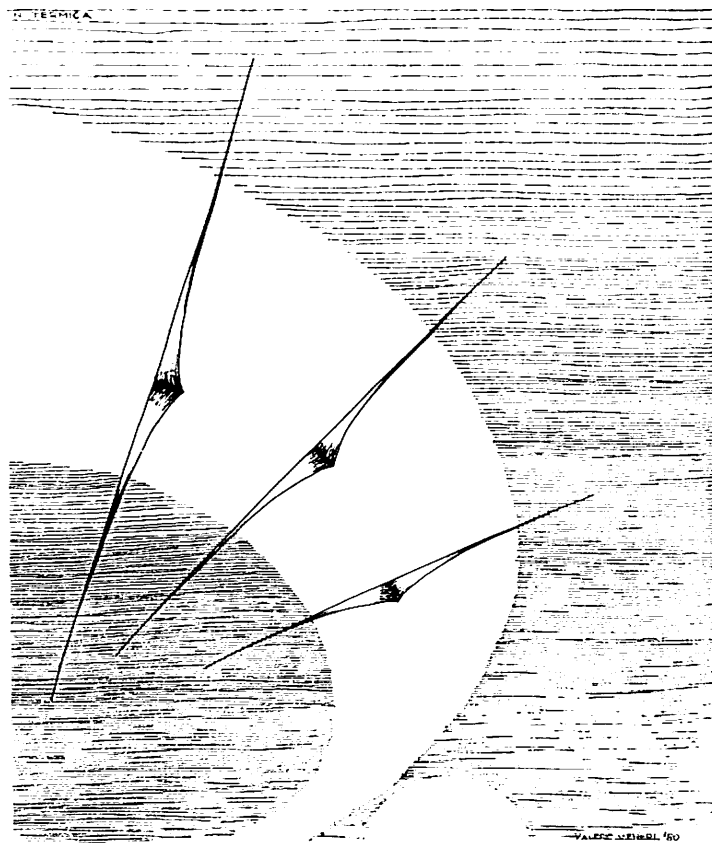
#### Classifica generale Classe CORSA

1	Brigliautori Leonardo	BS	AVM Milano	p. 408.29
2	Monti Roberto	B6	AVAL Varese	409.50
3	Lamm Max	ML	Svizzera	415.35
4	Fontana Vittorio	VF	AVAL Varese	516.48
5	Cappi Clemente Casetti Lucio	OK	AVM Milano	527.25
6	Stefanutti Sergio	FO	AVAL Varese	625.23
7	Dell'Orto Gaetano	ND	AVM Milano	630.11
8	Jori Bruno	BM	Svizzera	685.26
9	Giacobbe Secondino	O	Voghera	732.52
10	Bucci Piero	BZ	Svizzera	784.18
11	Nicotra Mario Ferrari Franco	AM	AVM Milano	831.50
12	Corbellini E.	EC	AVM Milano	843.47
13	Milani Gasparino	AA	AVAL Varese	939.54

#### Classifica generale Classe BIPOSTI

1	Costa Franco Ballarati Vergani Walter	CF	AVAL Varese	p. 434.55
2	Mantica Umberto Maestri Giancarlo	3	CPV Milano	447.48
3	Ciceri Massimo Villa Luigi Maestri Giorgio	CE	AVM Milano	496.20
4	Mussio Renato Rocca	AS	AVAO	534.21
5	Stagi Folco Pogliani Giuseppe	B3	AVM Milano	557.24
6	Brigliautori Riccardo	Y	AVM Milano	592.42
7	Lanzi Alessandro	Q	AVM Milano	613.12
8	Prosperini Edoardo Labellarte Mario	X	AVM Milano	683.23

**VOLOVELISTI ATTENZIONE!**  
**PARTECIPATE TUTTI AL BRIEFING**  
**DI BOLOGNA CHE QUEST'ANNO**  
**AVRA' LUOGO IL 17 DI OTTOBRE!**





# Considerazioni sulla partenza simultanea

Devo ammettere onestamente che non sono mai stato entusiasta all'idea di una partenza simultanea per motivi strettamente legati alla sicurezza del volo.

E' evidente che una partenza in linea con decine di alianti che tendono tutti a passare contemporaneamente il traguardo nel momento della sua apertura, favorisce le concentrazioni specialmente nelle prime termiche.

Una conferma a tale sospetto l'ebbi dalle prime edizioni dei Colli briantei, le cui partenze non furono propriamente rilassanti.

Vi erano però in quelle prime edizioni due fattori, nel regolamento, che contribuivano ad accrescere il rischio e che sono stati molto opportunamente eliminati. Mi riferisco alla limitazione della quota durante il passaggio del traguardo e all'obbligo di incanalarsi lungo l'allineamento della pista in modo da tagliare il traguardo costituito dal piano verticale posto sulla stradina che delimitava il campo di Alzate.

Nelle successive edizioni, tale procedura è variamente evoluta fino ad arrivare all'impiego di motoalianti per il controllo della quota.

Il risultato di tale idea fu di complicare ancora di più la vita a chi doveva tagliare il traguardo poichè, oltre ad evitare gli altri alianti, occorreva soprattutto preoccuparsi di evitare di abbattere il motoaliante.

Finalmente quest'anno il buon senso ha avuto il sopravvento e tutte queste limitazioni sono state tolte a favore di un sistema semplice e, a mio avviso, efficace. Ecco come funziona:

La direzione di gara comunica a mezzo radio i minuti mancanti all'apertura del traguardo (meno 15, meno 10, meno 5, meno 4 e così via fino alla comunicazione «traguardo aperto»).

Nel momento dell'apertura del traguardo vengono esposti dei teli che devono essere fotografati stando entro un certo settore, cioè dalla parte opposta alla direzione in cui si deve andare.

Tale fotografia dimostra che il concorrente ha atteso l'apertura del traguardo prima di partire. Fatta la foto, senza limitazione di quota, ognuno è libero di prendere la direzione che preferisce.

L'affollamento nella prima termica è perciò minimo. Innanzitutto ogni concorrente (tranne qualche incorreggibile followers) faceva le sue scelte e si trovava la propria termica. In secondo luogo, essendo libera la quota da cui fotografare, i più alti tirano alle termiche più lontane, mentre i meno fortunati — che partono con quote più basse — sono costretti a fermarsi a girare nelle prime termiche.

Le comunicazioni radio, primo indice di nervosismo dei piloti, non registrarono le note imprecazioni così comuni alle scorse edizioni e questo mi sembra molto positivo.

Così come codificata quest'anno, la partenza simultanea ha raggiunto un livello di rischio più che accettabile e comunque non superiore agli altri tipi di partenza.

Ci sono due aspetti estremamente positivi in una gara con tale tipo di partenza che vale secondo me la pena di considerare:

Primo punto: tutti i concorrenti hanno le stesse chances per quanto riguarda le condizioni meteo. Mi spiego meglio: con altri tipi di partenze, potendo decidere a propria discrezione il momento opportuno per tagliare il traguardo, ogni concorrente fa le proprie valutazioni e parte nel momento che ritiene più adatto per avere una condizione ottimale. In altre parole, non tutti i concorrenti trovano le stesse condizioni e conseguentemente non tutti sono sullo stesso piano. I più tempestivi (o fortunati), trovano condizioni migliori, gli sfortunati condizioni peggiori.

Nella gara di Alzate è la direzione di gara che decide il momento della partenza, giusto o sbagliato è uguale per tutti.

Seconda considerazione: nelle gare con partenza simultanea, chi arriva primo ha vinto. Ma per arrivare primi, oltre che essere più bravi o fortunati, bisogna andare avanti a tutti, dove ancora non è passato nessuno. Chi è primo, lo è nel vero senso della parola. E' il primo a passare sul percorso, il primo a centrare le termiche, il primo a soffrire delle stanche, a beccarsi i temporali e, se le condizioni non permettono più il volo, ad andare per terra.

In un certo senso, è più difficile essere primi. Tutte le tattiche e gli opportunismi a cui ci hanno abituato le competizioni classiche, non hanno, in questo tipo di gara, possibilità di essere applicati.

Ho sempre pensato che il numero delle competizioni di volo a vela che si svolgono in Italia è irrisorio in confronto a quelle che si svolgono all'estero.

Mi hanno sempre detto che per organizzare una gara ci vuole un mucchio di gente disposta a sacrificarsi. Con questo tipo di partenza mi sembra che il numero delle persone possa essere limitato a poco più di tre: due per stendere i teli e un cronometrista (più un direttore di linea, qualche traineratore e degli aiutanti che però uno può portarsi da casa).

E' probabile che se vogliamo vedere qualche risultato in campo nazionale e, perchè no in campo internazionale, dobbiamo abituare i nostri giovani e i neofiti a correre. Come? Organizzando più gare possibili, non solo i mega-campionati ma anche gare regionali e perchè no, fine settimanali.

L'A.V.M., confermando il coraggio, l'iniziativa e la buona volontà che la distinguono, ha messo a punto una divertente competizione che ha richiamato quest'anno ben cinque stranieri tra cui una gentile concorrente elvetica.

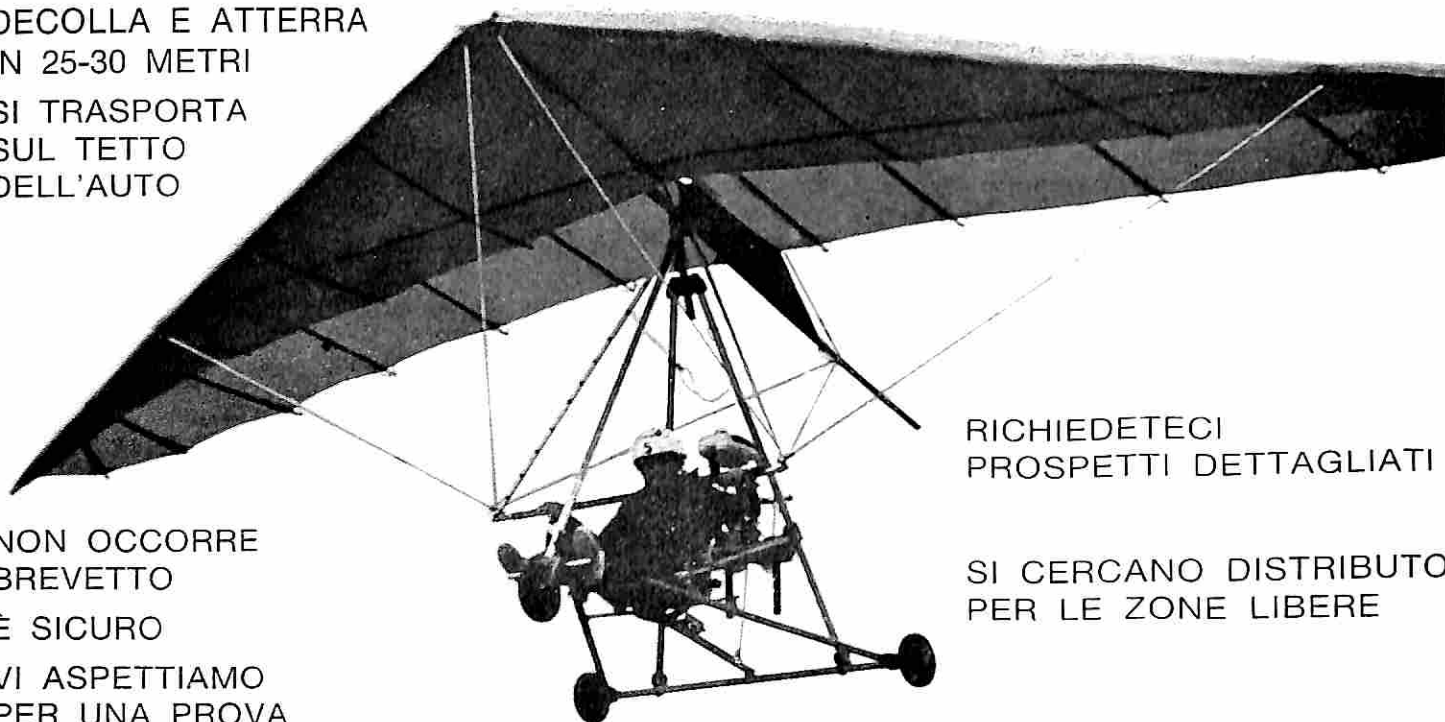
La gara di Alzate è oggi una realtà encomiabile e da imitare. Chi si fa avanti

Jacob C.

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

# LO SCOOTER DEL CIELO

DECOLLA E ATTERRA  
IN 25-30 METRI  
SI TRASPORTA  
SUL TETTO  
DELL'AUTO



NON OCCORRE  
BREVETTO  
È SICURO  
VI ASPETTIAMO  
PER UNA PROVA

RICHIEDETECI  
PROSPETTI DETTAGLIATI

SI CERCANO DISTRIBUTORI  
PER LE ZONE LIBERE

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

## HAPPY LANDING

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



# G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

COMPONENTI ELETTRONICI

Batterie dryfit





# Primi Campionati Europei centro al primo colpo!

*Anche Rieti non ha dunque resistito alla forza della tradizione che vuole le gare internazionali importanti avversate da condizioni meteorologiche sensibilmente peggiori a quelle medie del terreno di gara.*

*Naturalmente, data la posizione geografica, le condizioni avverse di Rieti sono risultate molto migliori di quelle per esempio di Paderborn, ma non sono state certamente quelle che ci si poteva ragionevolmente attendere.*

*Diciamo, in vista dei mondiali del 1985, che abbiamo avuto un esempio di quello che potrebbe essere il peggio di Rieti: possiamo trarne la consolante conclusione che, anche al peggio, Rieti consente comunque un buon campionato, perchè certamente buono e regolare è stato questo primo Campionato Europeo. Buono per numero delle prove e per le distanze percorse, e in complesso regolare nei risultati sportivi.*

*Per quanto riguarda i partecipanti, qualche nazione ha mandato dei rincalzi al posto dei grandi nomi, ma in generale si può dire che a Rieti c'era il meglio del volo a vela europeo, con qualche campio-*

*nissimo in meno, ma con molti volti nuovi in più, e tre paesi socialisti non presenti a Paderborn: in tutto 83 concorrenti di 19 nazioni.*

*La suddivisione tra le classi (32 piloti, pari al 39% nella standard, 35 e 42% nella 15 m, 16 e 19% nella libera) ha costituito una interessante evoluzione rispetto alle ultime due edizioni dei mondiali. Se infatti continua l'ascesa della standard (29% - 33% - 39% rispettivamente a Chateauroux, Paderborn e Rieti), appare in ripresa dopo il punto basso di Paderborn anche la libera (31% - 15% - 19%), mentre si ridimensiona la 15 m che ancora a Paderborn comprendeva più di metà dei partecipanti (40% - 52% - 42%).*

*Tra le ragioni di questi spostamenti certamente le ottime caratteristiche dei nuovi standard e le eccezionali prestazioni dei nuovi libera, che sarebbero stati ancora più numerosi se qualche concorrente non fosse stato dirottato sulla 15 m per la mancata consegna del libera.*

*Nell'ambito delle singole classi i vari tipi erano così rappresentati:*

*Standard: 10 LS-4, 9 ASW-19 (tra i quali quello*

«speciale» di Selen), 6 St. Cirrus, 3 Jantar Std. 2 e uno per ciascuno di Libelle, DG-100, Centrair Pé-gase e Falcon.

15 m: 22 ASW-20, 8 Ventus, 2 Glasfluegel 304 e uno per ciascuno di Mosquito, LS-3A e Pik-20B.

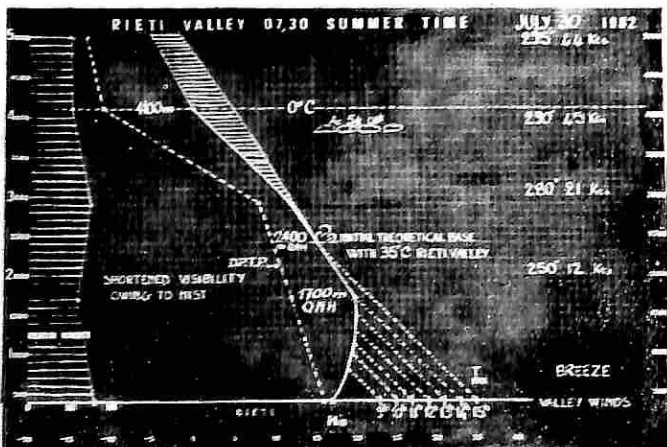
Libera: 6 Nimbus 3, 3 Nimbus 2B, 3 ASW-22, 2 Jantar 2B, un Nimbus 2 ed un ASW-17.

Come si vede un parco macchine in gran parte aggiornatissimo e con la presenza dei tipi più interessanti sia come produzione che come prototipi. Piloti e alianti si sono confrontati in 8 prove per tutte le classi, tutte su percorsi triangolari, tranne l'andata e ritorno della standard nella prima giornata.

## LA CRONACA

Ma passiamo direttamente alla cronaca per dire che i tre giorni di allenamento (27-29 luglio) sono stati in parte disturbati da temporali, che il 29 alla presenza di autorità e pubblico si è svolta la cerimonia con sfilata di concorrenti e squadre, discorsi vari e apertura dei campionati da parte del prof. Morelli in rappresentanza della FAI e che finalmente il giorno successivo hanno avuto inizio le gare.

### Prima prova - 30 luglio



Temi di gara:

- Standard: Rieti - Pettorano sul Gizio - Rieti, 208 km.
- 15 m e libera: Rieti - Luco dei Marsi - Campo di Giove - Rieti, 229,2 km.

La partenza con l'orologio a terra ed un plafond piuttosto basso (intorno ai 1200 m) danno luogo ad un certo momento ad uno spettacolo bellissimo di frotte di alianti che si avviano insieme sul percorso.

Dopo non molto l'annuncio del primo fuori campo di questi campionati: è all'inglese Benoist che tocca questo triste primato, peraltro senza danni. Dopo

le 18 cominciano gli arrivi molto spettacolari con gli alianti che si profilano bassi dalle colline verso il Salto, si portano a virare veloci a nord del campo per attraversare il traguardo in direzione sud (ma l'arrivo da questa direzione non verrà più ripetuto per le preoccupazioni relative alla sicurezza manifestate da molti concorrenti).

Primo all'arrivo è l'ala lunghissima di Gantenbrink; seguono a pochi minuti Briigliadori e Perotti, praticamente insieme, e una schiera di altri standard. Della 15 m il primo al traguardo è Musters. Naturalmente non essendo noto il tempo di partenza nulla si può sapere della classifica della prova, per la quale si dovrà attendere lo sviluppo delle pellicole.

Intervistati a caldo i primi tre dicono cose diverse, ma che quadrano perfettamente. Gantenbrink ha sfruttato due sole buone termiche sul Velino e sulla Maiella, ed ha fatto il resto del percorso senza spiralarlo, secondo lui conveniva stare alti e non correre molto. I piccoli standard hanno trovato le condizioni piuttosto varie, perchè ovviamente hanno dovuto utilizzare anche le termiche intermedie, più povere, che il ricco Bruno poteva snobbare.

Vergani racconta del fronte di brezza e del «cumulo menga» intorno al secondo pilone che ha messo a terra nomi come Rantet, Peter, Carlton.

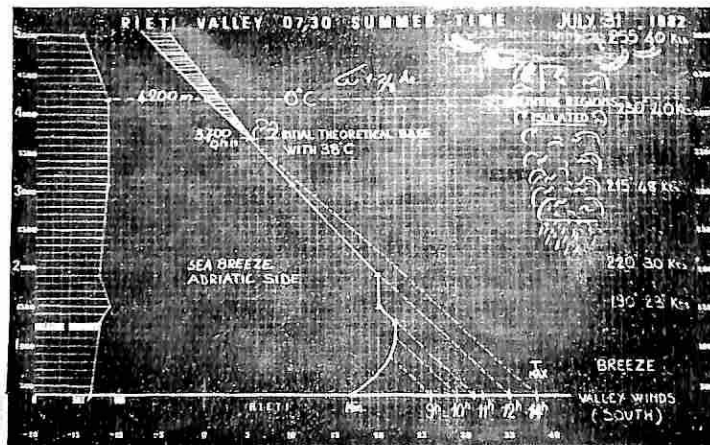
In totale 23 fuori campo con due alianti danneggiati, quelli di Innes (Guernsey), e Mactadyen (GB). Quest'ultimo riparabile in breve tempo.

Vince Selen nella standard a 87 km h, seguito da Navas e Staubach, ma Briigliadori (4°) e Perotti (8°) sono in buona posizione.

Olandesi in testa (Parè e Musters, quest'ultimo appaiato a Pettersson) anche nella 15 m, con Colombo 8°, Monti 11° e Urbani 19°.

Nella libera Gantenbrink e Holighaus sono già al comando, con Vergani buon terzo e Manzoni 5°.

### Seconda prova - 31 luglio



La perturbazione a carattere temporalesco segnalata il giorno precedente continua ad interessare le

regioni settentrionali e centrali presentandosi più attiva al Nord. Forti venti da SW.

Temi di gara:

- Standard: Rieti - Pettorano sul Gizio - Piediluco - Rieti, 235,9 km.
- 15 m e libera: Rieti - Avezzano - Pettorano sul Gizio - Piediluco - Rieti, 241,2 km.

La situazione costringe ancora la Direzione di Gara ad assegnare temi verso Sud.

In verità al momento dei decolli un forte vento da SW e l'aspetto del cielo fanno dubitare della possibilità di effettuare il tema, e se le ali corte se la cavano abbastanza bene col decollo, quelle lunghissime hanno qualche problema. I fatti danno però ragione al meteorologo ed al task setter e i concorrenti, meno tre che rientrano al campo, si avviano sul percorso.

Abbastanza presto un fuori campo sembra essere l'inizio di una lunga serie, ma fortunatamente non è così (alla fine saranno solamente 6). Si tratta del giovane cecoslovacco Dederá, scivolato dalla parte sbagliata della montagna verso Subiaco.

Con le partenze molto più disperse e con diversi concorrenti che ripetono il traguardo, la successione degli arrivi non dice molto, ma l'arrivo davanti a tutti di Peter, evidentemente ansioso di rifarsi del buco di ieri, dà la sensazione di una grande impresa, come in effetti è.

Man mano che rientrano i concorrenti si completa il quadro di una giornata meteorologicamente interessantissima che ha offerto di tutto: termica, dinamica, onda.

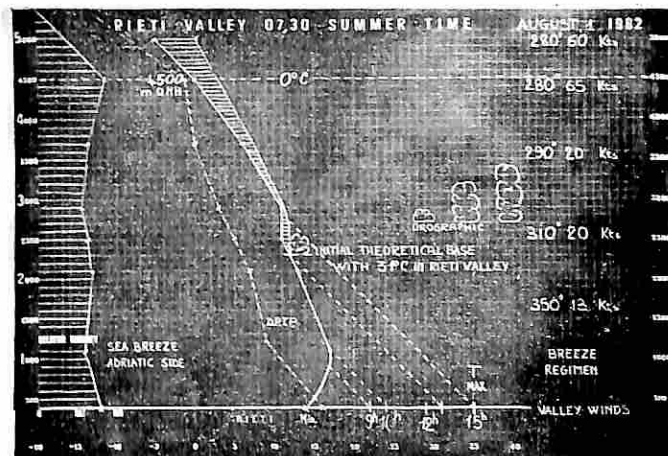
Brigliadori racconta di aver fatto 1400 m al Nuria e di essere arrivato velocissimo a Celano senza altre spirali. Navas ci parla dei suoi 3 mila metri verso il primo pilone e di lunghi tratti a 170 all'ora senza perdere quota. Monti ha lo sguardo tra il felice e il matto tipico del volovelista che si è divertito assai. Peter ha sfruttato bene l'onda al centro della valle del Salto.

Tutti parlano di turbolenze fortissime che hanno preoccupato i meno esperti.

Nelle classifiche l'impresa di Peter appare veramente formidabile: la media di quasi 130 km/h contro i 109 di Monti che lo segue e dei 103 di De Orleans, terzo, è superiore a quella della libera. Ottimo il quarto posto di Colombo, mentre Urbani è 25°. Holighaus vince a 122 km/h seguito da vicino da Blatter e Vergani; Manzoni è sesto. Nella standard bella doppietta italiana con Perotti e Brigliadori a 103 km/h seguiti dalla coppia francese Ragot e Navas.

Le classifiche generali vedono in testa Holighaus nella libera con un bel vantaggio su Vergani e Blatter. Nella standard Navas precede di poco Brigliadori e Perotti, mentre nella 15 m sono in testa i due olandesi Paré e Musters seguiti a una sessantina di punti da Monti.

## Terza prova - 1 agosto



Dopo il passaggio della perturbazione segnalata il giorno precedente si è stabilito sull'Italia un vasto campo di pressioni livellate, il cui valore è leggermente inferiore a quello normale. Al suolo venti deboli a regime di brezza, in quota venti da WNW. Temperatura massima 33°C contro i 35°C previsti.

Temi di gara:

- Standard: Rieti - Pescasseroli - Valfabbrica - Rieti, 366,5 km.
- 15 m: Rieti - Pescasseroli - Gubbio - Rieti, 407,1 km.
- Libera: Rieti - Pescasseroli - Umbertide - Rieti, 415,1 km.

Doveva essere la grande giornata (e nel senso di «epica» lo è anche stata) per cui i temi di gara vengono allungati e la partenza anticipata in conformità. Subito dopo i primi decolli ci si rende conto dell'opportunità del consiglio di Rovesti di attendere il maturare delle condizioni prima di inoltrarsi sul percorso. L'inizio è infatti gramo, più di qualcuno atterra per non aver aganciato e parecchia della zavorra va ad innaffiare gli aridi dintorni. Comunque ad un certo momento i roccoli tra il Terminillo e Poggio Bustone indicano che si stanno raggiungendo quote sufficienti per partire. Da quello che sentiremo all'arrivo le condizioni sul primo lato non sono malvagie, ma più avanti si vanno impoverendo e rendono la vita difficile.

Pur non essendovi per molto tempo comunicazioni di fuori campo è chiaro che l'andatura è rallentata, e si comincia a notare una certa agitazione tra le squadre, che si rendono conto della buona probabilità di essere chiamate al lavoro, cosa che diverse fanno mettendosi in strada senza attendere l'atterraggio del pilota.

Qualcuno atterra a Rieti senza aver fatto alcun pilone, qualche altro avendone fatto solo uno. Intanto si sa che Blatter è molto avanti e che quasi tutti gli altri sono ancora in volo intorno al secondo pilone.

Il fatto che tra i primi fuori campo ci siano Perotti,

Paré, Musters, dà l'idea che non ci saranno molti ritorni e che le classifiche subiranno un notevole scossone. Arriva Blatter, bravissimo, seguito dopo poco dalla... Scandinavia (Pettersson, Ax e Ronnestad) che nel complesso si comporta benissimo.

Quasi appaiati passano il traguardo Briigliadori e Navas. Gli arrivi si diradano e chi ha un binocolo o vista ottima può assistere allo spettacolo di parecchi alianti che sulle colline intorno a Piediluco cercano con grande fatica di fare la quota sufficiente per il rientro. Qualcuno ci riesce, altri meno fortunati atterrano a poca distanza dal campo.

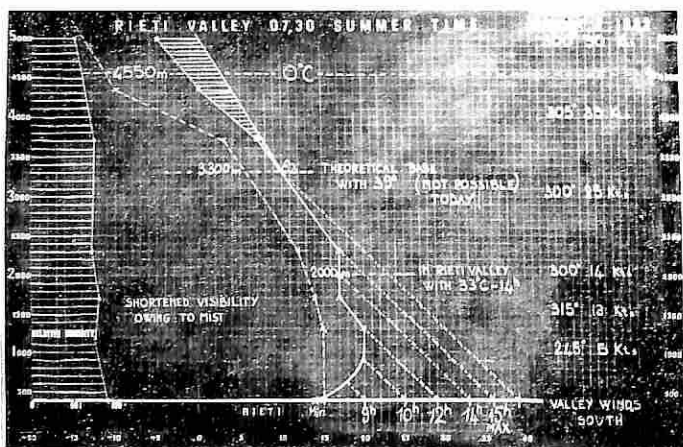
Si assiste ad arrivi mozzafiato che culminano con quello di Wienberg che sparisce dietro la siepe in fondo al campo: sirene di ambulanza e pompieri, ma fortunatamente solo lievi danni all'aliante.

Briigliadori vince nella standard (8 arrivati) con Navas sulle calcagna e passa in testa alla classifica con 8 punti di vantaggio. Perotti 22° scivola al nono posto.

Nella 15 metri (7 arrivati) i tre scandinavi citati occupano le prime tre piazze nell'ordine; 19° insieme Colombo e Urbani, 22° Monti. In classifica generale passa in testa Ronnestad con un punto di vantaggio su Schubert.

Blatter vince nella libera (7 arrivati) per un punto su Vergani.

#### Quarta prova - 2 agosto



Una perturbazione proveniente dalla penisola Iberica si muove verso l'Italia, dando luogo ad una nuvolosità prefrontale medio-alta stratificata che ha interessato le regioni della nostra penisola fin dalle prime ore pomeridiane. La radiazione solare è stata così velata e le condizioni di veleggiamento notevolmente pregiudicate. Tuttavia la temperatura al suolo ha raggiunto i 35°C.

Temi di gara:

- Standard: Rieti - Celano - Piediluco - Rieti, 164,7 km.
- 15 m e libera: Rieti - Pettorano sul Gizio - Lago di Ripasottile - Rieti, 219,8 km.

Ancora un tema verso SE per evitare possibili guai meteorologici.

Mentre le cose sembrano tranquille per la standard, presto giunge notizia delle difficoltà in cui si trovano le altre classi nel proseguire oltre Celano. L'aria è assolutamente stabile fino al pilone di Pettorano e chi ha fatto quota sufficiente prima di inoltrarsi ed è disposto a prendersi dei rischi ce la fa a ritornare verso le zone più favorevoli; gli altri finiscono tutti per terra intorno a Sulmona. Gli ardi e/o fortunati che riescono a completare la prova sono 9 nella 15 metri, con in testa Musters, Paré e Peter, e medie intorno ai 65 km/h, indicative della difficoltà della prova. Tra le vittime illustri per la posizione in classifica generale: De Orleans, Ronnestad, Ax, Pettersson, Colombo e Monti, questi ultimi 18° a pari merito; Urbani è 30°.

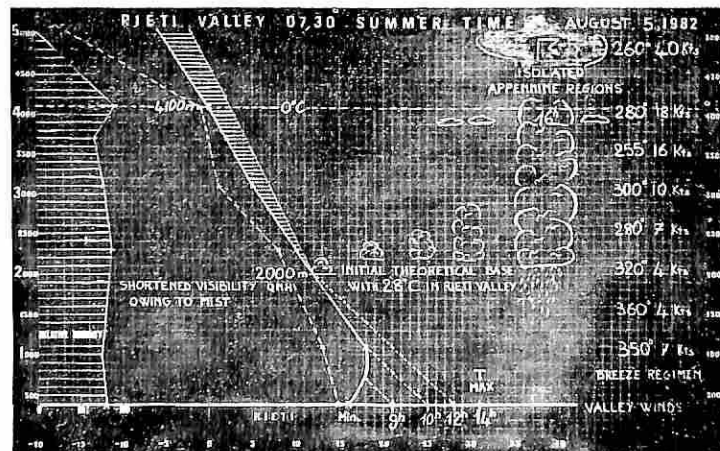
Nella libera rientrano i tre fortissimi tedeschi: Gantenbrink, Holighaus e Baumgartl, e dai loro racconti si ha la sensazione che di rischi ne hanno presi tanti, non solo tra Celano e il pilone, ma anche, sulla via del ritorno, sulla piana di Ovindoli. Vergani, quarto, perde diverse centinaia di punti. Manzoni è 11°.

Gara di velocità vera nella standard, anche se le condizioni solo discrete tengano la media sugli 85 km/h. Che non ci fossero problemi di sopravvivenza è dimostrato dai 3 soli fuori campo, anche se tra essi c'è Perotti, uno dei favoriti. Rientro molto spettacolare con molti alianti sul traguardo in pochi minuti. Vince Kjallstrom seguito da Briigliadori e Andersen.

Parecchi cambiamenti nelle classifiche generali. Nella standard Briigliadori aumenta il vantaggio su Navas e Gloeckl si porta al terzo posto. Nella 15 m gli olandesi sostituiscono gli scandinavi nelle posizioni di testa, con Musters e Paré rispettivamente secondo e terzo, ma chi ci guadagna è Schubert che passa in testa.

Nella libera con Holighaus solidamente primo con un buon vantaggio, Gantenbrink e Baumgartl sostituiscono Vergani e Blatter ai posti d'onore.

#### Quinta prova - 5 agosto



Dopo il passaggio della perturbazione che per due giorni ha interessato l'Italia con condizioni di tempo sfavorevoli al volo veleggiato, sulla nostra penisola si è stabilito un campo di pressioni molto vicine ai valori normali. Venti deboli variabili dal suolo a 1000 metri, indi moderato flusso da WNW a tutte le quote.

Temi di gara:

- Standard: Rieti - Pescasseroli - Bettona - Rieti, 345,8 km.
- 15 metri: Rieti - Pescasseroli - Valfabbrica - Rieti, 365,9 km.
- Libera: Rieti - Pescasseroli - Umbertide - Rieti, 414,5 km.

Finalmente, dopo due giorni di riposo forzato e sempre più frequenti sorrisi di compartecipazione al dispiacere e fine ironia da parte di chi è qui per la prima volta, Rieti ci concede una sua giornata tipica o quasi, migliorata anche rispetto alle previsioni che parlavano di possibilità di temporali, assenti dall'area della gara.

Riappaiono temi di lunghezza adeguata su tre triangoli distinti. Una sorpresa al momento della partenza la pesata di due aliati (Gantenbrink e Vergani: tutto regolare, con soddisfazione dei concorrenti e degli organizzatori).

Le condizioni appaiono ottime al momento della partenza ed i concorrenti trovano i 5 e più m/s fino a oltre la metà del secondo lato; più avanti le condizioni si indeboliscono con valori inferiori a 2 m/s. Molti piloti sembra non si accorgano in tempo di questo mutamento e finiscono bassi pagando l'errore con ritardi enormi.

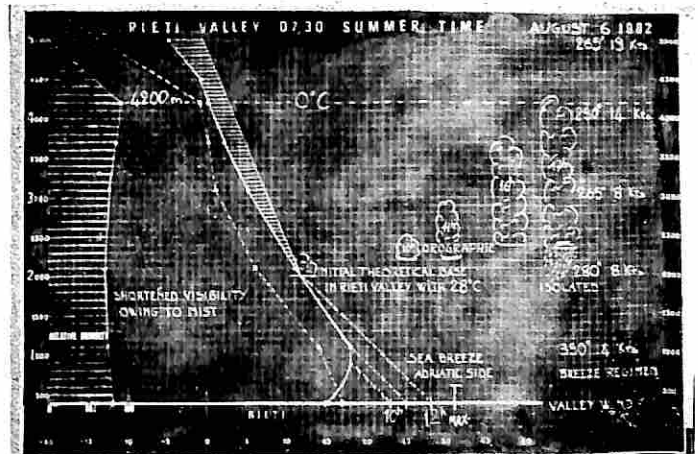
Nella libera il solito trio tedesco fa gara a sè e infligge un grave ritardo a tutti gli altri. Quarto Vergani e decimo Manzoni. Ruro colpo per Blatter costretto al fuori campo nella planata finale; con lui fuori campo altri tre piloti. Invariata la classifica generale.

E' Peter che taglia per primo il traguardo nella 15 metri ed è anche il più veloce, seguito da Musters, che sta dimostrando una continuità eccezionale. Grave il ritardo di Schubert che perde il primato in favore di Musters e scivola al terzo posto. Ottima prova di Monti, Colombo e Urbani, rispettivamente 4°, 5° e 8°.

I migliori della standard si dividono in due gruppi alla partenza. Il secondo con Staubach e Navas usufruisce anche all'andata di una strada di cumuli sui Martani che i primi trovano solo al ritorno. Vince il giovane Staubach con una gara coraggiosa seguito da Gloeckl, che sembra aver trovato il ritmo giusto. Vicinissimi gli altri migliori (Brigliadori è 5°) e quindi nessuna variazione ai primi posti della classifica generale. Ancora una giornata nera per Perotti che atterra fuori campo (29°) con altri 7, mentre solo 3 non rientrano nella 15 metri.

Le medie (111, 108 e 122,5 rispettivamente per standard, 15 metri e libera) confermano la bontà della giornata.

## Sesta prova - 6 agosto



Una perturbazione atlantica che sembrava dovesse entrare nel bacino del Mediterraneo, spostandosi da NW verso SE, ha interessato invece con tempo cattivo soltanto le regioni settentrionali italiane. L'Italia Centrale, Centro-settentrionale e Centro-meridionale è interessata da aria moderatamente umida e instabile che darà luogo a formazioni cumuliformi, con qualche acquazzone isolato. I venti permangono da WNW a tutte le quote. Le brezze di mare avanzano verso l'entroterra con moderato spessore.

Temi di gara:

- Standard: Rieti - Rivisondoli - Assisi - Rieti, 369,7 km.
- 15 m e libera: Rieti - Rivisondoli - Gubbio - Rieti, 427,6 km.

Doveva essere una giornata tipicamente reatina come la precedente, ma le cose, sia pure nei limiti delle previsioni, sono andate diversamente ed hanno messo alla prova le capacità di volo e di interpretazione e certamente anche la fortuna dei concorrenti.

A parte qualcuno particolarmente sfortunato (lo jugoslavo Starovic, che ha distrutto l'aliante dalle parti del Velino senza danni personali, e Jones costretto all'atterraggio sul primo lato) gli altri vanno benissimo oltre al primo pilone fin verso l'Aquila. Qui un imprevisto sottovento al Gran Sasso costringe all'atterraggio Urbani, che pure era molto alto, e Manzoni, e fa perdere del tempo a qualche altro che ha rischiato di fare la stessa fine.

Ma la gara si decide sull'ultimo lato, quando l'insolazione viene ridotta da nubi alte, le condizioni si impoveriscono e soprattutto si fanno pulsanti. Ed è qui che, oltre all'abilità, gioca la fortuna. Navas, arrivato con notevole ritardo, racconta di essere stato poco più basso di Brigliadori nella zona di Foligno, dove questi ha preso una buona termica, mentre a lui non è rimasto niente ed ha dovuto aspettare quaranta minuti per la prossima.

Che le cose stessero andando in questo modo lo si è capito anche sul traguardo, dove gli arrivi avven-

nivano a gruppetti corrispondenti alle pulsazioni. Primo ad arrivare è il solito Peter, che pare abbia preso un ritmo che nessuno riesce a tenere: circa 10 km/h più veloce dei pur bravi de Orleans e Monti. Molto indietro Paré e fuori campo Musters; dei nostri Colombo è 8° e Urbani 33°.

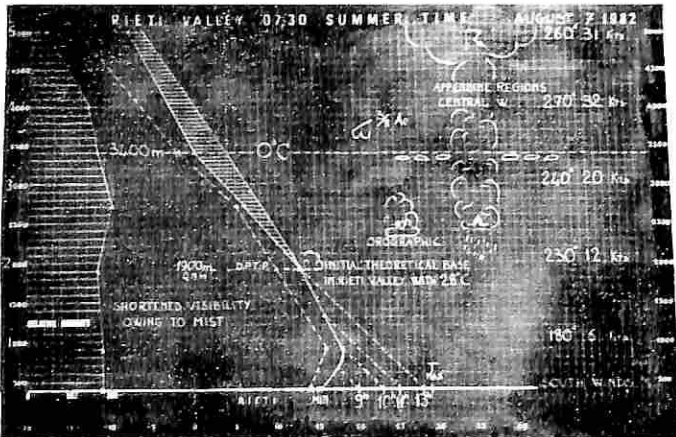
La classifica generale vede ancora in testa Musters, ma Peter è a 8 punti e Schubert a 15.

Un minuto dopo Peter arriva Perotti, che dopo due giornate nerissime (ci dice che erano anni che non bucava a Rieti) vince la prova seguito a breve distanza dal regolarissimo Briigliadori. Questi consolida il suo primo posto in classifica grazie ai notevoli ritardi di Navas e Gloeckl, rispettivamente secondo e terzo.

Una volta tanto un intruso tra i tre tedeschi-super della libera: si tratta di Carlton, che confessa candidamente di essersi accodato a Baumbartl; Vergani e Manzoni sono rispettivamente 6° e 14°. Ovviamente nessuna variazione in classifica.

In complesso una metà circa dei concorrenti è atterrata fuori campo, la maggioranza dalle parti di Spoleto.

#### Settima prova - 7 agosto



Una perturbazione fredda proveniente da W interesserà le regioni dell'Italia centrale fin dalle prime ore pomeridiane. L'aria fresca, umida ed instabile che segue la perturbazione darà luogo nelle regioni dell'Italia centrale a qualche temporale isolato. I venti soffiano da SW a tutte le quote, con moderata intensità nei bassi strati.

Temi di gara:

— Tutte le classi: Rieti - Luco dei Marsi - Foligno - Rieti, 253,5 km.

Ci sono molti dubbi sulla volabilità della giornata, ma un tema viene assegnato e le partenze avvengono regolarmente.

Qualche spettacolare roccolo a quote non molto alte nelle vicinanze del campo, mai visto a Rieti, e poi tutti si avviano sul percorso.

La parte verso sud non presenta particolari difficoltà e il solo Pincus atterra in questa prima parte di gara che, anzi, consente velocità molto elevate.

Ma a nord di Rieti la situazione si presenta malissimo con un cielo nero che non promette nulla di buono. I concorrenti devono decidere qualcosa e la scelta non è facile. Alcuni tentano di aggirare la zona interessata dai temporali portandosi molto ad ovest verso Todi, altri parcheggiano a lungo nella zona di Rieti in attesa di una schiarita; c'è chi, come Urbani, decide di rifare il traguardo di partenza sperando nel colpo di fortuna di trovare la strada aperta al momento del ritorno a Rieti.

Purtroppo tutte le soluzioni risultano sbagliate. Peter, sempre all'attacco, atterra tra i primi senza aver fatto il secondo pilone, e la cosa gli costerà un sacco di punti; altri più prudenti cercano di fare tutta la quota possibile nella zona di Piediluco, dove in onda raggiungono i 3000 metri, prima di avanzare. Tra questi Vergani, che proprio ritornando a Piediluco farà la massima distanza della giornata.

Molti rientrano a Rieti senza insistere troppo e alcuni, come Monti e Urbani, sono costretti ad atterrarvi per non aver trovato il momento ed il luogo giusti per iniziare l'avventura verso il secondo pilone.

Vergani, come abbiamo detto, è il migliore in assoluto per la giornata, e nella sua classe è seguito dal compatto trio tedesco. Manzoni è ottavo.

Naturalmente, dati i rilevanti distacchi in punti tra i primi, rimane invariata la classifica generale.

Gran colpo olandese nella 15 metri con Van Steinfoorn, Musters e Paré praticamente insieme, questi ultimi primo e terzo in classifica generale, con Schubert in mezzo per il tonfo di Peter oggi penultimo. Buon quinto Colombo, mentre Monti e Urbani sono al 20° posto con molti altri.

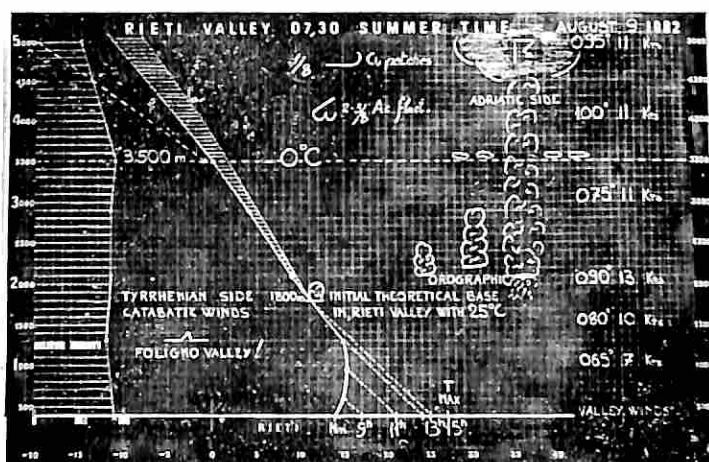
Nietlispach è il migliore nella standard (e secondo assoluto dopo Vergani) seguito da Briigliadori e Ragot; Perotti è sesto. In classifica generale aumenta naturalmente il vantaggio di Briigliadori sugli immediati inseguitori.

Ancora metà dei concorrenti fuori campo, piuttosto equamente distribuiti tra le varie classi.

#### Ottava prova - 9 agosto

Sull'Italia è ancora in atto una circolazione ciclonica. La perturbazione fredda che ieri ha interessato le regioni appenniniche costringendo i Campionati ad un'altra sosta ha raggiunto l'estremo sud della penisola. Una linea di instabilità temporalesca alle 1200/Z interessa le regioni centrali e particolarmente quelle del versante adriatico, dove saranno possibili temporali isolati. La regione pedemontana del versante tirrenico è interessata da venti catabatici (venti di caduta) con fenomeni di sottovento e turbolenza di moderata intensità, più forte su Foligno. I venti spirano a tutte le quote da nord est.





Tema di gara per tutte le classi: Rieti - Umbertide - Todi - Rieti, 219,2 km.

Purtroppo al momento dell'inizio dei decolli la situazione appare molto diversa da quella prevista ed i cumuli verso nord danno segni di sviluppo eccessivo. Alla fine dei decolli è evidente che i temporali che dovevano limitarsi al versante adriatico stanno invece interessando in pieno il terreno di gara. A terra si seguono con interesse e preoccupazione le notizie riguardanti il procedere dei piloti sul percorso, e appare presto chiaro che ci saranno molti fuori campo.

I primi annunci arrivano infatti dalla piana di Foligno, tra essi alcuni importanti ai fini della classifica. Sono per terra Navas e Glöckl, a non molta distanza tra loro, e Brigliadori è già avanti, e quindi primo sicuro Campione Europeo. Atterrerà con Kepka e Kristiansen in vicinanza del secondo pilone, ma sarà superato da Kjallstrom e Blumer che si portano nelle vicinanze di Terni, Perotti è 9°, Navas e Glöckl conservano nell'ordine i posti di onore nella classifica generale.

Nella 15 metri sembra in un primo tempo che Peter vinca ancora atterrando poco oltre il secondo pilone, ma forse anche oggi, come nella prova precedente, ha avuto troppa fretta e viene superato da quasi tutti i migliori. La mancanza di notizie di Paré crea un po' di suspense in quanto, almeno teoricamente, potrebbe essere ancora in grado di vincere il campionato. Ax e Lamm vanno più lontano di tutti; Colombo è terzo a meno di 2 km con un gruppetto comprendente Musters, Schubert, de Orleans e Haemmerle, a dimostrazione di uno strettissimo marcamiento tra i migliori; Monti è il 13° e Urbani 27°.

Grande emozione sul campo per l'unico arrivo, che ormai nessuno si aspettava più, quello di Holighaus verso le 19.45. Già basso trova pioggia a Terni, arriva con 300 metri a Piediluco e raggiunge il campo con una planata che non gli consente certo un passaggio veloce e spettacolare sul traguardo. Grandi applausi al campione che con questa prova si dimostra più che degno del titolo.

Vergani, atterrato a Terni, è secondo, Manzoni 13°. Immutata la classifica generale con i tre «mostri» davanti a Vergani, primo dei «normali».

Il mattino del 10 agosto la premiazione alla presenza di autorità, di rappresentanti e personalità del volo italiano, del presidente dell'AeC di Germania e di volovelisti e squadre in arrivo per i campionati nazionali. Naturalmente, sempre secondo le migliori tradizioni, la giornata era molto migliore delle precedenti.



Classe Standard: 1° Brigliadori, 2° Navas, 3° Glöckl.



Classe 15 metri: 1° Musters, 2° Schubert, 3° Paré.



Classe Libera: 1° Holighaus, 2° Gentenbrink, 3° Baumgartl

## DATI STATISTICI E COMMENTI

Cominciamo da una tabella riassuntiva riguardante le prove delle 3 classi con le lunghezze dei temi,

le medie (o le distanze) dei vincitori, nonché dati relativi ai rientri ed ai km percorsi.

Data	Prova	STANDARD				15 METRI				LIBERA			
		Lungh. tema Km	Media Km/h (o dist. Km) del 1° arr.	Partiti	Arrivati	Lungh. tema Km	Media Km/h (o dist. Km) del 1° arr.	Partiti	Arrivati	Lungh. tema Km	Media Km/h (o dist. Km) del 1° arr.	Partiti	Arrivati
30.7	1	208,8	87,3	32	25	229,2	89,3	95	21	229,2	105,0	16	10
31.7	2	235,9	103,6	32	26	341,2	129,5	35	30	241,2	122,2	15	14
1.8	3	366,5	82,3	32	8	407,1	88,3	34	6	415,1	94,1	15	6
2.8	4	164,7	84,6	32	29	219,8	65,9	35	9	219,8	75,8	15	8
5.8	5	345,8	110,8	32	24	365,9	107,7	35	32	414,5	122,5	15	11
6.8	6	369,7	94,1	30	13	427,6	103,5	35	18	427,6	105,8	15	8
7.8	7	253,9	(237,7)	30	—	253,9	(218,7)	35	—	253,9	(241,9)	15	—
9.8	8	219,2	(196,2)	30	—	219,2	(195,4)	35	—	219,2	46,0	15	1

Come si vede, dopo due buone giornate iniziali, ma con temi limitati verso SE, un'unica vera giornata di tipo «reatino» con buoni temi ha interrotto una fase intermedia solo discreta, peggiori ancora le due giornate finali che, pur con temi accorciati hanno portato, per effetto di temporali imprevisti nella parte finale a nord di Rieti, a un solo rientro, quello di Holighaus nell'ultima prova.

Rieti al peggio dunque, come abbiamo già detto, evidenziata dalla relativa brevità media dei temi di gara e dalle basse percentuali degli arrivati. E' da osservare peraltro che solo 5 gare su 24 non hanno visto rientri: questo potrebbe significare che quasi sempre i temi erano volabili e che l'abbondanza dei fuori campo fosse dovuta alla disparità dei valori in gara (a conferma di questo si potrebbe rilevare che, considerando i vincitori delle singole prove, si sono percorsi più del 98% dei km assegnati).

Da rilevare ancora che la gran maggioranza dei fuori campo è avvenuta nel terzo finale dei percorsi, per cui da un lato i piloti hanno volato mediamente distanze equivalenti all'85% dei temi assegnati e dall'altro non si sono avuti gli sconvolgimenti nelle classifiche generali dovuti alla fortuna che si sarebbero verificati con temporali sparsi su tutto il percorso.

Che con circa 300 fuori campo si siano avute solo due scassature non riparabili ed un altro paio riparate rapidamente, se da un lato è certamente dovuto all'abilità dei piloti, dimostra dall'altro che la atterribilità di Rieti non è poi così malvagia come molti potevano pensare.

Le medie dei vincitori hanno superato in 16 prove sulle 19 di velocità gli 80 km/h, 9 volte i 100 e 3 volte i 120 km/h, rispettando la gerarchia delle classi, con le sole eccezioni della 3° prova della standard su percorso meteorologicamente più favorevole e del capolavoro di intuizione di Peter nella 2° giornata che con i 129,5 km/h ha conquistato il primato assoluto dei campionati (ed ha lasciato il 2° classificato a 108 km/h).

Dal punto di vista sportivo ci sembra interessante un commento più generale delle gare alla luce dell'andamento che se ne può ricavare dalla tabella generale dei risultati.

Brigliadori nella standard ha colto un successo per il quale era certamente titolatissimo con una autorità ed una superiorità indiscutibili. Ha vinto una sola prova, ma è arrivato quattro volte secondo, una volta terzo e, come peggior piazzamento, una volta quinto, ma ad una manciata di punti dal primo. Navas, che si era presentato così bene l'anno scorso qui a Rieti e che arrivava qui fresco di un secondo posto ai campionati francesi, si è portato molto bene fino alla 5° prova, ma poi è andato progressivamente calando e non ha perso il secondo posto solo per un analogo calo di Gloeckl che lo seguiva in classifica. Da rilevare che nessuno dei due ha vinto una prova, mentre l'ha vinta il giovane Staubach che li segue in classifica e che nel complesso è stato più regolare di loro: una rivelazione, considerando anche il fatto che era nuovo di Rieti.

Un gruppetto di scandinavi si è piazzato molto bene a dimostrazione che gli Ax e i Pettersson non sono eccezioni, ma prodotti di scuola e tradizione. Il norvegese Kristiansen ha confermato qui, su un terreno per lui nuovo, che il secondo posto di Paderborn non era casuale; e se bene si è portato il giovanissimo campione danese Andersen, lo svedese Kjallstrom, pure lui neo campione nazionale, dopo una prima prova disgraziatissima (26° con 232 punti) ha infilato 7 prove regolarissime con due primi posti ed un punteggio complessivo inferiore solamente a quello di Brigliadori, che gli hanno consentito di risalire al 7° posto. E ancora, dopo un Kepka sempre valido a tenere alte le tradizioni polacche, un altro svedese, il non più giovanissimo Ottosson.

Onesta la prova di Nietlispach, dal quale forse a Rieti ci si poteva aspettare qualcosa di più. Di più ci si aspettava naturalmente da Perotti, che ha vinto due prove ma ha fatto anche due buchi orrendi, del tutto insoliti per lui, che lo hanno condannato

a metà classifica. Interessante in questa classe la ricomparsa degli ungheresi, dei cecoslovacchi e degli jugoslavi.

Che la gara dovesse essere dominata dagli LS-4 non vi erano dubbi, e infatti ne troviamo 9 tra i primi 11, ma una sorpresa positiva è certamente venuta dal Pégase che il bravo Navas ha portato al secondo posto e che a detta di lui e di altri piloti non sfigura rispetto all'LS-4: l'unica lamentela di Navas era che non poteva caricarlo come i suoi avversari. Un'altra sorpresa è il miglior piazzamento degli Jantar rispetto agli ASW-19, che se nel caso di Kepka potrebbe essere attribuito alla classe del pilota sembrerebbe meno spiegabile negli altri due. Solo discreta la prova dell'atteso Falcon, dal quale dovrebbe derivare il nuovo standard della Glaser-Dirks, ma con un pilota che non ha fatto molto con un altro aliante ai recenti campionati tedeschi, come opaca è apparsa la prova dell'ex campione del mondo Selen con quello che di ASW-19 ha solo più il nome, dato che è stato modificato con profili nuovi con turbolatori soffiati (adottati anche sul Falcon e sull'ASW-22).

Delle tre classi la 15 metri è stata certamente quella che ha dato luogo alla competizione più emozionante. Se infatti nelle altre due Brigliadori e Holighaus hanno preso la testa rispettivamente dopo la terza e la seconda prova e l'hanno mantenuta poi piuttosto tranquillamente, nella 15 metri Musters è arrivato al comando abbastanza presto, a metà gara, ma non è mai riuscito a scrollarsi di dosso gli inseguitori: ha avuto Peter a soli 8 punti dopo la sesta prova ed ha finito con meno di 40 punti di vantaggio sul bravissimo e... longevo Schubert che pur preso in mezzo tra Musters e Paré

ha difeso con bella tenacia il suo secondo posto. I due olandesi si sono così presi la rivincita su de Orleans, che li aveva battuti a Rieti nel 1979 in occasione della Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna e che qui in fin dei conti si è dimostrato il più regolare.

Peter è stato... Peter, genio e sregolatezza, autore come Holighaus delle due più belle imprese dei campionati e vincitore di tre prove. «L'errore obbligatorio di Peter» dice un sottotitolo di Luftsport facendo la cronaca dei campionati tedeschi: ma lì ha potuto rimediare e qui, dopo la disastrosa prima prova, forse per eccesso di aggressività e quando ormai sembrava che la cosa gli riuscisse, ha rifatto un mezzo buco alla settima prova che gli è stato fatale.

Ottima la prova di Lamm, senza particolari acuti anche nella vittoria condivisa con Ax nell'ultima giornata, ma con un finale in crescendo. Colombo ha pagato caro, come de Orleans, Pettersson ed altri il fuori campo della quarta prova, ed è riuscito con quattro buone prove a risalire al 7° posto che forse gli sta un po' stretto per una gara in cui ha confermato la sua sicura statura internazionale. I due temibili svedesi Ax e Pettersson, reduci da imprese sensazionali in patria, sono stati in gara per i primi posti per tre giornate e sono poi scivolati come l'austriaco Haemmerle agli ultimi posti da diploma.

Degli altri nostri Monti ha alternato giornate ottime (un secondo, un terzo ed un quarto posto) con altre meno felici e fortunate, e forse meritava anche lui un posto migliore.

Per Urbani era la prima grande esperienza internazionale e non ci si poteva aspettare una classifica molto migliore, ma forse una maggiore audacia giovanile.

Per quanto riguarda i mezzi qui era molto atteso il duello Ventus - ASW-20 che fino a tutto l'anno scorso si è quasi sempre risolto a favore del secondo. Ai recenti campionati tedeschi ha vinto ancora Peter, ma contro tre ASW-20 nei primi dieci c'erano sei Ventus. Rieti ha confermato il progresso di quest'ultima creatura di Holighaus che ha occupato le prime tre piazze lasciandosi indietro i ben 22 esemplari del rivale.

E' ovvio che il risultato dipende anche dai piloti e che quando un aliante dà segni di andare bene finisce in mano ai piloti migliori (vedi il caso dell'LS-4); comunque sia, si ha la sensazione che l'equilibrio sia definitivamente spostato verso il Ventus che forse non avrà rivali fino alla comparsa di qualcosa di nuovo, forse l'LS-6.

Assente Lee, che ragioni di carriera nella RAF porterebbero ad un graduale ritiro dalle competizioni, era facilmente immaginabile che la gara dei «bombardieri» si sarebbe risolta in un duello in famiglia tra i due amici rivali Holighaus e Gantenbrink, rivincita dei campionati tedeschi conclusasi con la vittoria del secondo. E anche se a ri-



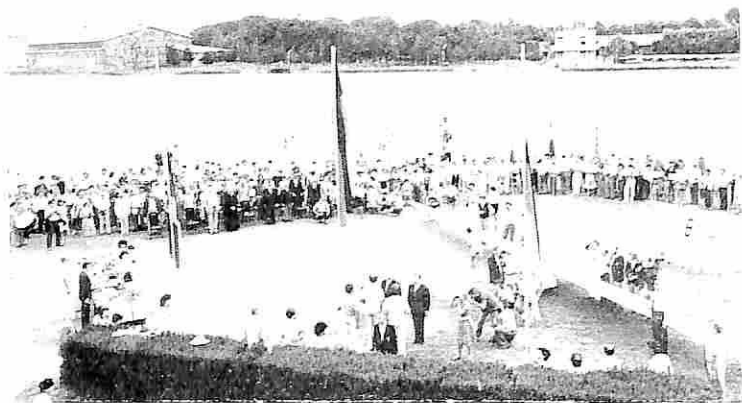
La sempre dinamica Ann Welch ha presieduto la Giuria Internazionale che, fortunatamente, non ha dovuto affrontare grandi contestazioni.

sultati invertiti, con la vittoria di Holighaus, Rieti ha confermato questa previsione e, con una classifica identica, per quanto riguarda gli alianti, il prevalere dei Nimbus 3 (1°, 2° e 5°) sugli ASW-22 (3° e 4°).

Gantenbrink ha cominciato bene, vincendo la prima prova, ma ha perso nella seconda oltre trecento punti che non ha più recuperato.

La gara di questa classe è stata caratterizzata dallo strapotere dei tre tedeschi (il terzo è Baumgartl) ai quali ha saputo opporsi, pur perdendo ottocento punti, il solo Vergani, che ha l'attenuante di aver ricevuto l'aliante appena prima delle gare; Blatter che lo segue è sotto di altri ottocento punti: entrambi hanno vinto una prova, mentre due a testa ne hanno vinte i due primi.

Bravi i due cechi coi Nimbus 2B e bene si sono difesi, dietro al simpatico Carlton, pure i due ungheresi con gli Jantar. Il nostro Manzoni ha cominciato benino, ma dopo metà gara è scivolato gradatamente dal sesto al decimo posto.



In chiusura dei Campionati è giunto a Rieti anche il Presidente dell'Aero Club della Germania Federale, che ha partecipato, insieme al nostro Presidente Guido Baracca, alla cerimonia della premiazione.

Da quanto precede è chiaro che questi sono stati i campionati di Holighaus: campione della libera e vincitore come costruttore nella stessa classe e nella 15 metri; il tutto degnamente coronato, come nei film, con l'arrivo solitario nell'ultima prova: una bella vendetta, dopo aver perso il posto in squadra per i prossimi mondiali.

Questo dunque l'esito dei Primi Campionati Europei delle tre classi più importanti (quelli femminili e quelli della classe club non riescono a decollare) il cui successo in termini di partecipazione e sportivi è stato da... quasi campionati del mondo.

La valutazione è ovviamente soggettiva e forse, se c'è stata un po' di delusione, ho l'impressione che sia stata più da parte nostra, dal momento che ci aspettavamo una Rieti meteorologicamente formato «grande festa», che da parte degli stranieri, che

hanno dato mediamente l'impressione di andare a casa contenti, e probabilmente a ragione.

Rieti, compresa dell'evento, li ha accolti con cuore e simpatia (ricordiamo in proposito la bella serata della pasta e delle danze popolari amatriciane) e va ringraziata da parte di tutti. La sistemazione al Villaggio Internazionale era un po' spartana, ma resa accettabile dal nostro clima. Per questo, come per l'organizzazione in generale, si deve considerare che l'incarico all'Italia è stato dato solo con pochi mesi di anticipo, per cui tutto si è dovuto preparare in tempi molto ristretti.

L'organizzazione della gara, in mano all'esperto Duranti, ha dovuto superare alcuni inghippi iniziali riguardanti il calcolatore e le attrezzature per la riproduzione dei documenti, ma se l'è cavata bene nella gestione della competizione. Un solo reclamo ha dovuto essere affrontato dalla giuria internazionale presieduta da Ann Welch, sempre pronta a collaborare dall'alto della sua grande esperienza.

L'innovazione della partenza con orologio a terra ha funzionato impeccabilmente con i vantaggi pratici che ci si riprometteva dal punto di vista organizzativo e con gli inconvenienti insiti nel sistema cronofotografico dal punto di vista sportivo. Riteniamo, anche per i commenti qualificati che abbiamo sentito, che con una parziale meccanizzazione dei movimenti dei teli e con un obbligo per i concorrenti di annunciare per radio il passaggio del traguardo il sistema sia destinato a diffondersi.

Ci auguravamo nella presentazione dell'avvenimento che esso potesse risultare un incontro amichevole tra volovelisti, e tale ci sembra sia stato, con una particolare citazione alle squadre olandese e inglese che con i loro parties hanno contribuito a rallegrare ed amalgamare l'ambiente.

Doveva anche essere, e lo è stata, una prova generale per i Mondiali 1985: cerchiamo di trarre buon frutto dalla valida esperienza fatta e dalle osservazioni che ci potranno venire da chi vi ha partecipato per far sì che Rieti 1985 sia un Campionato da ricordare.





# CLASSE 15 METRI

Class.	Concorrente	Naz.	Aliante	N. di gara	Prova n. 1 - 30.7.82		Prova n. 2 - 31.7.82		Prova n. 3 - 1.8.82		Prova n. 4 - 2.8.82		Prova n. 5 - 5.8.82		Prova n. 6 - 6.8.82		Prova n. 7 - 7.8.82		Prova n. 8 - 9.8.82		Punteggio finale corretto	% su 7131		
					Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df	Δ Km	df			Δ Km	df
1	Musters Kees	NL	Ventus A	MS	2	88,770	993	7	99,203	452	16	370,7	790	1	65,874	1000	21	391,6	563	7	194,0	444	6,079	85,2
2	Schubert Alf	A	Ventus B	AS	7	87,797	906	8	98,315	445	5	76,779	957	5	61,959	971	6	86,857	845	6	194,0	444	6,041	84,7
3	Pare Daniel	NL	Ventus B	NL	1	89,318	1000	6	100,581	462	28	280,8	598	2	64,737	992	18	72,315	710	3	199,8	457	5,970	83,7
4	De Orleans B. A.	E	ASW 20	AJ	14	75,402	825	3	102,808	479	4	76,900	957	14	136,4	501	3	105,853	971	5	211,1	814	5,895	82,7
5	Lamm Max	CH	ASW 20	ML	6	82,364	912	16	91,692	395	24	349,7	745	6	59,620	954	16	92,888	765	4	194,0	444	5,872	82,3
6	Peter Ernst G.	D	ASW 20	61	27	141,2	339	1	129,484	680	18	370,9	790	3	63,121	980	1	103,466	1000	11	199,2	407	5,727	80,3
7	Colombo Vittorio	I	ASW 20	82	8	81,061	896	5	100,663	463	21	370,3	789	27	119,4	438	5	102,789	922	9	194,0	426	5,592	78,4
8	Ax Goran	S	ASW 20	71	15	75,216	822	18	22,725	357	2	87,418	997	17	129,6	476	15	92,993	766	10	199,3	807	5,535	77,6
9	Haemmerle Andreas	A	Ventus A	63	12	77,208	847	12	95,809	426	20	370,3	729	30	79,780	556	22	392,2	563	7	211,1	814	5,412	75,9
10	Petterson Ake	S	LS 3A	XZ	3	87,066	972	29	75,342	290	1	88,340	1000	18	129,4	475	9	86,534	842	13	181,0	698	5,349	75,0
11	Haggenmueller Reinha	A	ASW 20F	C6	16	74,861	818	11	96,566	432	8	407,09	868	21	119,4	438	17	90,857	732	12	184,3	710	5,315	74,5
12	Kuittinen Markku	SF	ASW 20	MK	22	191,2	459	13	92,769	404	15	370,7	790	9	100,514	886	7	86,847	845	11	193,6	746	5,211	73,1
13	Monti Roberto	I	Ventus B	B6	11	78,553	864	2	108,703	524	22	349,7	745	19	119,4	438	4	104,834	955	22	137,7	531	5,194	72,8
14	Ronnestad Einar	N	ASW 20	90	9	79,354	874	9	97,960	443	3	86,083	992	12	159,4	585	11	96,770	827	15	107,2	245	5,178	72,6
15	Teunisse Peter	NL	ASW 20	ET	17	71,675	778	10	97,575	440	14	370,7	790	29	118,0	433	12	96,699	825	10	178,2	407	5,046	70,8
16	Asikainen Mikko	SF	ASW 20F	MA	18	67,247	722	28	68,680	290	31	168,8	360	9	55,700	926	24	85,192	642	16	167,6	646	4,623	64,8
17	Kuusisto Simo	SF	Glasfl. 304	PC	29	120,5	289	35	—	0	6	75,771	953	8	55,858	927	13	93,861	780	15	107,2	245	4,595	64,4
18	Dossing Erik	DK	ASW 20FP	LN	4	84,715	942	20	85,272	347	12	407,09	843	28	118,8	436	14	93,614	776	31	137,7	581	4,542	63,7
19	Bulukin Birger	N	ASW 20F	C2	20	71,787	704	19	86,186	354	7	407,09	868	10	161,4	593	29	82,112	568	17	154,8	597	4,445	62,3
20	Ebner Hugo	A	ASW 20	F1	5	84,472	939	22	82,895	329	10	396,5	845	23	119,4	438	28	82,184	594	25	137,7	531	4,399	61,7
21	Hersen François	F	ASW 20F	RC	10	78,575	865	15	94,888	402	25	349,7	745	24	119,4	438	7	102,025	910	32	137,7	531	4,385	61,5
22	Wittek Stanislaw	PL	ASW 20F	C1	13	76,485	838	31	203,2	244	13	370,7	790	20	119,4	438	21	86,775	667	23	171,0	659	4,233	59,4
23	Stouffs Henry	B	ASW 20	78	31	120,5	289	23	84,880	327	11	396,5	845	15	136,4	501	22	86,297	660	27	137,7	531	4,391	61,6
24	Taimioja Antti	SF	Glasfl. 304	PS	25	181,2	435	17	91,057	391	17	370,7	790	16	132,4	486	25	84,901	638	8	211,1	814	4,385	61,5
25	Wienberg Ib	DK	Pik 20B	B7	21	64,257	684	14	92,542	402	9	406,9	867	13	158,4	582	34	237,1	204	30	137,7	531	4,233	59,4
26	Urbani Luca	I	ASW 20	BC	19	66,105	708	25	79,670	305	19	370,3	789	30	114,4	420	8	101,070	895	33	137,7	531	4,006	56,2
27	Lafjell Lasse	N	ASW 20F	C3	32	118,3	284	24	80,437	311	23	349,7	745	11	159,4	585	31	75,275	484	11	137,7	531	4,001	56,1
28	Lysakowski Edward	GB	Ventus B	303	30	120,5	289	30	80,393	259	27	303,9	648	26	119,4	438	18	90,857	732	17	153,4	591	3,957	55,5
29	Garton Christopher	GB	Ventus B	ELG	33	71,5	72	4	100,745	464	26	319,5	681	22	119,4	438	16	84,266	627	26	137,7	531	3,925	55,0
30	Van Steinfoorn Jaap	NL	ASW 20	AA	23	187,2	449	26	55,963	290	33	—	0	34	—	0	26	84,645	634	14	218,1	841	3,830	53,7
31	Rantet Jacques	F	Ventus A	JR	28	134,2	322	21	86,211	337	30	197,3	421	35	—	0	20	87,828	684	26	137,7	531	3,213	45,1
32	Gjorup Charles	DK	Mosquito	T7	26	178,2	428	33	102,7	123	29	257,2	548	25	119,4	438	33	286,9	221	29	137,7	531	3,192	44,8
33	Macfadyen Timothy	GB	ASW 20	EEE	24	183,2	440	34	—	0	35	—	0	31	114,4	420	19	90,031	719	24	137,7	531	3,029	42,5
34	Bertels Annemarie	B	ASW 20	AM	34	—	0	32	144,7	174	34	—	0	33	103,7	381	32	73,335	453	35	—	0	2,858	40,1
35	Pincus Michael	IL	ASW 20F	C4	35	—	0	27	58,296	290	32	156,0	332	32	109,8	403	35	200,8	172	34	117,7	169	1,820	25,5
																							1,710	24,0

## CAMPIONATI IN SCANDINAVIA

Ironia del destino!

La rivista danese Flyv di settembre rileva che nel periodo in cui a Rieti si avevano otto giorni volativi in occasione dei Campionati Europei, in Danimarca per i campionati nazionali se ne avevano ben undici. Nelle classi FAI hanno partecipato in tutto 27 concorrenti.

Ancora meglio, dal punto di vista meteorologico, sono andati i campionati svedesi (12-19 giugno), vinti da Pettersson davanti ad Ax nella 15 metri e da Kjallstrom davanti ad Ottoson nella standard. Nella sesta delle sette prove sono stati dati triangoli di 761,7 Km nella 15 metri e di 510,7 Km nella standard. Hanno vinto rispettivamente Pettersson a 110 di media con 18 rientri su 20 partenti e Kjallstrom a 103 Km/h con 26 rientri su 26. Nella giornata precedente Ax e Pettersson dopo aver ultimato il percorso di gara di 441,1 Km hanno effettuato un tentativo di primato sui 300 Km che è riuscito ad Ax con 123 Km/h.

## PRIMI COMMENTI SUGLI EUROPEI

In un primo breve articolo sugli Europei Luftsport di settembre dice nel sottotitolo: «Rieti, Mecca del volo a vela». Nel testo si dice tra l'altro: «Anche se quest'anno il tempo in alcune giornate non è stato proprio il tipico «tempo reatino», purtuttavia tutti i concorrenti sono stati pieni di elogi per l'inizio straordinariamente

felice di una nuova serie di competizioni di volo a vela». E più avanti ancora: «Se si considerano i Campionati Europei come un test per i Mondiali che si svolgeranno a Rieti nel 1985, ci si può rallegrare già da oggi per quell'avvenimento».

Anche Aerokurier e Aerorevue hanno dedicato ampio spazio ai primi Campionati Europei, in particolare il primo.

Nel prossimo numero pubblicheremo una sintesi di tutto quanto è stato scritto sulle riviste straniere. Non tanto per i probabili elogi ed il relativo incensamento, quanto perchè ne resti traccia e soprattutto memoria per chi dovrà operare in futuro.

## RIVEDUTA & CORRETTA LA NORMATIVA PER SCUOLE E BREVETTI

Abbiamo incontrato a Rieti il Com.te Santini di Civilavia il quale ci ha gentilmente consegnato copia del Supplemento n. 10 del Bollettino Ufficiale di Civilavia.

E' una circolare piuttosto voluminosa che riordina tutta la materia riguardante i programmi per l'ottenimento dei vari brevetti. Ha il pregio di contenere tutto e di essere l'ultima essendo notificata in data 20 luglio 1982. E' nostra intenzione farne un «quaderno di volo a vela» stralciando tutto quanto riguarda la nostra attività, in modo che i volovelisti siano più ampiamente informati in proposito.

# Chiaralba

*tintoria meccanica moderna s. p. a.*

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 300.000.000

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



## *Risposte al questionario*

*Al termine degli europei, rinnovando un'abitudine ormai invalsa da tempo dopo i nazionali (e quest'anno l'eccezione conferma la regola), abbiamo distribuito ai concorrenti un breve questionario che ci permettesse di raccogliere in piena libertà le opinioni di quei piloti che intendevano esporle più o meno sinteticamente.*

*Le domande erano le seguenti:*

- 1) Qual'è la Vostra opinione generale su questo Primo Campionato Europeo?*
- 2) Qual'è la Vostra opinione sul contenuto agonistico delle prove effettuate dalla Vostra Classe di appartenenza?*
- 3) Qual'è la Vostra opinione sul sistema utilizzato per il traguardo di partenza?*
- 4) Quali suggerimenti potete formulare circa l'organizzazione e la logistica?*
- 5) Pensando ai Campionati Mondiali 1985, cosa suggerite?*

*Ecco le risposte che ci sono finora pervenute, nel prossimo numero pubblicheremo le altre e forse, se si degneranno, anche quelle dei piloti italiani.*

---

### **Hans-Peter Schueller** **Caposquadra Germania Occidentale**

- 1) Buona.
- 3) Ha funzionato molto bene. Abbiamo confrontato i risultati ufficiali con le nostre stesse rilevazioni. Tutto perfetto.  
Un ulteriore vantaggio: il sistema di rilevazione a terra risulta più economico della rilevazione fotografica.
- 4) Dovreste cercare di dare i risultati con una maggiore rapidità; per esempio i piloti che si dimenticano di presentare i propri documenti dovrebbero avere dei punti di penalità.
- 5) Dovreste cercare di costruire una piscina. Ciao!

### **Charles Gjorup - Danimarca**

- 1) Non penso che sia stato organizzato bene quanto una competizione danese.
- 2) Ritengo che le prove fossero in generale troppo lunghe.
- 3) Non penso che serva allo scopo poichè le persone a terra non possono seguire la gara nella stessa maniera.

### **Eddy Huybreckx - Belgio**

- 1) Sebbene le ottime condizioni atmosferiche per le quali Rieti è famosa quest'anno ci abbiano abbandonato, l'opinione generale della squadra belga è che Rieti '82 sia stata una competizione altamente qualificata ed indimenticabile.

- 2) Quest'anno le prove sono state alquanto sconvolte e ci sono stati troppi atterraggi fuori campo in una zona non adatta a tale scopo.
- 3) Il sistema utilizzato per il traguardo di partenza ha funzionato molto bene ma dovrebbe diventare obbligatorio informare gli organizzatori del tempo di partenza dei piloti, diciamo entro 15 minuti dalla partenza; altrimenti la sola cosa interessante, cioè confrontare i tempi di volo subito dopo il termine, finirebbe per scomparire.
- 4) Alcune osservazioni generali:
  - non rimaneva spazio sufficiente per i piloti che volevano posticipare il loro decollo e partire dietro la propria classe;
  - i traineratori dovrebbero portare un numero chiaramente visibile sulla parte superiore dell'ala così da poter essere contattati immediatamente in caso di bisogno;
  - si dovrebbe prevedere una frequenza d'emergenza grazie alla quale i piloti possono contattare altri piloti che hanno già atterrato per chiedere informazioni sulle condizioni dei terreni circostanti ecc...
  - si dovrebbe evitare che la linea di traguardo si trovi a più di 90° rispetto l'ultimo tratto del circuito.

### **Michael Carlton - Gran Bretagna**

Vi scrivo per ringraziarvi sia personalmente che a nome dei miei colleghi della squadra inglese per la cortesia e la collaborazione avuta a Rieti.

Circa il questionario risponderai come segue:



- 1) Tutto benissimo, una cosa da ripetersi nel quadro del calendario volovelistico biennale.
- 2) Nessuna critica. A causa del tempo le prove hanno presentato notevoli difficoltà, particolarmente derivanti dal sistema usato di partenze ritardate.
- 3) Eccellente per i piloti che si spaventano degli altri. La mia opinione personale è che il largo uso del sistema di rilevazione a terra allontana ulteriormente il volo a vela dagli occhi del pubblico, a scapito della gara.
- 4) Applaudo l'organizzazione ma si deve dare maggior attenzione alla elasticità delle prove e, quel che più conta, non appena il volo è possibile. Quasi senza eccezione ogni giorno a Rieti '82 gli alianti partivano da una a tre ore dopo l'inizio di una adeguata attività termica. Nel caso auspicato, penso che molte più prove sarebbero portate a termine.

### Guy Sander - Belgio

- 1) Opinione generale eccellente malgrado le condizioni meteo piuttosto avverse.
- 2) Circa gli aspetti sportivi, le prove sono state ben scelte ma con le seguenti osservazioni:
  - la giornata in cui la maggior parte degli alianti sono andati fuori campo tra Pettorano e Sulmona avrebbe potuto essere evitata con una migliore previsione meteorologica o una scelta di un diverso punto di virata;
  - l'ora del decollo è stata quasi sistematicamente troppo ritardata. E' raro che degli alianti siano tornati a terra per mancanza d'ascendenze;
  - l'ora di apertura del traguardo era pure troppo tardiva, soprattutto per le classi che partivano ultime. Il risultato di una partenza troppo ritardata è la messa fuori gara sistematica dei concorrenti meno veloci (ciò vale anche con condizioni del tempo buone);
  - il rientro dovrebbe sempre avvenire con un punto di virata a Nord (anche molto vicino, quale p.e. Ripa Sottile) così da aumentare la sicurezza al momento della planata finale sulla valle del Salto.
- 3) Il sistema «Ground Clock» è una innovazione molto interessante. I principali vantaggi sono:
  - niente comunicazione radio obbligatoria, partenza silenziosa;
  - minori possibilità di voli in gruppo;
  - partenza molto rapida e raggruppata di numerosi concorrenti qualora le condizioni meteo lo esigano;
  - partenze a 2000 metri, cioè con un guadagno di 15 minuti rispetto ad una normale partenza. La corsa parte subito.

La questione importante è l'organizzazione a terra e la decisione in caso di difficoltà impreviste a terra. Bisognerebbe forse prevedere una procedura di riserva. Per poter dare dei risultati si potrebbe rendere obbligatoria la trasmissione agli

organizzatori dell'ora di partenza da parte della squadra entro i 30 minuti successivi alla partenza.

- 4) L'organizzazione generale era ottima, con qualche osservazione:
  - il ruolo dei capi squadra era abbastanza importante. Questo va bene in linea di principio (a meno che il capo squadra non sia bravo). Sarebbe utile che **tutte** le decisioni prese in queste riunioni siano **ripetute** in modo breve al briefing per informare **tutti** i piloti;
  - ci sono dei problemi circa la trasmissione delle informazioni sui fuori campo. Non bisogna MAI modificare una sola parola di quanto dicono i piloti al telefono. Qualche numero di telefono in più sarebbe utile. Penso che si debba **esigere** che i piloti diano **personalmente** la loro posizione anche in caso di atterraggio in gruppo nello stesso campo;
  - sarebbe utile avere dell'erba nel campeggio! e un po' più di spazio a disposizione per ciascun concorrente o nazione;
  - sarebbe utile precisare **prima** dell'insediamento dei concorrenti qualche norma per l'utilizzazione del campeggio, i parcheggi degli alianti ecc... che sono stati più o meno bene improvvisati.
- 5) Per il Campionato Mondiale 1985 valgono pure le osservazioni di cui al precedente punto 4.
 

Inoltre, se si potesse convincere la FAI, sembrerebbe interessante dare a un concorrente la possibilità di scartare una prova. E' particolarmente importante in montagna e/o in caso di cattive condizioni meteo in quanto la fortuna o certe condizioni molto locali possono giocare un ruolo troppo grande.

### Baer Selen - Olanda

- 1) La competizione è stata organizzata molto bene. Niente da invidiare ad un campionato del mondo.
- 2) Le prove erano un po' difficili, particolarmente per coloro che per la prima volta si trovavano a Rieti. I piloti che conoscevano la zona hanno avuto in alcuni giorni un netto vantaggio. Di norma le gare di velocità dovrebbero avere una durata tale da supporre che la maggior parte dei concorrenti possano portarle a termine. Il secondo giorno (pilone in sottovento sulle montagne), il terzo giorno (prova troppo lunga), quarto giorno (brutto pilone per la 15 m e la libera) nonché il 7° e l'8° giorno hanno dimostrato che gli organizzatori hanno prestato poca attenzione all'applicazione di questa norma.
- 3) Il sistema usato per il traguardo di partenza sembra funzionare bene. Il solo problema potrebbe essere dato dal limite dell'altezza. Un controllo accurato con l'ausilio del film non può essere possibile. Sarà pertanto necessario tralasciare il limite dell'altezza o controllarlo in altro modo.
- 4) Sono necessarie maggiori linee telefoniche per comunicazioni esterne. Sarebbero inoltre utili negozi alimentari sul campo.

- 5) Non ci resta che sperare in un tempo migliore. Solo così sarà un grande Campionato del Mondo.

### **Paul Bourgard - Belgio**

- 1) Ottima organizzazione. Peccato per le condizioni atmosferiche.
- 2) Scelta delle prove valida ma decollo **sempre** troppo ritardato, ciò che ha aumentato considerevolmente il numero dei fuori campo.
- 3) Impeccabile in quanto ripristina il volo individuale; l'intervallo di un minuto sarebbe sufficiente con segnale radio 15 secondi prima.
- 4) Nulla.
- 5) Prevedere via d'accesso **carrozzabili** per il campeggio e un ampliamento del parcheggio aliante.

### **Anonimo pennarello verde**

*(N.d.R.: Il contenuto ci induce alla pubblicazione anche se anonimo).*

- 1) Un po' troppo irregolare, il terreno e le colline favorivano il raggruppamento.
- 2) Troppo lungo per piloti a velocità appena al di sotto della massima.
- 3) L'avete saputo usare. Va bene.
- 4) Non trattate le persone come bambini capricciosi!!
- 5) Non irrigiditevi sulle norme ma siate flessibili dove questo può essere giustificato e non influisce sui risultati della gara.  
Alle domande si deve rispondere con una spiegazione e non con «queste sono le norme».

### **Holger Lindhardt - Caposquadra Danimarca**

- 3) Va veramente bene quando i piloti segnalano il tempo a una postazione.
- 4) Dovete disporre di materiale, in vendita, per le riparazioni degli aliante.
- 5) Saremo lieti di parteciparvi nuovamente.

### **Jaroslav Vach**

#### **Caposquadra Cecoslovacchia**

- 1) Il campionato è stato ad altissimo livello, è stato preparato molto bene e l'organizzazione è stata eccellente.
- 2) I piloti cecoslovacchi hanno volato nella classe Standard e Libera. Le prove sono state un po' troppo lunghe considerate le condizioni meteo. E' stata una grande competizione ma il tempo è stato piuttosto cattivo.
- 3) Il sistema dell'orologio a terra è un'idea eccellente sia per la gara che per la sicurezza dei piloti.

- 4) Spero che sul campo cresca dell'erba per i prossimi campionati (possibilmente senz'acqua).
- 5) Per la sicurezza dei concorrenti è importante che gli organizzatori usino i limiti di altezza. Con l'uso del compass Bohli molti piloti hanno volato tra le nubi senza norme VFR. Questo è stato molto pericoloso per gli 83 piloti sia vicino all'orologio a terra che lungo il percorso. Il volo era pericoloso perchè la visibilità era scarsa e la copertura delle nubi di 6-8/8. Gli organizzatori possono fare qualche cosa a questo proposito.

La mia seconda annotazione riguarda il peso degli aliante prima del decollo. Questo deve aver luogo subito prima del decollo e penso che il problema tecnico possa essere risolto come a Paderborn nel 1981.

### **Alvaro J. de Orleans B. - Spagna**

- 1) Buona.
- 2) Buona. Prove assai selettive.
- 3) Migliora nettamente il contenuto agonistico della gara, eliminando la «strozzatura» del sistema «start gate».
- 4) Colmare la grave lacuna delle classifiche; controllare più efficacemente il luogo esatto della dichiarazione di atterraggio.
- 5) a) Mantenere il livello delle cerimonie ufficiali all'azzeccatissimo livello degli europei: formali ma brevi!  
b) Meteo: proiettare foto Meteosat su schermo TV tipo Sony 1,5 x 2 m in un locale aperto ai concorrenti.

### **Federico Blatter - Svizzera**

- 1) E' un'ottima occasione di confronto. L'Europa è la culla del volo a vela e tenuto conto del livello agonistico dei concorrenti si può considerare il 1° Campionato Europeo alla stregua di un Campionato del Mondo.
- 2) Considerate le condizioni meteo, i temi assegnati mi sono sembrati ben scelti.
- 3) L'idea dell'orologio a terra è buona. La movimentazione dovrà, se possibile, adeguarsi alla tecnologia degli anni '80! La partenza in silenzio è anche preferibile sotto il profilo della sicurezza del volo.
- 4) L'organizzazione si è dimostrata a livello di campionato mondiale. Sarebbe auspicabile un grande pannello per l'immediata diffusione dei risultati.
- 5) Campionati del mondo 1985: la piscina e gli alberi intorno al campeggio; il completamento delle opere iniziate, anche per il parcheggio aliante.

Abbiamo saltato l'inserimento nel n. 152 ma rieccoci puntuali in questo n. 153. Per fine anno ricuperemo anche le pagine in quanto — purtroppo — il materiale si fa sempre più abbondante. La sperimentazione dei nostri collaboratori è stata forse fin troppo spinta ma è colpa della sete del sapere.

Da questo numero introduciamo — grazie alla cortesia dell'amico Roger Biagi — anche delle vignette dedicate alla nostra rubrica. Sono opera di Beauville, un bravo volovelista francese, ed in francese abbiamo lasciato il testo, peraltro molto chiaro, che le accompagna.

La collaborazione dei volovelisti stenta a decollare, è vero che il materiale non ci manca ma noi vorremmo acquisirne tanto per utilizzarlo fino a quando non sarà più necessario. Speriamo.

La Redazione

## L'angolo della sicurezza

a cura di JACOB C.

### CAP. 4 - L'entrata in termica (e nel roccolo)

*L'entrata in termica presenta problemi per la sicurezza soprattutto se nell'ascendenza in cui si sta entrando ci sono già altri alianti (roccolo).*

*Quando si è da soli, si può aggredire la termica come si vuole.*

*Esistono diverse tecniche che suggeriscono tutte più o meno di richiamare quando si ritiene di essere entrati in ascendenza, e dopo aver smaltito la velocità inclinare e procedere al centraggio.*

*Queste tecniche non sono però più applicabili quando nella termica stanno spiralandi altri alianti (roccolo).*

*Innanzitutto è difficile valutare esattamente quanto sarà il guadagno in quota, poichè a quello dovuto alla conversione della velocità in quota si aggraverà quello incognito dovuto all'effetto dell'ascendenza.*

*In secondo luogo, il centraggio che quando si è da soli si può fare a piacere, in caso di volo in roccolo deve tener presente anche le traiettorie degli altri alianti. Tornando all'entrata in roccolo, essa deve essere fatta dall'esterno: cioè dopo aver tirato e smaltito la velocità si cercherà di entrare nel roccolo dagli spazi liberi tra un aliante ed il seguente facendo in modo di non interferire nelle traiettorie di chi già sta spiralandi.*

*Mi rendo conto che rende molto di più passare in mezzo al roccolo e giusto nel centro dell'ascendenza tirare e scarponare l'aliante in prestallo al culmine della richiamata.*

*Rende senz'altro di più finchè va bene, ma se sulla vostra strada trovate qualcun altro che magari ha*

*l'abitudine di guardare più gli strumenti che fuori, potrebbe andare male.*

*Questo è il secondo punto importante dell'entrare e dello stare in termica.*

*Mi riferisco all'abitudine di guardare fuori anzichè dentro. Non c'è veramente niente dentro che possa aiutare a salire o a correre di più. Tutto quello che ci interessa sapere e vedere è FUORI.*

*Ciononostante, molti volano ancora guardando troppo a lungo i loro strumenti e comunque non osservando a sufficienza quanto succede attorno a loro.*

*Una volta inseriti nel roccolo, il gioco non è finito e continua.*

**STRINGERE LA TERMICA:** ci sono due atteggiamenti netti e contrapposti a proposito dello stringere la termica: chi intende stringere è sempre profondamente convinto di essere circondato da «bombardieri» che girano largo e fuori dal nocciolo.

*Chi viene stretto e si vede sfilare la pancia di un altro sulla capottina è portato a pensare che si tratti del solito «pazzo» e che oltretutto stringere così non gli servirà a niente poichè la termica è molto larga. In realtà possono aver ragione tutti e due in quanto a volte è necessario stringere, a volte non serve.*

*A noi interessa chiarire, ai fini della sicurezza, come procedere nel caso si debba necessariamente stringere.*

*Una volta deciso di stringere l'aliante che ci precede, occorre passare all'interno con una spirale decisamente più stretta evitando accuratamente, nella fase di sorpasso di allargare.*

*E' bene curare inoltre che chi sta per essere sorpassato all'interno non stia a sua volta stringendo ma abbia una spirale regolare.*

*Se siete in contatto radio con chi volete stringere, è prudente avvertirlo della vostra manovra con un semplice: «XY PASSO AL TUO INTERNO» oppure «XY GUARDA CHE STRINGO».*

**TRAIETTORIA IN ROCCOLO:** la cosa che mi colpisce maggiormente in alcuni roccoli è la tendenza di certi piloti a puntare all'interno della spirale cioè davanti al muso dell'aliante che precede anziché all'esterno, cioè dietro la coda. Ciò è probabilmente dovuto alla preoccupazione di non uscire dalla termica, ma le conseguenze di un simile comportamento: correzioni e manovre di scampo per evitare collisioni, sono di gran lunga peggiori dell'eventualità di girare un po' larghi. In roccolo, le correzioni di traiettoria di un aliante si ripercuotono e interessano molti più alianti dei due inizialmente interessati alla manovra originale.

E' bene perciò in roccolo limitare il più possibile le manovre brusche e di ampia intensità.

Concludendo: prudenza, correttezza e occhi aperti!



## **VOUS COMMENCEZ Á VOUS DÉFENDRE**

...MAIS PAS AU POINT DE CRITIQUER LES AUTRES - LES MONITEURS SONT LÀ POUR ÇA -

### **CAP. 5 - "Diruttori aperti in decollo"**

Dopo le considerazioni generali sulla sicurezza apparse negli articoli precedenti, ecco un rapporto d'incidente.

Vorremmo tanto che il nostro angolo della sicurezza parlasse solo in teoria di come essere più sicuri, mentre i rapporti di incidenti, anche se di indubbia utilità, ci piacciono molto meno.

Ci piacciono ancora meno quando la conclusione è, come nel caso presente, fatale per il pilota. E'

appunto nella speranza di non dover più pubblicare articoli come questo che conduciamo la nostra campagna per la sicurezza.

A volte un incidente è dovuto ad una sola causa, altre volte ad una concatenazione di cause.

Per rendere più chiara «la lezione», ci riferiamo sempre alla causa principale sottintendendo il fatto che fretta, impreparazione, stanchezza, tensione ecc., sono in genere componenti secondari di ogni incidente.

Ecco i fatti: Il trainatore tese il cavo e si fermò in attesa dell'«ok» per iniziare il decollo. La persona che teneva l'ala diede il via ed il decollo iniziò senza problemi.

Come di consueto, le persone presenti sul campo seguirono con gli occhi la corsa dei due aeromobili notando che il distacco da terra dell'aliante era insolitamente ritardato.

Contemporaneamente osservando le ali notarono i diruttori aperti. Il decollo proseguì e a fatica trainatore e aliante si staccarono dal suolo.

Alla fine della pista, non riuscendo a salire, il trainatore livellò ad una quota di 50-60 metri. Fino allora, il pilota dell'aliante che si era mantenuto molto più basso del traino e sempre con i diruttori completamente aperti, fu visto iniziare una brusca cabrata e portarsi decisamente al di sopra della quota del traino.

Avendo difficoltà a mantenere la velocità a causa della grande resistenza creata dall'aliante con i freni aperti, il trainatore continuò il volo livellato e accennò una picchiata per aumentare la velocità. La posizione dell'aliante continuava ad essere molto alta rispetto al normale e con i freni aperti.

A questo punto, il pilota dell'aliante rendendosi conto che qualcosa non funzionava, anche se non realizzando che aveva i diruttori aperti, sganciava. La quota stimata era sui 50 metri.

L'aliante, diruttori completamente aperti, manteneva per qualche secondo le ali livellate aumentando l'incidenza a seguito dell'azione sulla cloche (indietro), poi stallava e iniziava una repentina spirale destra con assetto picchiato.

L'aliante impattava il suolo dopo pochi secondi con un assetto picchiato quasi verticale. Il pilota dell'aliante fu rinvenuto svenuto e gravemente ferito. Morì durante il trasporto all'ospedale.

L'aliante, benchè danneggiato nella parte anteriore, fu sottoposto ad accurato controllo e risultò avere i comandi correttamente collegati e funzionanti. Il trainatore atterrò senza problemi.

Vediamo di trarre una morale da questo incidente.

In quasi tutti gli alianti, la manopola dei diruttori per raggiungere la posizione «bloccati» deve superare una certa resistenza. Questa resistenza si incontra ovviamente anche al momento dello sblocco.

Tale resistenza o attrito è necessaria per evitare che i diruttori escano quando l'ala è sollecitata

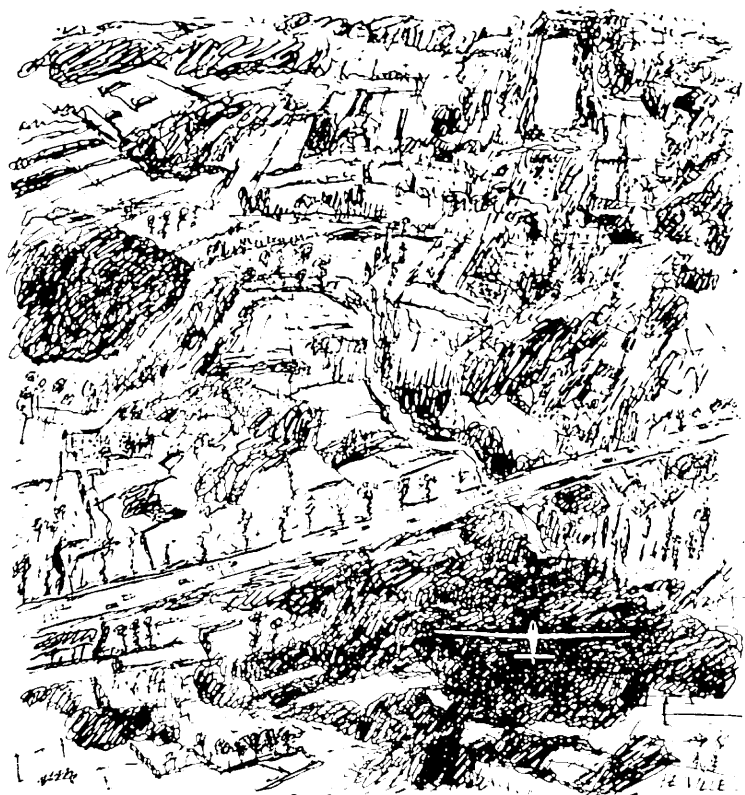
(turbolenza, alta velocità, ecc.). A terra, per gravità, i diruttori anche se non bloccati, tendono a stare «dentro», poi durante il traino, per la flessione delle ali, i sobbalzi della corsa di decollo e l'azione del flusso d'aria sull'ala, possono uscire.

Se il pilota è impegnato nel decollo, può non accorgersi.

**LA RICETTA:** Per prima cosa, il check list (vedi angolo della sicurezza n. 2).

Come seconda regola, se non avete la mano sinistra già impegnata coi flaps, tenetela sui diruttori così, se per caso vi escono, ve ne accorgete e li ricacciate dentro.

Terzo: se avete dei dubbi perchè il trainatore si agita e non sale, prima di pensare a una perdita di potenza o a quant'altro, guardate fuori lungo le vostre ali. Forse, il motivo dell'agitazione del trainatore è proprio lì.



**VOUS AVEZ CHOISI VOTRE TERRAIN À TEMPS**  
IL N'EST QUAND MÊME PAS BIEN GRAND,  
PRENEZ LE DE LOIN.

**CAP. 6 - Piantata in decollo o del rientro a bassa quota**

Mi riferisco al precedente articolo (A.D.S. n. 5) in cui il pilota dimenticava di bloccare i diruttori e appena dopo il decollo constatato che il trainatore non saliva, decideva di sganciare. Durante l'inchiesta, risultò che alcuni testimoni (piloti di volo a

vela) pur confermando che durante il decollo e il traino l'aliante aveva i diruttori aperti, formularono l'ipotesi che il pilota avesse peggiorato la situazione tentando di virare per ritornare in campo.

In effetti, lo sgancio avvenne a 50 metri (stimati) di quota poco dopo il sorvolo della testata pista e l'aliante si infranse al suolo in spirale picchiata allineato con la pista dopo una spirale di circa 180°. In quel caso, la causa principale dell'incidente fu senz'altro l'aver dimenticato di bloccare i diruttori, ma non è escluso che il non aver mantenuto la direzione può aver influito sull'entità dei danni sofferti.

Vediamo di analizzare i fatti.

Dopo aver constatato che il trainatore non saliva anzi scendeva, il pilota pensò che qualcosa non doveva funzionare e decise di sganciare. Evidentemente non si era accorto dei diruttori aperti altrimenti li avrebbe chiusi e avrebbe continuato il traino.

Questa supposizione è confermata dai testimoni che lo videro arrivare in terra con i freni ancora aperti.

Una volta sganciato, e a quella quota (ca. 50 metri) è molto difficile dire cosa avrebbe potuto fare.

Probabilmente il pilota dell'aliante pensò che il trainatore aveva dei problemi di motore (decollo lungo e inizio di picchiata) e pensò di ritornare in campo. Ma a quella quota (50 metri e bassa velocità), siamo al limite della convenienza alla virata anche con i diruttori chiusi!

Ammettiamo per ipotesi (solo per ipotesi perchè l'inchiesta confermò che la leva dei diruttori era funzionante) che per un qualunque motivo il pilota non potesse chiudere i diruttori. L'unica possibilità di uscirne alla meno peggio era quella di mantenere la velocità e perciò il controllo andando diritto. Certo sarebbe stato questione di pochi secondi a causa della bassa quota e dei freni aperti, ma l'impatto sarebbe avvenuto con un assetto più consono a sopportare la botta.

La mia è una considerazione di ordine generale non conoscendo la natura del terreno dopo la testata pista è difficile formulare delle ipotesi. Rimane tuttavia il fatto che molti incidenti in decollo con conseguenze a volte gravi o fatali, avrebbero potuto averne di molto meno gravi se il pilota fosse andato diritto.

E' difficile stabilire fino a che quota conviene andare diritto e quando inizia la possibilità di virare e rientrare sulla pista.

Questo limite di convenienza dipende dal tipo di aliante, dal livello di pilotaggio e da tante altre cose.

Generalizzando e calcolando che la caduta media in simili circostanze è sui 2 metri al secondo e dato che 180° richiedono all'incirca 20 secondi, si potrebbe indicare in 40-50 metri la quota minima. Naturalmente la velocità al momento dello sgancio

non deve essere troppo bassa, altrimenti occorre aggiungere anche la quota da perdere per riportarla al valore opportuno di virata.

La seconda considerazione (oltre a quella dell'andare dritti se troppo bassi), è perciò quella di man-

tenere ad ogni costo la velocità.

Potrebbe sembrare naturale, così vicino al terreno, richiamare e tenere su il muso, deve essere invece istintivo mantenere la velocità e il controllo fino a terra.

## Cosa scrivono gli altri

L'autorotazione è rimasta per lungo tempo terrore dei piloti (numerosi sono quelli che persero la loro vita nel tentare di scoprire un metodo per «uscirvi»), poi, sviluppandosene la tecnica, essa è divenuta una cosa considerata come pericolosa solamente allorché l'altezza sia insufficiente per avere il tempo di riprendere il controllo dell'apparecchio.

La messa in autorotazione, per brevemente riassumere, può tradursi in parecchi casi. Occorre riunire due condizioni:

- 1) essere ai grandi angoli,
- 2) essere in attacco obliquo.

La messa ai grandi angoli può essere volontaria (stallo voluto, spirale a grande o troppo debole velocità, ripiegamento brutale), o involontaria (raffica ascendente, ripiegamento brutale).

E' egualmente per l'attacco obliquo che può essere provocata volontariamente od involontariamente (virata derapata per difetto di qualità di pilotaggio, raffica, ascendente sotto una sola ala, dissimetria dell'apparecchio: svergolamento delle ali per esempio).

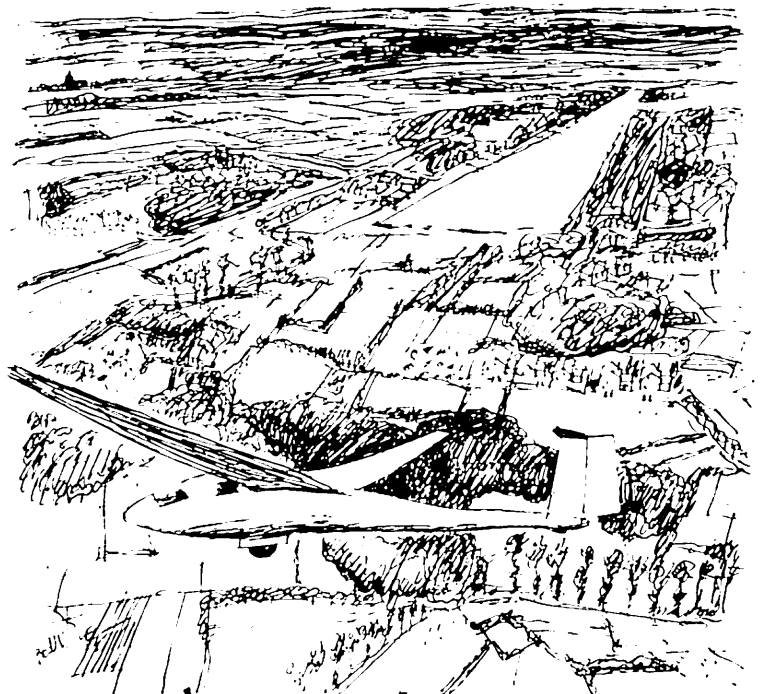
Il **centraggio** ha anche un'enorme importanza, pel fatto che un centraggio troppo arretrato può portare ad una autorotazione «stabile», cioè all'impossibilità di uscirvi. In ogni caso, ecco, voi siete in autorotazione!

Si possono presentare due tipi: autorotazione normale e autorotazione detta «piatta». Vediamo il primo caso, che è di molte volte il più semplice ed il meno pericoloso.

La classica manovra di uscita consiste nel mettere simultaneamente la leva in avanti e la pedaliera all'esterno. In realtà, il problema si complica quando si tratta dell'azione leva in avanti. In effetti, mettere veramente la leva in avanti (diciamo al cruscotto) può presentare degli inconvenienti gravi:

- accelerazione dell'autorotazione (ancora aggravata se l'azione è in anticipo sull'azione fatta con la pedaliera);
- aumento notevole della velocità (ciò che può presentare degli inconvenienti per recuperare la pendenza normale senza oltrepassare la velocità limite);
- limitazione dell'escursione del timone di direzione nel caso di alianti con impennaggi «farfalla».

Questo ultimo punto è caratteristico sul C-30 S. Con la leva in avanti l'escursione dell'effetto direzionale del timone è nettamente limitato (verificate voi stessi su di



**VOUS ÊTES EN ÉTAPE DE BASE**  
*VOUS AVEZ LA VITESSE D'APPROCHE... C'EST BIEN.*  
*VOUS NE L'AVEZ PAS, PRENEZ LA... ET GARDEZ LA !*

un Edelweiss), e può essere insufficiente per annullare l'attacco obliquo e arrestare l'autorotazione. E' questo un caso che si è già prodotto svariate volte.

In certi casi, o su certi tipi di apparecchi, l'uscita dalla autorotazione può essere favorita da un'azione laterale sulla leva all'interno della rotazione. Ciò conduce, in effetti, ad una diminuzione dell'incidenza sull'alettone interno (che è alzato), ciò che può permettere d'arrestare lo stallo dell'ala interna.

Insomma, diciamo che in generale, la manovra d'uscita consiste nel mettere simultaneamente la pedaliera all'esterno e la leva leggermente in avanti del neutro.

Vediamo ora il caso dell'**autorotazione piatta**.

**Le condizioni per mettersi sono assai mal conosciute e definite.** Esse si caratterizzano visualmente per una inclinazione assai debole (dell'ordine di una ventina di gradi) e una pendenza pressocchè normale. Essa è particolarmente pericolosa perchè questa è una posizione stabile dalla quale è difficile uscirne, per delle ragioni che andiamo a vedere.

Pendiamo il caso di un aliante in autorotazione piatta verso la sinistra; se consideriamo la deriva e il timone



## ET LA CHECK-LIST ?

VOUS AVIEZ OUBLIÉ VOS BRETÈLLES!  
ÇA TABASSE DUR... VOUS AURIEZ PU  
AUSSI OUBLIER VOTRE PARACHUTE.....

di direzione, vediamo che il vento relativo viene da destra. Il pilota che va a fare la manovra classica (piede a destra e leva in avanti) va a modificare il profilo del timone verticale e a condurlo ad un'incidenza superiore a quella dello stallo, comportando una risultante insufficiente.

La soluzione consisterà dunque nel trasformare o nel tentare di trasformare l'autorotazione piatta in autorotazione classica.

Per questo, occorrerà mettere il direzionale all'interno, la leva indietro e la leva all'esterno. Per principio, insistendo, questo dovrà funzionare. Ma potremmo anche accorgerci che, malgrado lo spostamento del direzionale verso sinistra, la risultante sia ancora diretta verso sinistra, tendendo a creare una cadenza verso destra (ciò che è l'opposto dello scopo ricercato). Oppure, potrebbe anche aversi una risultante diretta verso il buon senso (verso destra) ma che, per il fatto della debole incidenza, essa risultante sia molto debole. Ciò che può aggravarsi quando la fusoliera (dunque il braccio di leva) è molto corta (caso degli M 200 e M 100). Questi due casi possono portare all'impossibilità di passare in autorotazione classica.

Nel caso di impennaggi «a farfalla», il fenomeno può ancora complicarsi per un effetto di ombra di un impennaggio sull'altro. E' questo il caso del C-30 S, di cui l'autorotazione piatta è particolarmente preoccupante.

In questo caso, cosa possiamo fare?

Rimane una soluzione (la soluzione «aeroplano» consistente nell'uscire a colpi di motore per beneficiare da una parte della trazione dell'elica, dall'altra parte della sventagliata degli impennaggi, è per noi purtroppo impossibile): estrarre i diruttori.

Estraendo i diruttori (la semiala esterna avendo una velocità molto più grande di quella interna), si produrrà una resistenza che sarà molto più grande su questa semiala esterna e che avrà la tendenza ad annullare la rotazione, od almeno a ricondurla ad un valore meno grave.

\*\*\*

Riassumendo, in caso di autorotazione piatta, assaggiate anzitutto l'uscita classica mettendo molta leva in avanti (salvo il caso di limitazione delle escursioni dei timoni, come abbiamo prima visto); se ciò non marcia, non insistete e tentate di trasformare in autorotazione classica, agendo con piede interno, leva indietro ed esterna. E, questa volta, insistete! Nella disperazione in causa, **estraete i diruttori e provate a piegarvi in più possibile in avanti** (se ciò è possibile), per avanzare il centraggio. Voi vedete come tutto ciò richiede tempo, e che è necessario avere della quota per uscirvi.

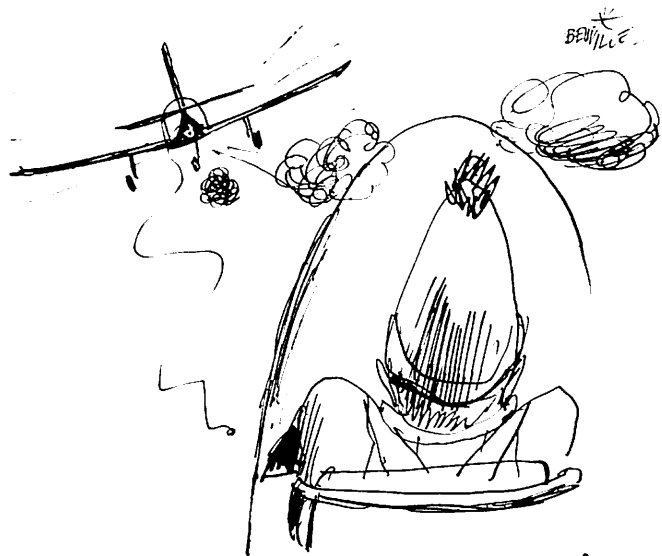
Dunque, prima di tutto, non tentate il diavolo.

Se volete fare delle prove di stallo, o se volete volare «al limite» in spirale, fatelo alti. Anche con un apparecchio che voi credete di conoscere bene. E se voi siete un «peso piuma» **assicuratevi, prima di volare, che il vostro peso sia superiore al peso minimo richiesto per l'aliante considerato**. Voi perderete cinque minuti, ma ciò potrebbe evitare che perdiate la vita.

(da AVIASPORT a cura di L. Bolis)

« QUE CELUI A QUI CELA N'EST JAMAIS ARRIVÉ SE RASSURE, CELA LUI ARRIVERA ».

(Jacques Lecarme)



**LE REMORQUEUR BAT DES AILES**  
IL A DES ENNUIS  
LARGUEZ-VOUS IMMÉDIATEMENT

# L'alto messaggio ai volovelisti di tutto il mondo dell'arcivescovo di Loreto

*N.D.R. - Il 25 agosto 1982 la squadra italiana che avrebbe dovuto partecipare ai Campionati Mondiali di Volo a Vela in Argentina nel prossimo mese di gennaio, era convocata a Loreto per ricevere dall'Arcivescovo Mons. Loris Francesco Capovilla l'artistico quadro della Vergine Lauretana, Patrona degli aviatori, che l'alto prelato donava alla comunità cattolica di Gonzales Chaves, la località della Pampa bonaerense dove avrebbero dovuto svolgersi i 18<sup>i</sup> Mondiali.*

*Com'è noto, purtroppo, in seguito agli avvenimenti delle isole Malvine (o Falkland che dir si voglia) gli argentini sono stati costretti, per motivi economici, a rinunciare alla grande competizione volovelistica. La consegna del quadro alla squadra italiana è stata pertanto annullata.*

*Ma il 25 agosto scorso, Plinio Rovesti ha voluto ugualmente recarsi a Loreto per assistere alla S. Messa celebrata da Mons. Capovilla nell'ora in cui doveva avvenire la consegna del quadro alla squadra azzurra.*

*Mons. Capovilla, vivamente compiaciuto, ha benevolmente consegnato al nostro Rovesti il messaggio che aveva preparato per i volovelisti partecipanti ai Mondiali argentini, e noi, anche se le vicende dei Mondiali argentini sono andate purtroppo per altre vie, per ricordare ancora una volta l'impegno di tutti, siamo lieti di pubblicare le belle ed elevate parole che l'alto prelato ha voluto rivolgere ai volovelisti di tutto il mondo.*

---

Dal sacello della Santa Casa, dove l'«Angelus Domini» solleva i mortali alla contemplazione delle realtà superne, sale oggi la supplica della Squadra italiana dei Volovelisti, in partenza per il XVIII campionato mondiale in Argentina. Attratti dal mito di Icaro, affascinati dal richiamo dei cieli altissimi, essi si affidano con filiale candore alla Vergine Lauretana e la invocano protettrice ed ausiliatrice.

Celeste fu il messaggero che annunciò l'incarnazione del Verbo, celeste l'annuncio risonato a Nazareth, celeste il «Magnificat» echeggiato in Giudea nell'incontro di Maria con la parente Elisabetta.

Tutto ciò che distacca dal suolo purifica e rafforza l'uomo, e lo rende consapevole sia dei suoi limiti, sia delle sue capacità di dominio.

I Volovelisti, in procinto di cimentarsi cavallerescamente nell'estremo limite della Pampa Bonaerense, offriranno alla comunità cattolica di Adolfo Gonzales Chaves la soave immagine della Patrona dei trasvolatori, molti dei quali sono assurti all'onore di acclamati poeti dell'aria.

La Squadra Italiana vorrà dare e ricevere stima, amicizia, fraternità, lietamente associata alle consorelle di tutto il mondo, tutte emuli degli ardimentosi trasvolatori entrati nelle leggende dei singoli Paesi.

Antoine De Saint-Exupéry, uno dei più acclamati, figlio della nobilissima Nazione Francese sembra trasmettere dall'Aldilà l'arcano messaggio di chi ha amato il volo di giorno e di notte, ne ha cantato le spettacolari conquiste, arricchendosene immensamente, sino ad iscrivere il proprio nome nel Pantheon degli uomini illustri e dei maestri di spirito:

«La mia civiltà riposa nel culto dell'uomo attraverso gli individui. Nel corso di lunghi secoli la mia civiltà ha cercato di mostrare l'uomo, come avrebbe insegnato a distinguere una cattedrale attraverso le pietre. Ha predicato quest'uomo che dominava l'individuo. Perché l'uomo della mia civiltà non si definisce prendendo spunto dagli uomini. Sono piuttosto gli uomini che si definiscono attraverso lui. Vi è in lui, come in ogni essere, qualcosa che non può venire spiegato con gli elementi che lo compongono. Una cattedrale è ben altra cosa di un ammasso di pietre. E' geometria, è architettura. Non sono le pietre che la definiscono; è la cattedrale che arricchisce le pietre del suo significato. Quelle pietre sono nobilitate in quanto pietre di una cattedrale. Le pietre più differenti servono alla sua unità. La cattedrale assorbe nel suo cantico persino le grondaie sconnesse» (A. De Saint-Exupéry, **Pilota di guerra**, ed. Bompiani, Milano 1959, pp. 162-163).

Questo squarcio di poesia esprime la sapienza di un pilota che fece del volo l'ascesi della sua esistenza, conclusasi misteriosamente nel 1944 tra cielo e mare. Ricordarlo nella festa di san Luigi IX re di Francia suscita emozione, nostalgia ed esultanza.

I Volovelisti, silenziosi dominatori delle vie dell'aria, appassionati ammiratori di amplissimi panorami, ammoniscono i nostri contemporanei a contemplare dall'alto le bellezze della natura e dell'arte, ma meglio ancora a guardare l'uomo, ogni uomo, con sommo rispetto e desiderio di aiutarlo a crescere e a realizzarsi.

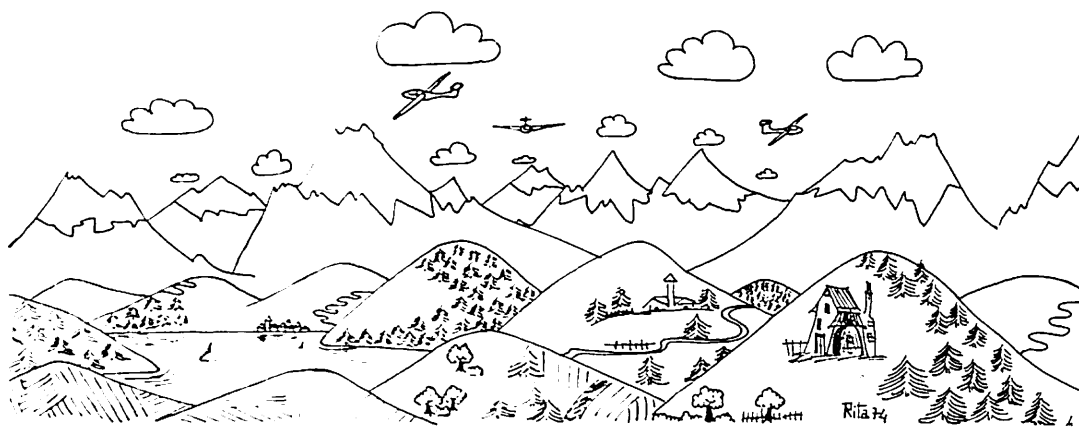
Lo conceda l'Onnipotente tramite l'intercessione di Nostra Signora di Loreto.

Loreto 25 agosto 1982  
festa di s. Luigi IX, re di Francia





# Notizie dai campi di Volo



## SION (SVIZZERA)

### Air show '82

Due magnifiche giornate d'ala il 5 e 6 giugno sull'aeroporto di Sion cantone Vallese, ottimamente organizzate dall'Aero Club de Suisse con la collaborazione delle industrie aeronautiche degli Stati Uniti, Francia, Austria, Italia, Germania dell'est, Spagna, Gran Bretagna.

Per due giorni la verde valle del Rodano ha risuonato del frastuono dei reattori e del rombo possente dei motori a pistoni dei veterani.

Inizio con le coloratissime mongolfiere che fanno da sfondo allo sfilare degli elicotteri di salvataggio e lavoro aereo: ammiratissima la povera mucca appesa che ha a lungo girovacato per i monti.

Sfilano anche gli elicotteri da guerra inglesi, francesi, americani non più pacifiche libellule ma armatissime macchine d'assalto.

Nella presentazione dei trainers primeggiano a nostro avviso le macchine italiane; specialmente il Macchi 339 scuola e Veltro 2 magistralmente dimostrati da Bonazzi e Durione ormai nel novero dei grandi collaudatori: il Veltro 2 particolarmente indirizzato ai paesi affetti da guerriglie ci riporta purtroppo al conflitto argentino che ne ha fatto buon uso, seppur nella versione 326.

Il pubblico ha poi modo di osservare l'orribile potenza dei nuovi velivoli da combattimento F.15 - F.16 - A.10 - Mirage che lacerano il cielo con l'urlo degli «after burners».

Eccezionale la presentazione del Mirage che piomba silenzioso sul campo superando la barriera del suono con l'assordante e inatteso bang.

Più pacifica e festosa la partecipazione di alcune pattuglie acrobatiche: i soliti ottimi austriaci Karo AS - la «Patrouille de France con i nuovi non belli Alpha Jet - la pattuglia svizzera sugli invece ancora bellissimi Hawker Hunter ex Royal Air Force - la nostalgica «patrouille de souvenir» svizzera sui vecchi e piacevoli De Havilland Vampire e Venom. Presenti tanti aeroplanetti impossibili da citare.

Ma il clou sono stati i veterani della seconda guerra mondiale, almeno per noi che amiamo gli aeroplani con la cosiddetta «anima».

Si esibisce il North American Mustang P.51-D nelle mani dell'americano Stephen Grey che decolla irruente con tutti i cavalli del suo Merlin ed esegue una dimostrazione acrobatica degna del miglior asso della caccia bellica: cosa più sorprendente che appena sceso dal Mustang sale sul Grumman Bearcat della marina USA 1945 e ne combina di tutti i colori: il rombo dei 2000 cavalli inonda il cielo e l'entusiasmo del pubblico è alle stelle.

Come se non bastasse vola anche la Fortezza Volante Boeing B.17 di basi in Inghilterra che ci riporta ai bombardamenti di massa sulla Germania di cui ne stroncarono la potenza, seppur con discusse gravi perdite.

Vola anche il Mitchell B.25 del leggendario raid su Tokio del Generale Doolittle i cui velivoli, incredibilmente decollati dalla portaerei Hornet, colpirono il Giappone ritenuto inviolabile fino al 18 aprile 1942 giorno in cui avvenne questo attacco immortalato dal film «Missione segreta»: questo esemplare vola con i colori della forza aerea americana che operò nel mediterraneo e poi in Italia.

Mancato ancora il Macchi 205, assente anche il ME 109 incidentatosi in Germania ed il sovietico Jak 11.

Grande assente l'aeronautica militare italiana: non ci stava bene il Tornado visto in manifestazioni minori?

Ottimo l'executive anni 30 Beech D.17 «Stagger wing» nei colori R.A.F.

Zanaboni - Strata

## ASIAGO (ALZATE)

### '' Agosto ad Asiago ''

Rieti, con il suo irresistibile fascino, è sempre una grande calamita per il volovelista. Però, di questi tempi, per partecipare ad un Campionato Italiano, un pilota deve preventivare una spesa di almeno un milionedue o un milionetrecentomilalire. Sembra incredibile che nel ricchissimo mondo del Volo a Vela nostrano, ci siano al-

# Una nuova frontiera



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

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

**BECKER**  
FLUGFUNK  
Avionics made in Germany

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

**GLASFASER ITALIANA**

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

cuni che faticano, o non ritengono opportuno, destinare un centomila al giorno per i dodici o tredici giorni di gara. Noi però, di questi qualcuno ne abbiamo parecchi, ed allora per soddisfare la loro passione per il volo ed il loro desiderio di vacanze, ripetiamo lo stage dell'anno scorso, in quel di Asiago invece che a Rivoli di Osoppo. Già da metà maggio, iniziano i nostri contatti con Ellero di Vicenza che, proprio attraverso queste pagine, invitava tutti i volovelisti ad Asiago per le vacanze d'agosto. Dopo varie telefonate con lui e con Rigoni, Presidente del locale Aeroclub, decidiamo di effettuare lo stage nella prima quindicina di agosto. Sedici piloti partecipano a questa spedizione, più altri quattro che si aggungeranno saltuariamente, più i familiari, per un totale di trentatré persone. Il mattino del 1° agosto, dal campo di Alzate, parte una carovana di sei alianti (tre biposti e tre monoposti) che dopo un viaggio di sei ore esatte, avendo percorso la Serenissima da Dalmine a Vicenza (mostruoso ingorgo al casello di Verona all'incrocio con l'autostrada del Brennero) da Vicenza fino a Piovene, lasciando l'autostrada per i bellissimi tornanti che portano ai 1000 mt. s.l.m. dell'Altipiano, arriva su un aeroporto di incomparabile bellezza.

La giornata è favolosa, una piccola serie di cumuli con base oltre i tremila punteggia l'Altipiano che con il suo incredibile verde dei prati e dei boschi con l'altalena dei suoi Sette Comuni sparsi a vari livelli in questo meraviglioso anfiteatro, sembra proprio confermare la validità della nostra scelta.

Dopo non poche vicissitudini per una serie di malintesi dovuti ad un'organizzazione non proprio... ferrea, veniamo così sistemati: tredici di noi, proprietari di roulettes e tenda, sul terreno aeroportuale, gli altri venti, in due aule di Scuole elementari nel centro di Asiago. Per questi ultimi, rigorosamente divisi in «sessioni» maschili e femminili, incomincia una serie di serate divertentissime, in queste due aule piene di risate, di canti, di scherzi gogliardici e di... sonorissime russate.

Si mangia sul campo con gli amici delle roulettes o in un ristorante vicinissimo all'aeroporto.

Il quale aeroporto è una cosa fantastica! Mille e rotti metri di campo con due piste: una in erba ed una, sibirica, in cemento di trenta metri di larghezza per mille di lunghezza. La fine del mondo! Noi ad Alzate ci faremo i traini tripli.

I trainatori, dell'Aeroclub di Vicenza, sono un vecchio L5 sfiatato ed un ottimo Robin R/400. L'Ae. Club locale ha invece un verricello con il quale esplica la sua limitata attività (pochi Soci, un aliante ed un motoaliante). Un piccolissimo e assai vetusto hangar, occupato dai piloti locali, è l'unica sovrastruttura del campo. Niente acqua, niente corrente elettrica, niente telefono e niente servizi!! E' vero che la pista è sempre in attesa dei permessi di agibilità, ma con i miliardi spesi, forse, un cesso si poteva anche fare!

Il posto. Se lo si considera dal punto di vista paesaggistico, come prima accennato, è una vera perla. Poche volte si ha la possibilità di volare con una variabilità di panorami tale da toglierti il fiato. Boschi, prati in continuo saliscendi, paesini sparsi, sono di un bello da farti dimenticare le termiche. Cima 12, l'Ortigara, il Verena,

il Cengio, tutte montagne che videro l'estremo sacrificio di migliaia di Uomini nella Prima Guerra Mondiale (ventimila morti sulla sola Ortigara!) fanno da corona a questo altipiano e non è raro che volando sopra di essi, si vedano ancora vecchi fortini, trincee, grotte e camminamenti. La Val Sugana e la Val d'Astico da una parte, la pianura Vicentina dall'altra, formano una vera e propria isola a mille metri di altitudine.

E proprio questi mille metri sono la nota più dolente del punto di vista volovelistico. L'aggancio è sempre facile. Lo dimostra il fatto che i locali usano il verricello. Ma quando i cumuli si formano, raramente passano i duemila metri QNH. Il che vuol dire avere delle basi a meno di mille metri sul terreno. Siccome l'altipiano, pur con i dovuti parametri altimetrici ed orografici, ricorda il famoso altipiano di Castelluccio di reatina memoria, uscire da questa specie di scodella con meno di duemila metri sul terreno, vuol dire atterrare dalle parti di Trento, a Thiene o in qualche piccolo prato della Val Sugana. Come non bastasse, la condensazione che si sviluppa prestissimo, data la veloce distruzione della inversione notturna dovuta alla notevole quota, è così violenta che, su quattordici giorni di permanenza, abbiamo avuto ben dieci temporali! Quindi, volovelisticamente, agosto è la stagione sbagliata, per un posto meraviglioso.

Soggiorno turistico. Questo è veramente paradisiaco: Asiago è fatta per il turismo. Piscina, disco-teca, cinema, stadio del ghiaccio all'aperto, bei negozi, splendidi caffè, ottimi ristoranti, permettevano alla sera ai nostri giovani, ed alcuni non più giovani, di andare... in vita, pur contenendo i costi per non superare le spese di un Campionato. Abbiamo avuto il piacere di rivedere sul campo di volo vecchi e giovani amici come: Cibic, Ziche, Pasin e Signora, Galetto, Ellero, Jorio, di conoscere altri come Rigoni, Benetti, Oliviero e i giovani leoni di Vicenza, capitanati dal simpaticissimo Della Vecchia, di vivere una serata memorabile, nell'hangar attrezzato a ristorante, con intrattenimento musical-cabarettistico della coppia Maestri Senior e Junior e del virtuoso della chitarra classica e nostro ottimo pilota Pablo Flores. Hanno partecipato alla serata organizzata e gestita interamente da noi, tutti gli stagisti di Vicenza, molti della locale Associazione Carlo Deslex, un pilota di Trento con gentile Signora che hanno così potuto assaporare i manicaretti del mago Prosperini.

Forse il Volo a Vela fatto così, non è significativo per prestazioni e risultati, però, tenendo conto che la meteorologia è una scienza assai bislacca e che il posto, per via della stagione «sbagliata» non ci ha molto favorito nel fare voli impegnativi e di rilievo, tirando le somme, possiamo affermare che lo stage è stato positivo perchè, come sempre, è servito a far trascorrere in letizia e spensieratezza le vacanze feriali ad un gruppo di amici che hanno l'identica passione: volare!

Certamente non si può fare un confronto con l'atmosfera «magica» di Rieti! Le gare sono ben altra cosa. Purtroppo i tempi sono duri, le ferie sono brevi, i Campionati troppo lunghi e noi diventiamo vecchi (per fortuna).

Lodiamo comunque l'idea di questi stages, che ci permettono di cementare vecchie amicizie, a farne delle

# 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

nuove ed a far conoscere a molti piloti, posti che altrimenti non avrebbero mai visto neanche da terra.

Dimenticavo! Questo stage è servito anche a far provare l'ebrezza del verricello al sottoscritto ed a altri due nostri Soci. Ma di questo ne parleremo un'altra volta.

*Giancarlo Maestri*

## GORIZIA

---

### **Sottovento sull'estremo confine orientale**

Non è una battuta ma veramente il nostro «sottovento» per l'atterraggio corre sull'estremo confine orientale. Ma per noi va bene anche così.

Dopo oltre un anno di vicissitudini burocratiche (diversi kilogrammi di carte) abbiamo ottenuto il disciplinare della scuola. Gli allievi iscritti sono 15 ma quelli che per ora hanno iniziato i voli sono otto: De Simone Laura, Ceudek Marino, Cotti Igor, Fabro Aldo, Riavez Emilio, Sebastiani Giorgio, Vuga Sergio e Zubalich Marco.

Il traino è un Morane Saulnier MS 893E ed il biposto scuola è un Blanik L 13.

La cosa più importante è che abbiamo iniziato con tantissimo entusiasmo ed i giovani seguono i «vecchi».

Per ora non abbiamo altre notizie da darti ma ti basti sapere che finalmente dal 26 giugno u.s. anche a Gorizia si è iniziata la scuola!

*Giacomo Rizzi*

*Cari amici,*

*sono queste le notizie più belle e tanto gradite per il fatto che qualcuno si è ricordato di VOLO A VELA.*

*E' per questo che continuiamo, fiduciosi che i fermenti sparsi un po' ovunque portino ogni tanto a maturazione un gruppo di volovelisti ostinati che non si arrende nemmeno di fronte al mostro della burocrazia.*

*Mi raccomando: non cadete in letargo. Mandateci sempre qualche notizia e per il 1983 attendo anche qualche abbonamento!*

*Ciao a tutti.*

*Renzo Scavino*

## LEVALDIGI

---

### **Il volo a vela nella "Provincia Granda"**

Ho ricevuto il tuo invito a collaborare ed a trovare nuovi corrispondenti per VOLO A VELA dalla sezione di Levaldigi. Mi affretto pertanto a inviarti qualche notizia su quanto abbiamo svolto e stiamo svolgendo nella nostra pur modesta attività di fine settimana.

Come ebbi a scrivere in ricordo dell'Ing. Gallo Orsi sul numero di novembre '81, la sezione di volo a vela nacque a Levaldigi per sua precisa volontà negli anni '78-79 con l'acquisto del biposto scuola I-BCPV, del motoalianti I-GYGY, dell'M 100 I-SALI e con traino il PA 18 I-FOSS, seguiti dall'acquisto in leasing del Twin Astir I-IVAT, dell'SF 25C I-IMAB e del secondo PA 18 I-INAA.

Rilasciato il disciplinare della scuola nell'aprile 1979, si iniziava un regolare corso di volo a vela che permetteva di brevettare nello stesso '79 tre persone (Rossetti, Seccia, Giardino) e nell'80 altre quattro (Bonelli, Griglio, Bortolazzi e Puglisi).

Nel 1981 la revisione generale del I-BCPV poneva una battuta d'arresto alla formazione di nuovi brevettati; in compenso ultimamente vi sono state molte nuove iscrizioni e siamo così in grado di presentare sette nuovi allievi agli esami.

L'attività fino all'81 si svolgeva essenzialmente il giorno di sabato, ora è estesa alla domenica grazie all'inserimento come istruttore di Enrico Peretto uscito dall'ultimo corso istruttori.

Siamo riusciti a coinvolgere nei corsi teorici Bernardino Spinelli e speriamo che questo lo sproni ad aiutarci nel costituire un embrione di gruppo sportivo. Le premesse per la sua costituzione non mancherebbero visto che a dirigere la nostra scuola è il Prof. Piero Morelli.

A proposito di attività sportiva l'unica è stata la partecipazione a due Trofei Città di Torino; se riuscissimo a procurarci un valido carrello per il Twin Astir magari cominceremo a farci vedere a Rieti.

Mi rendo conto che il nostro per adesso è un volo a vela di provincia (non per niente si svolge presso l'Aero Club «Provincia Granda») possiamo comunque affermare che ci anima un ottimo spirito di amicizia, di volontà e di collaborazione che mi auguro foriere di buoni successivi sviluppi.

*Giuseppe Caimotto*

---

## RIETI AECVV

### **Pramstaller si aggiudica il Trofeo San Pedrino**

Dal 5 al 12 settembre si è svolta a Rieti la VII edizione del Trofeo San Pedrino.

Le condizioni del tempo non hanno favorito quest'anno lo svolgimento della tradizionale gara che chiude l'attività agonistica della stagione estiva. Tuttavia, su otto giornate disponibili, è stato possibile condurre a termine quattro prove valide. Ha vinto la competizione Wolfram Pramstaller dell'Ae.C. di Roma, con 2.365 punti, seguito dal torinese Giuseppe Cosimi con 2.194 e da Ugo Paolillo con 1.468 punti.

Nel prossimo numero pubblicheremo le note meteorologiche della competizione a cura di Plinio Rovesti.

# BOLOGNA

## Anticipato il Briefing delle due Torri

L'Aero Club di Bologna, organizzatore dell'assise volovelistica nazionale, comunica che il Briefing quest'anno è anticipato alle ore 10 di domenica 17 ottobre.

La principale ragione dell'anticipo è data dal fatto che nel prossimo ottobre scadono i mandati degli organi rappresentativi in seno all'Aero Club d'Italia.

E' pertanto logico ed opportuno che il Briefing avvenga prima delle nuove elezioni in modo che i volovelisti possano discuterne.

# VICENZA

## Stage in quel di Rieti

Stimolante e prodiga di risultati volovelistici l'annata che si è verificata anche nel settore geografico interessato dalle Prealpi venete.. Le ottime condizioni meteo sono state utilizzate dai piloti vicentini che hanno compiuto voli A.R. fino al Brennero ed Innsbruck (Grazioli, Marzotto, Pagnoni). Ma l'evento più significativo e più chiaccherato rimane quello legato allo stage effettuato dai volovelisti vicentini in quel di Rieti nel mese di maggio u.s.

Molto entusiasmo e un proficuo bagaglio di esperienze di volo anche se le non migliori condizioni meteorologi-

che hanno impedito qualche possibile conseguimento di importanti insegne.

Sotto la impareggiabile guida e la necessaria stimolazione del com. Muzi nonchè confortati dai veterani Marzotto e Pasin, i «pivelli» hanno scoperto l'efficienza e la peculiarità della sede volovelistica più importante d'Italia. La spedizione era composta dai suaccennati Marzotto e Pasin nonchè da Ellero, Ceccato, Martignon, Bellorio, Pellegrinotti, Lucca, Rizzo e Gombos; Bellorio e Pellegrinotti hanno conseguito il «C» d'argento con le consuete prove di guadagno e distanza (Foligno). E' stata, insomma, una meravigliosa esperienza che senz'altro verrà ripetuta l'anno prossimo.

I vicentini non possono che ringraziare di cuore il com. Muzi nonchè l'impareggiabile Mancini e il carissimo Plinio Rovesti per l'apporto di esperienza che hanno dato a tutti.

Tornando, poi, all'attività di volo presso l'abituale sede si può notare con qualche punta di ottimismo che la passione per il volo a vela va sempre più affermandosi e la conferma viene dalle numerose adesioni alla scuola di pilotaggio per il conseguimento del brevetto da parte di giovani provenienti da tutta la regione; le difficoltà sono note e si spera un interessamento più incisivo da parte dell'Ente Centrale per mettere il volo a vela periferico nella possibilità di proseguire e migliorare.

I volovelisti vicentini e tutti gli ospiti graditi sono in agosto ad Asiago per l'effettuazione dell'attività di volo sull'aeroporto testè aperto al traffico con la disponibilità dell'aereo da traino e della flotta sociale.

Buone vacanze a tutti!!!

**sales** 

S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85  
10096 LEUMANN (Torino)

- **BUSTE:**

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

- **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

- **ETICHETTE:**

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

# I lavori della Commissione di Specialità

VERBALE N. 27

Milano, 18 settembre 1982 - ore 14

Presenti: Duranti, Galli, Spelta, Vergani.

O.d.G.: 1) Campionati Mondiali 1983  
2) Varie.

1) Valutati i risultati delle competizioni 1982 si propone che a comporre la squadra che rappresenterà l'Italia ai prossimi Campionati del Mondo di Hobbs (New Mexico, USA) vengano designati i seguenti piloti:

— Leonardo Briigliadori (Campione Europeo classe Standard e Campione Italiano classe 15 metri)

— Vittorio Colombo

— Roberto Monti

— Walter Vergani (Campione Italiano classe Libera)

Qualora, come da prime notizie pervenute, fosse possibile iscrivere sei piloti per nazione anzichè quattro, si propone vengano inclusi nella squadra italiana i seguenti piloti:

— Luigi Bertoncini (Campione Italiano classe Standard)

— Stefano Ghiorzo

Riserve si propongono, nell'ordine:

— Marco Gavazzi, Roberto Manzoni.

2) Varie

a) La Commissione propone l'allegato preventivo di stanziamenti a favore del Volo a Vela Italiano per il 1983 con preghiera di iscrizioni nel Bilancio Preventivo 1983 dell'Ae.C.I.

b) La Commissione approva la maggiore spesa di Lit. 3.600.000 rispetto al preventivo per quanto concerne la partecipazione dei giovani piloti ai Campionati Europei di classe Club (Lager Hamelburg, Germania Federale). Tale spesa dovrà essere iscritta nel capitolo 62 «Provvidenze ai piloti».

c) Prossima riunione della Commissione il 10 ottobre 1982, ore 9.30 - Valbrembo.  
Si prega autorizzare.

IL PRESIDENTE

## PREVENTIVO 1983

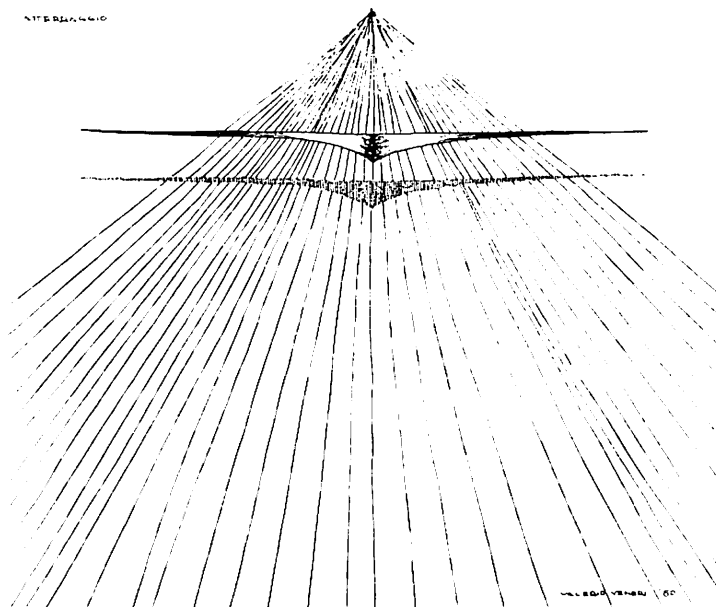
### STANZIAMENTI VOLO A VELA ITALIANO

a) Cap. 41 - Attività Sportiva:			
Campionati Italiani	110.000.000		
Campionati Mondiali (1)	153.000.000	(6 piloti)	
Competizioni Europee (giovani)	20.000.000		283.000.000
b) Cap. 44 - Corso Istruttori			10.000.000
d) Cap. 52 - Contributo gare:			
Trofeo Colli Briantei	4.000.000		
Altre	3.000.000		7.000.000
e) Cap. 57 - ACCVV contributo			70.000.000
f) Cap. 61 - Tutela impianti realizzati presso l'ACCVV	20.000.000		
— Manutenzioni			
— Meccanizz. Ground Clock	10.000.000		30.000.000
g) Cap. 62 - Provvid. ai piloti			76.000.000
h) Cap. 81 - Quota 1983 Acquisto velivoli			390.000.000
			<hr/>
			866.000.000

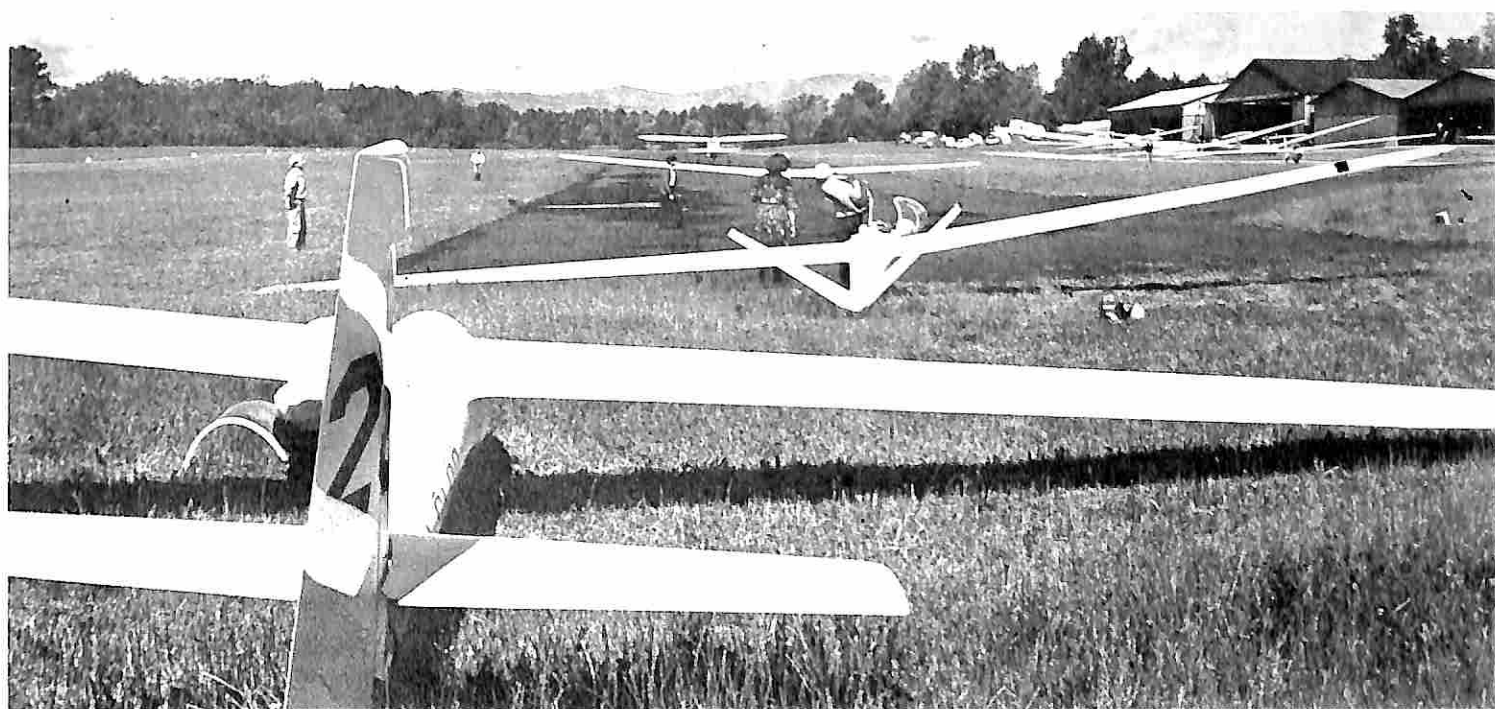
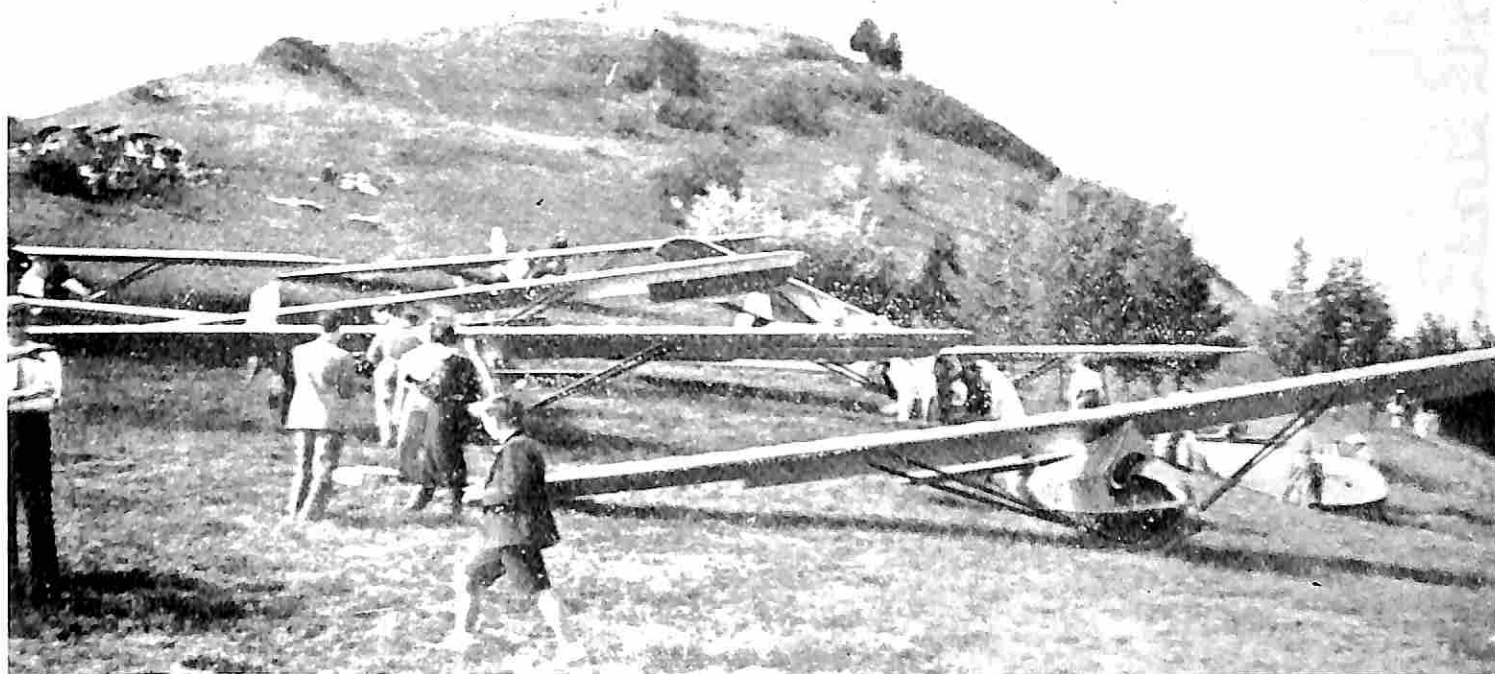
E' esclusa da questo preventivo la quota 1983 delle spese per l'organizzazione Campionati Mondiali.

(1) Trasporto aliante	8.000.000		
Vitto 4 persone	4.500.000		
Aereo 4 persone	8.000.000		
Iscrizione	1.000.000		
Affitto autovettura	2.000.000		
Varie - Assic. diverse	2.000.000		
			<hr/>
			25.500.000
			<hr/>
			Lit. 25.500.000 x 6 piloti = 153.000.000

IL PRESIDENTE



# ***Oltre cinquant'anni di volo a vela***



**A.V.A.L.**

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



al Sanpaolo  
un conto corrente  
**su misura**

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



**ISTITUTO BANCARIO  
SAN PAOLO DI TORINO**



## TUTTO PER L'ALIANTE

### Strumenti a capsula

Winter e Bohli

### Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

### Variometri elettrici

Westerboer  
Cambridge MK IV  
autocompensato  
con Navigator  
Zander  
Peschges

### Radio di bordo e portatili

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

### Barografi

meccanici Winter  
elettrici Aerograf

### Fototime

macchine foto con  
dispositivo orario  
ed impulso  
per barografo Aerograf

### Dräger

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

### Stazione di servizio

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

### Servizio strumenti

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

### Servizio radio

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

### Esclusivista Pirazzoli

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

### Fornito magazzino ricambi

strumenti e radio

## TUTTO PER L'ALIANTE



## **COVERLINE sas**

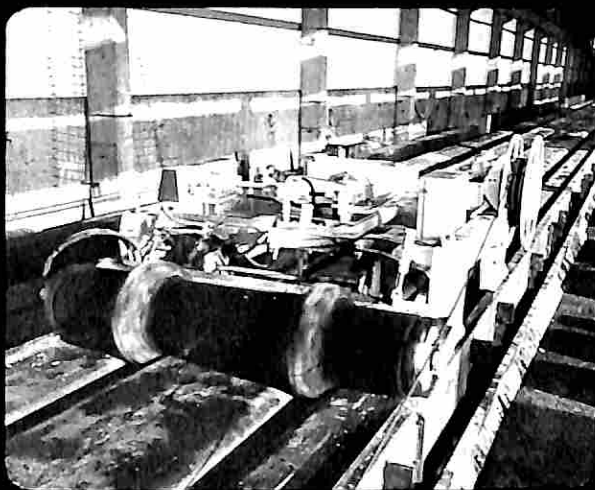
**Via Tagliamento, 13 - 22053 LECCO - Tel. 0341/499191**

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

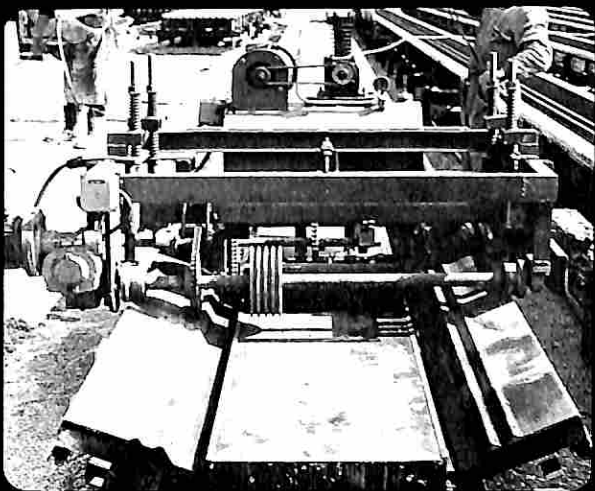
# la spazzola

impianto e macchina  
costruiti dalla Ditta  
BIANCHI CASSEFORME  
Parma

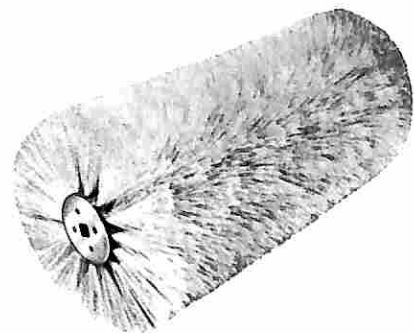
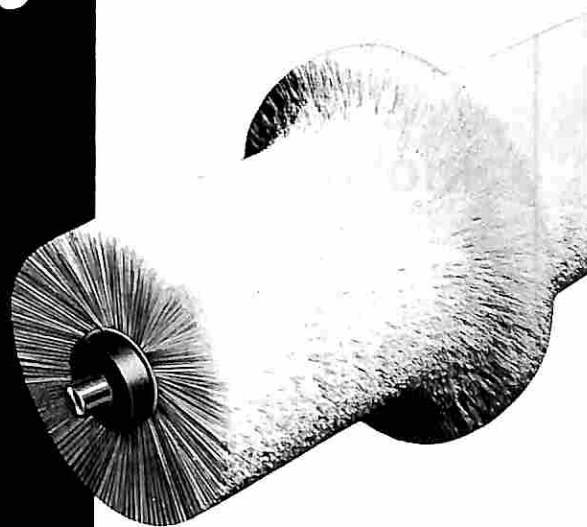
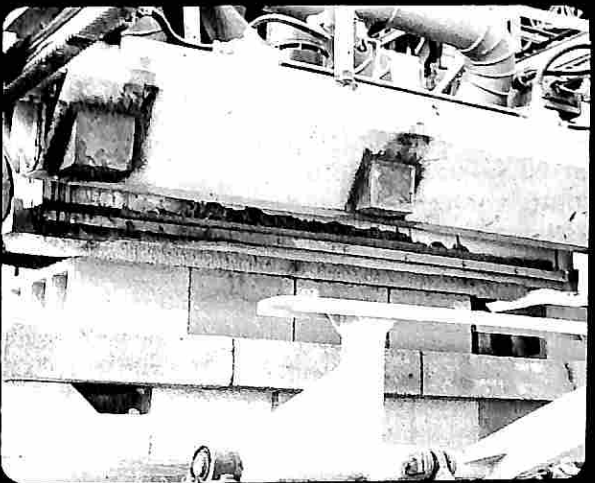
*per la pulizia  
dei casseri per travi  
in C.A. precompresso*



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



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



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

**fit** | società  
italiana  
tecnospazzole

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

# con linoambiente

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



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

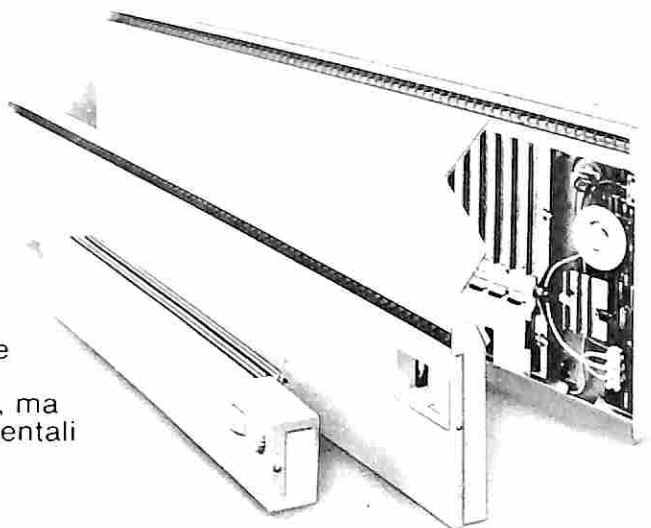


**linoambiente** s.p.a.  
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI  
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

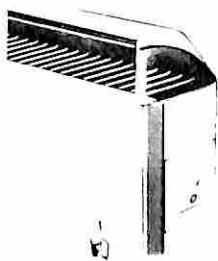
# glamox

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

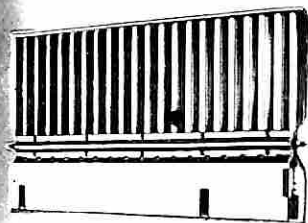


Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:

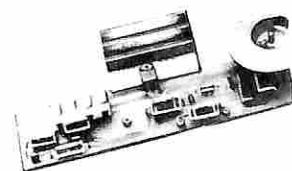
**1** Riflettore in alluminio Glamox Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



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

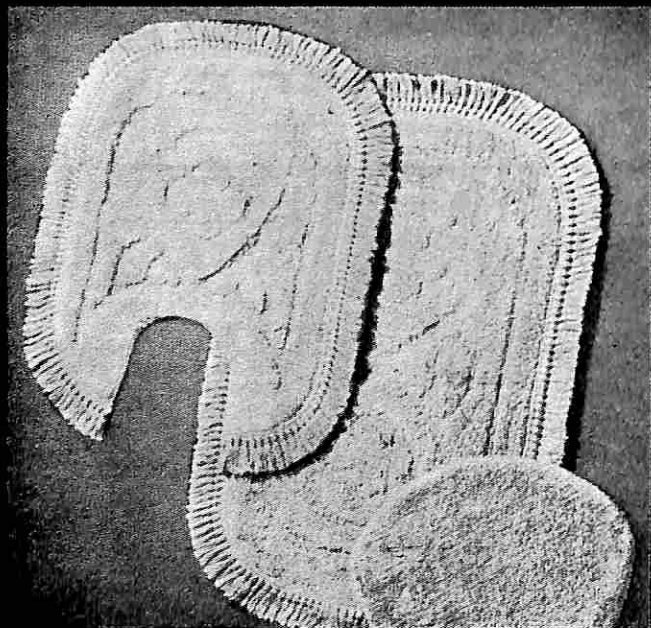
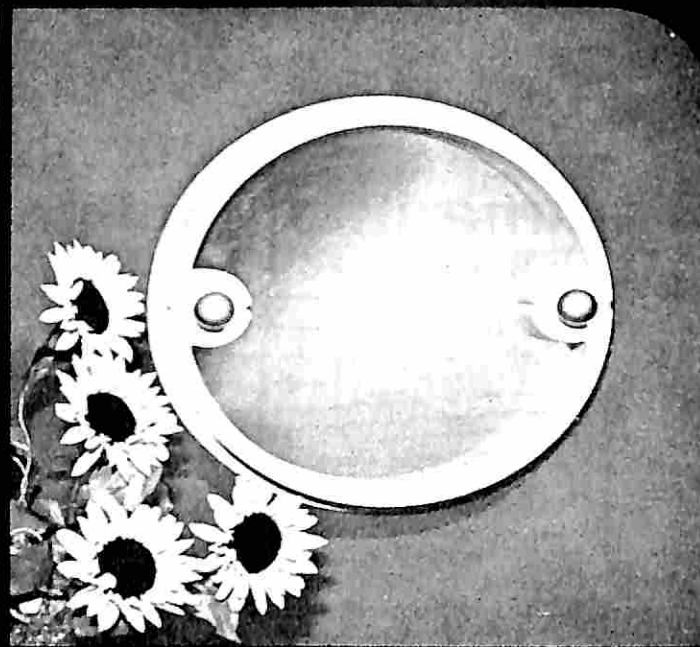
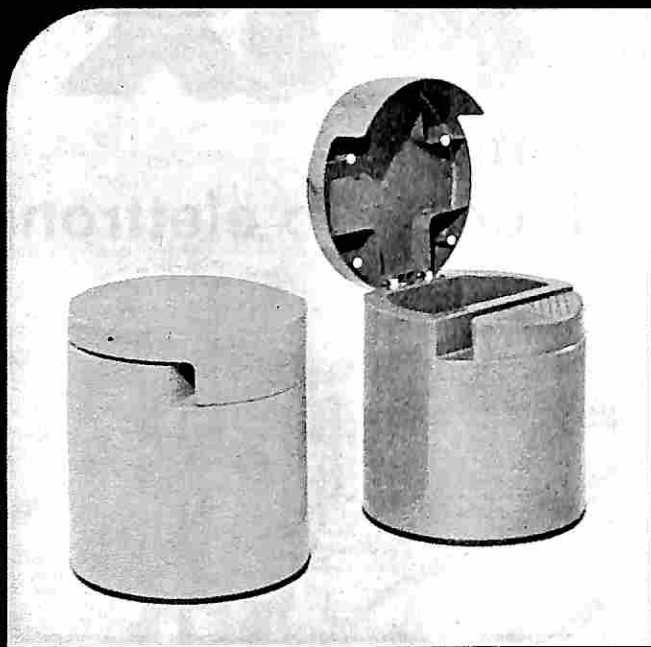


**3** Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10%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



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - AT EL CO - Via Tiburtina 39 - Tel. (085) 20 66 68 BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVO PISCICUNERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61 952-61 297 Gioiosa Jonica - Via 1° Campanella 7 - Tel. (0964) 51 232 CAMPANIA - Casoria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliarco - Tel. (081) 759 91 33-759 90 94 EMILIA - ROMA - GNA - Bologna - COMET - Via Ranzani 7/2 - Tel. (051) 234 941 234 942 Modena - FABBRIO ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332 475-332 257 Parma - LA BORDARO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel. (0521) 33 995 Reggio Emilia - EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel. (0522) 54 126-54 486 Reggio Emilia - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli 5 - Tel. (0522) 26 641 - Reggio Emilia - F.lli CAGGIUILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel. (0522) 74 741 Rimini - ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione 82 - Tel. (0541) 77 54 50 77 12 36 Vignola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio 72 - Tel. (059) 771 304 LAZIO - Roma - BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Belsiana 87 89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi 28/28 A - Tel. (06) 794 13 48-785 38 41 - Roma - ELETTROGAPOLZI - Via Vulci 5 - Tel. (06) 752 741 Latina - ONORIATI S.p.A. - Via Nazionale 1 - Tel. (0773) 411 056 57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel. (0774) 20 184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel. (06) 963 55 61 - Viterbo - VITERLAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 622 36 061 LIGURIA - Genova - ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel. (010) 208 931 - Genova - BETA ELETTROGIA - Via degli Albanesi 41 - Tel. (010) 393 771 Albenga - SAFE - Via Luzzano 17 - Tel. (0182) 40 414 Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel. (0184) 84 277 - S. Salvatore di Cogorno - IMAEL di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV Novembre 121 - Tel. (0185) 380 325 Savona - SMAES - Via Garroni 11 B - Tel. (019) 386 738 - LOMBARDIA - Milano - NORD ELETTROGIA - Via Agordati 13 - Tel. (02) 28 40 455 - 28 40 666 - Milano - D. M. E. - V.le Cassala 53 - Tel. (02) 83 51 582 83 77 806 Milano - LA COMMERCIALE ELETTROGIA - Via P. Sottocorno 13 - Tel. (02) 701 451 Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel. (035) 341 555 - 28 40 666 - Milano - D. M. E. - V.le Cassala 53 - Tel. (0331) 636 992 Cantù - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel. (031) 706 058 Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale 21 - Tel. (0341) 373 411 - Mantova - ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel. (0376) 274 12 02 274 15 57 Cremona - V. EMME DUE - Via Massarotti 10 A - Tel. (0372) 34 877 Lecco - GALLI EZIO - Via Caduti Leccinesi a Fossoli 21 - Tel. (0341) 373 411 - Mantova - ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel. (0376) 322 309 Pavia - SACCAR di SALCHI CARLO - V.le Canton Ticino 14 - Tel. (0382) 463 218 463 246 Varese - AGO GAS - V.le Borri 162 - Tel. (0332) 261 157 BERNASCONI MARIO - Via A. Salli 88 - Tel. (0332) 229 186 - Vi-mercato LA COMMERCIALE ELETTROGIA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661 691 2 3 4 MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Delle Falde 15 - Tel. (0924) 22 151 - Canticelli - FMV - Viale della Vittoria 142 - Tel. (0923) 954 736-953 612 - (011) 858 542 Torino - MANNA - corso Sebastopoli 45 A - Tel. (011) 635 052 636 896 Asti - MINOLI Geom. SILVANO - C.so Alta Vittoria 75 - Tel. (0141) 50 647 - Cuneo - L. ELETTROGIA - Via A. Bassignano 11 - Tel. (0171) 61 577 Novara - RIFA Reg. Industrie S. Stefano - Tel. (0321) 399 156 Vercelli - WILSON ELETTROGIA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 491 Vigliano Biellese - ELETTRO D. M. - Via Marconi 2/G - Tel. (0332) 761 094 - Nardo - Bari - RO GIUSEPPE - Via Quarto 25 - Tel. (080) 226 606 Brindisi - LA BIONDA MERLGHORRE - Via S. G. Bosco 15 - Tel. (0831) 86 998 Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo 10 - Tel. (0832) 761 094 - Nardo - SAFFRA - Via Fasso - Tel. (0833) 812 618 Taranto - VIMET - Via Lago Ampolungo 19 - Tel. (099) 311 681 SARDEGNA - Cagliari - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvalli Quadrifoglio 6 - Tel. (070) 502 601 Sassari - RENO RICCI - Filiale Ditta Reno Ricci C/o Cossu Pietrino - Via Napoli 131 - Tel. (079) 271 178 SICILIA - Palermo - MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel. (091) 291 540 - Via U. Giordano 172 - Tel. (091) 572 211 - Palermo - SPEDALE GIUSEPPE - Piazza S. Francesco da Paola 12 - Tel. (091) 583 718 Alicamo - TUTTUFFICIO di MILAZZO FRANCESCA - Via Delle Falde 15 - Tel. (0924) 22 151 - Canticelli - FMV - Viale della Vittoria 142 - Tel. (0923) 954 736-953 612 - Catania - ELCO - Via G. Leopardi 52 - Tel. (095) 383 794 Favara - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel. (0922) 31 379 - Marsala - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via del Fante 10 - Tel. (0923) 954 736-953 612 - Messina - PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via Manara 62 - Tel. (090) 710 816 Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Geratiana 180 - Tel. (0932) 941 224-944 024 TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO - Via Morosini 32 - Tel. (055) 430 281 Arezzo - IFFI - Via Genova 17 - Tel. (0575) 357 849 Cecina - F. C. R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 288 Marginone - MARCHETTI ANGILOLO - Loc. Ponte alla Chiglia - Tel. (0583) 26 171 - Via Morosini 32 - Tel. (055) 430 281 Arezzo - IFFI - Via Genova 17 - Tel. (0575) 357 849 Cecina - F. C. R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 288 Umbria - Terni - BARBAROSSA ELIO - Marata Bassa 13/2 - Tel. (0471) 47 405 Merano - PLANT ANTON - Portico 30/32 - Tel. (0423) 26 172 - Monteriggioni - LONINI & SACCOCCI - Loc. Badesse - Tel. (0577) 49 103 TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel. (0471) 47 405 Veneto - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via F.lli 27 079 46 340 Trento - OREI - Loc. Campobello 38 2 - Tel. (0461) 48 899 36 354 Umbria - Terni - BARBAROSSA ELIO - Marata Bassa 13/2 - Tel. (0471) 47 405 Veneto - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via F.lli 27 079 46 340 Trento - OREI - Loc. Campobello 38 2 - Tel. (0461) 48 899 36 354 Padua - ELETTROINGROSSI - Via F.lli 27 079 46 340 Trento - OREI - Loc. Campobello 38 2 - Tel. (0461) 48 899 36 354 Pordenone - PORDELLI RICCI di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024 28 952 Udine - FIAME - Viale Ledra 56 - Tel. (0432) 33 421 34 422 Verona - TOMMI PEDRON - Via Bassa Aquile 28 - Tel. (045) 32 740 1,2 Vicenza - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel. (0444) 563 822

Concessionario per l'Italia: IM.ES. S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62 44 89/90



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

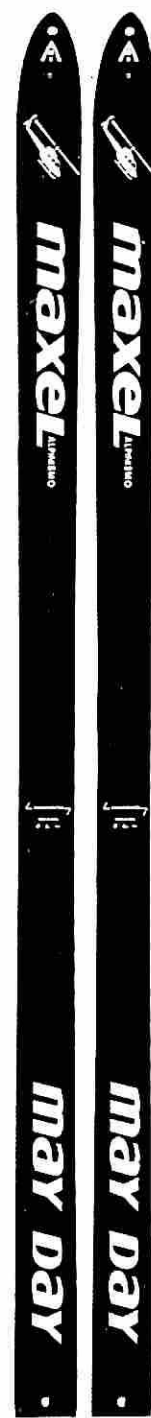
**control**

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

**system**  
**b ticino**



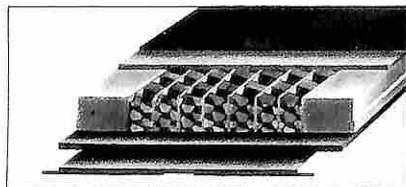
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...  
Solo il vento cancellerà questa traccia**



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

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

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



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

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

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

**maxel** SKI

**conosce tutte le nevi**