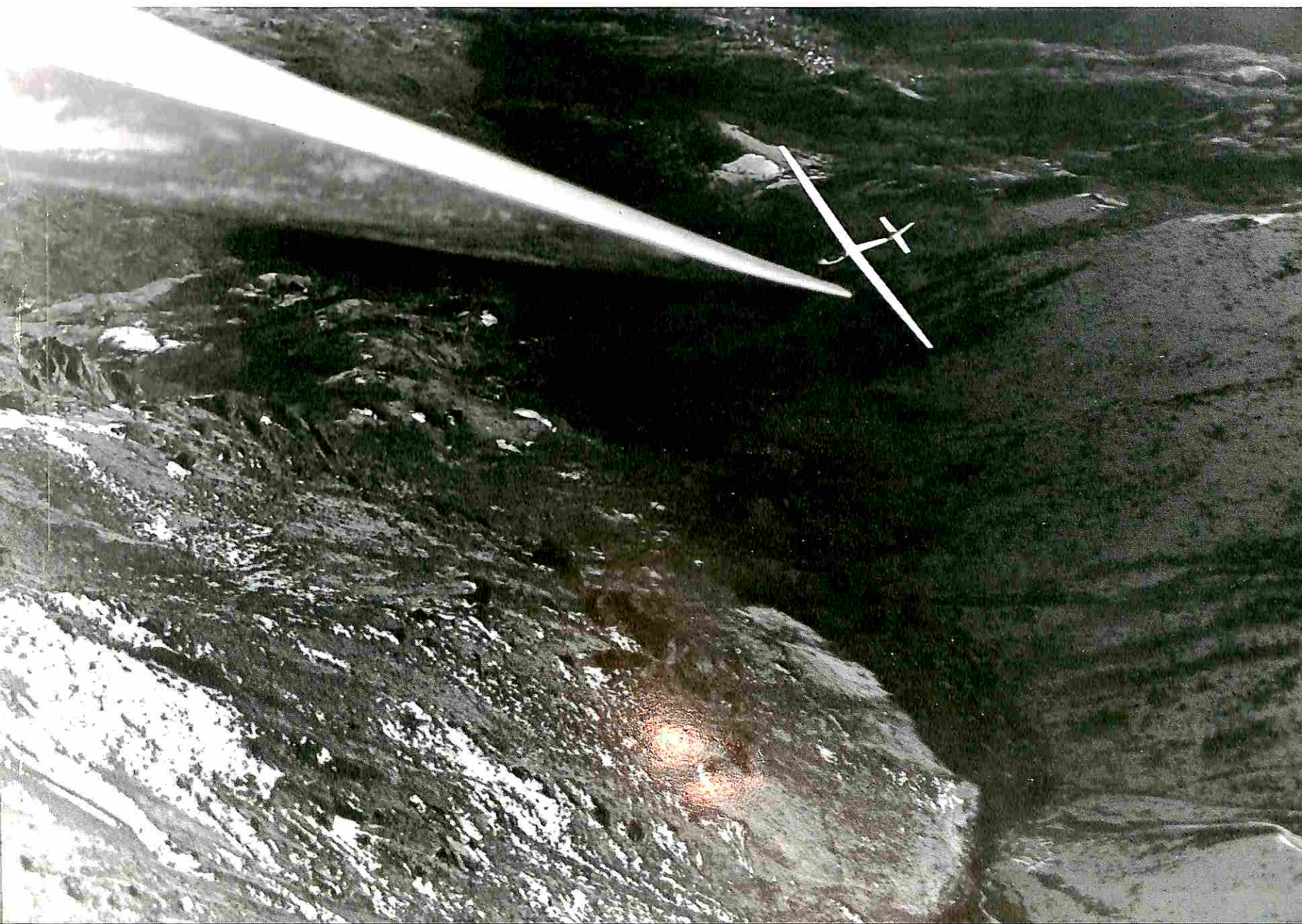


LA RIVISTA
DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI

VOLO A VELA



GIUGNO - LUGLIO 1976
N. 116





CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

BOLOGNA

Serra Sandro

Veggetti Amleto

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

Rinaldi Alessandro

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PARMA

Pastorelli Emilio

ROMA - GUIDONIA

Vanzetti Guido

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

in attesa di conferma:

Aosta, Padova, Lucca,

Perugia, Udine

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

GIUGNO - LUGLIO 1976

N. 116

SOMMARIO:

XV campionati mondiali - Räyskälä	93
il nostro servizio d'informazioni	97
vinon '76	99
taglio del traguardo e tempo di decollo	101
errata-corrige: il volo a vela italiano è anche di pianura	105
mosquito	107
pik 20 pro-memoria	109
il variometro	111
il coordinatore dei flaps	115
2° trofeo colli briantei	116
gli alianti non devono bucare... le montagne	120
la 1 ^a gara di pentecoste	123
trofeo San Pedrino	129
volo a vela nel mondo	131
volo libero	135
Aero Club d'Italia - bilancio consuntivo '75	137

IN COPERTINA:

Spirali primaverili in Valle Susa (foto Emilio Tessera Chiesa)

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Gioacchino v. Kalckreuth - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati - Plinio Rovesti - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

Italia:	cumulativo	L. 8.000	Redazione e Amministrazione:
Italia:	individuale	L. 12.000	«Paolo Contri» Airport
Italia:	sostenitore	L. 50.000	21100 Calcinate del Pesce - (Va) - Italy
Estero:	ordinario	§ 15	
Una copia:		L. 2.000	

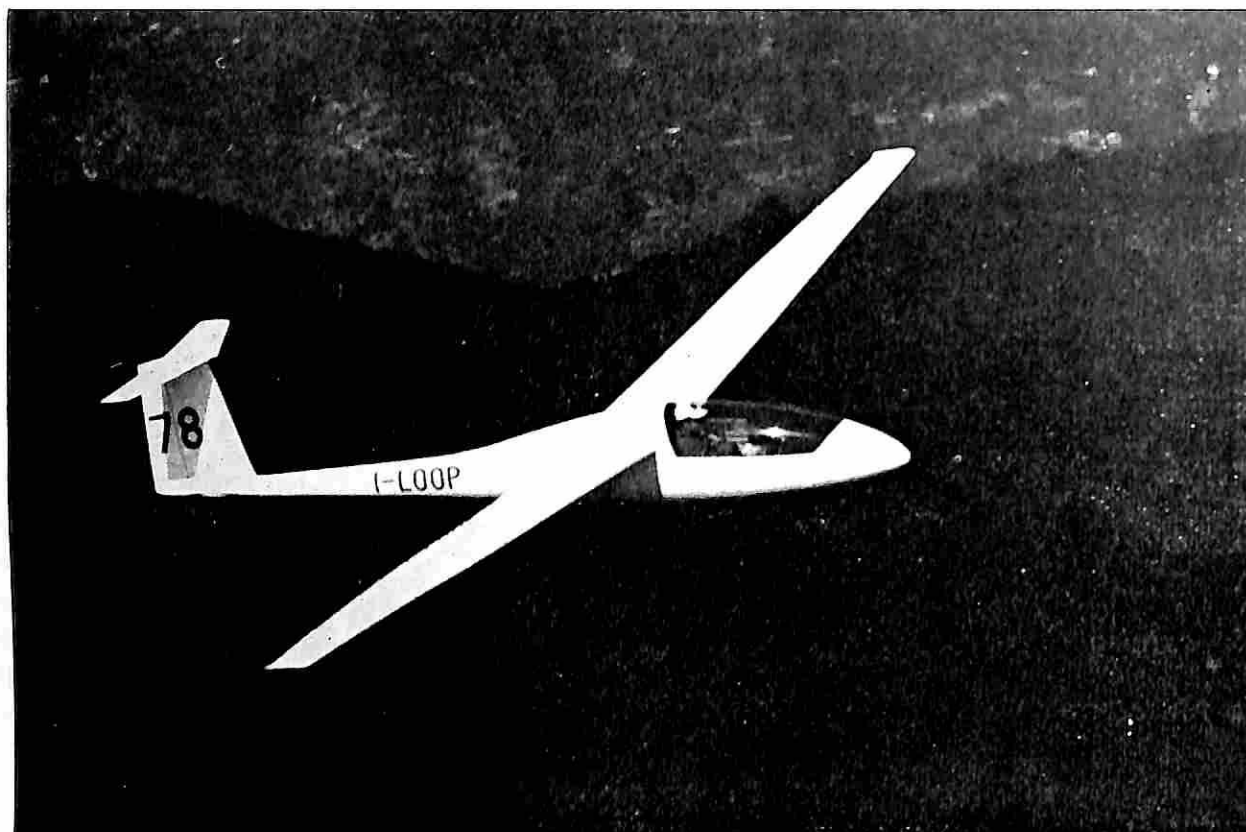
DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957. n. 4269 del Registro.
E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata,
purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

SCHEMPP - HIRTH K. G. KIRCHHEIM - TECK

SEGELFLUGZEUGBAU



Alianti di elevate caratteristiche:

CIRRUS ST.	classe standard
NIMBUS II	classe libera
JANUS	biposto in tandem

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 16

Motoaliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 18

Aliante monoposto, classe Club

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance,
classe Libera, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione,
classe Standard FAI, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da

KRAPFENBAUER ERICH Corso Galileo Ferraris 93 - Tel. 58.88.30 - 10128 TORINO

ACTIS FRANCO Via Borgaro 125 - Tel. 29.04.53 - 10149 TORINO



Oggi in Italia l'aliante classe standard

L. S. 1. F

- Rapida consegna
- Disponibile per prove e dimostrazioni
- Assistenza tecnica e ricambi presso officina certificata RAI in Aguscello (Ferrara)
- Campione mondiale 1970-1974 (Texas - Australia)
- Campione nazionale tedesco Classe Standard 1968-69-71-73
- II e III classificato al Campionato Nazionale Tedesco 1975
- I classificato VINON 75
- Adottato dalla Squadra Nazionale Francese in Classe Standard

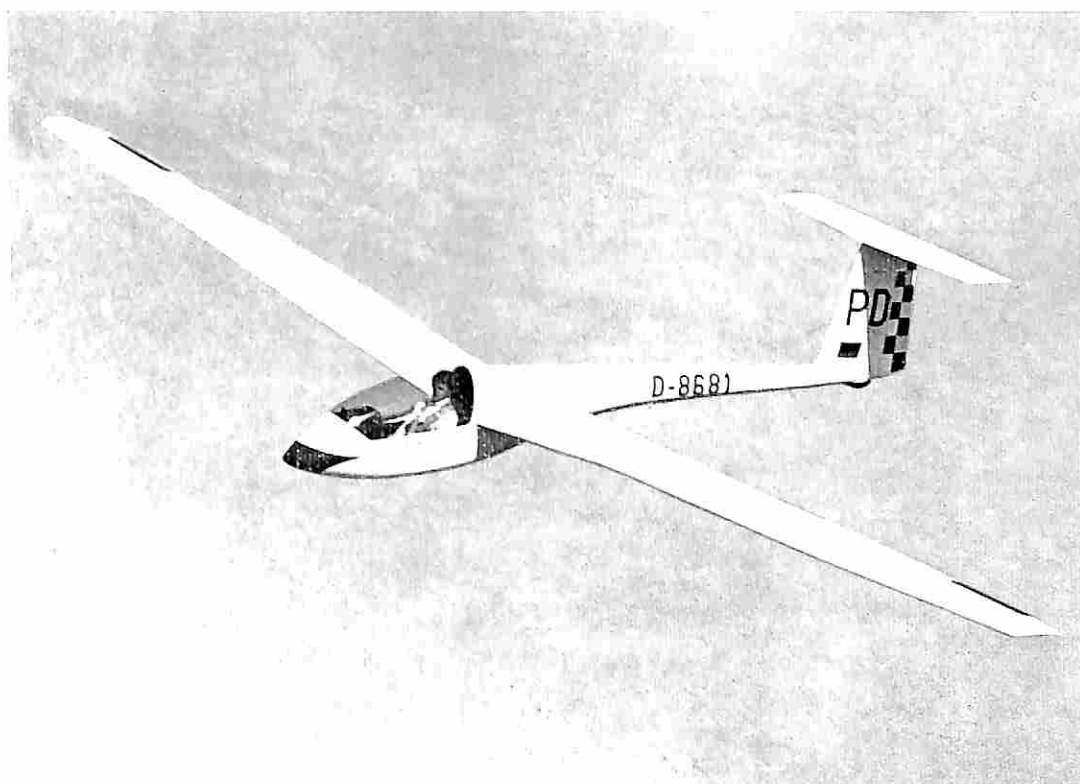
Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

Via Fiaschetta - 44100 Ferrara - Telefono (0532) 61.880 - 52.167



BURKHART GROB
FLUGZEUGBAU
8948 MINDELHEIM
INDUSTRIESTRASSE
LBA - Nr. 1 - B 21



ASTIR CS

monoposto standard efficienza max 37

SPEED ASTIR

monoposto 15 mt. con flap efficienza 42

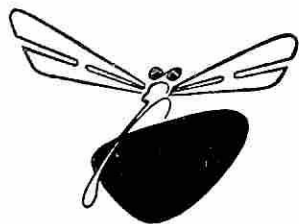
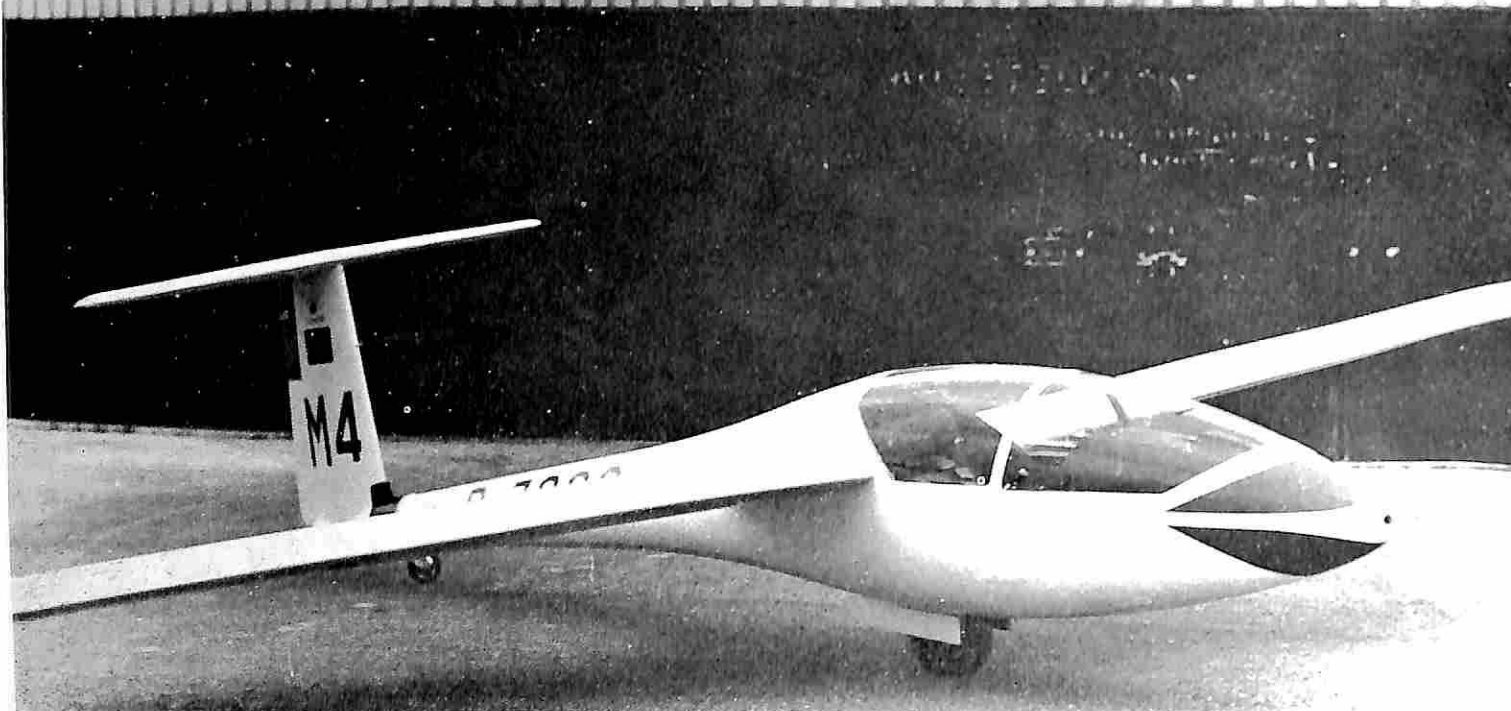
TWIN ASTIR

biposto in vetroresina efficienza 38

RAPPRESENTANTE: **AIRMARKET**

Aeroporto Valbrembo - 24030 Valbrembo - Via Marconi 11 - Telefono N. (035) 613.293

GLASFLÜGEL



- HORNET : 15 m, scuola e performance
KESTREL : 17 m
KESTREL : 19 m e 22 m
RIMORCHI : chiusi e aperti in costruzione di serie per Libelle, Cirrus e ASW-15. Altri a richiesta.
- CONCESSIONARIA : PZL; Winter e Bohli
e inoltre : variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE
impianti ossigeno: DRAEGER
orizzonti artificiali: BENDIX
radio: DITTEL
paracaduti ultrapiatti: SECURITY 150
- RICAMBI : Glasfluegel, Shempp Hirth, Schleicher
GRANDI RIPARAZIONI : autorizzate per la maggior parte degli alianti.
e inoltre : ispezioni periodiche, riconvalida C.N., installazioni varie, modifiche, verniciature ecc. sia agli alianti che a vari tipi di velivoli a motore.
- MAGAZZINO : sempre pronti strumenti, impianti, radio, ricambi, ecc.

TUTTO PER L'ALIANTE

GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO
Via Locatelli 1 Telefono 61.26.17

XV^{MI} CAMPIONATI MONDIALI RÄYSKÄLÄ - FINLANDIA

Si, ma Rieti è un'altra cosa

di Egidio Galli

Ancora una volta abbiamo sentito dire e questa volta nel freddo inglese di scuola finnica di uno dei responsabili della organizzazione: «Da cento anni non abbiamo avuto nella nostra regione un mese di giugno come questo». E siccome era assai poco quanto veniva detto nei briefings, tanto è vero che la durata degli stessi oscillava tra i 7 e gli 11 minuti primi, l'ufficialità dell'espressione dà già da sola una collocazione al quindicesimo campionato mondiale.

L'organizzatore (Finnish Aeronautical Association) non meritava certo il voltafaccia fatto «puntualmente» dal tempo meteorologico dopo una stupenda settimana d'allenamento nella quale pareva di assistere al raduno mondiale dei cumuli, tanto il cielo ne era pienamente bello fin dalle prime ore del mattino.

Non lo meritava per via dello sforzo tecnico-logistico-umano fatto per costruire e far partire una macchina, come si può facilmente immaginare, complessa e costosa.

Non lo meritava, anche perchè è ben vero che in quella parte della Finlandia il mese di giugno è sempre volovelisticamente bello, anzi bellissimo. Non lo meritava, infine, sotto l'aspetto puramente umano in quanto il termine «organizzatore» sostituisce aridamente il ben più valido, caldo e amichevole vocabolo collettivo di «volovelisti»; volovelisti appassionati come noi (e generosi), ma molto più di noi matti, tanto da ardire l'assemblaggio operativo, invero riuscito al completo, di un «mondiale».

Ma tutto ciò non elimina critiche e asprezza di sentimenti; anzi, li acuisce.

Si torna a casa come se non si fosse fatta quella corsa per la quale ci si era a lungo preparati.

Il volovelista rimasto in Italia si renderà certamente conto dello stato d'animo degli 85 piloti (fatto forse eccezione... per i primi 3 o 4 di ogni classe), tutti preparati con tecniche da velocità, spremuti invece in gare di durata dalla lenta e spenta planata serale, seguite poi da furiose scorribande di rimorchi buttati alla ricerca del gioiello bianco finito in un campo di foraggio novello. Un po' come se l'ul-

tima prova del mondiale di formula uno non si potesse svolgere per una improvvisa caduta di neve sulla pista di Monza. Il guaio è che ciò accade troppo spesso per il volo a vela e quasi mai per l'automobilismo e per cento altri sport.

I 90 piloti di Rieti 1975 sono rientrati alle proprie sedi (fatte le doverose eccezioni per chi ebbe a soffrire un sinistro) con lo spirito e il corpo soddisfatti per la superata tenzone. Era nella loro natura andare a combattere e così avendo cavallerescamente fatto — per averlo potuto fare — si sono accorti che l'attesa e la speranza, classifiche a parte, erano state completate dall'azione. Ossia, loro stessi erano tornati completati dagli undici scontri avuti.



Il Cirrus 75 di Leonardo

Lo spirito critico ci sospinge ancora e ci fa dire che i mondiali di volo a vela sono, nel loro difficilissimo incontro tra organizzazione e calendario meteo, una vicenda da realizzare il più possibile a Sud ove si tratti dell'emisfero boreale. La classe standard, infatti, in Finlandia, è passata — con cinque prove valide e due nulle — per il rotto della cuffia a raggiungere il minimo di validità fissato dal regolamento. Come per una gara del 1937, per intenderci.

La periodicità biennale del campionato (alle volte triennale) rende estremamente sottile la possibilità della rivincita e la possibilità di una carriera mondiale del pilota che vi partecipa, tanto più che le selezioni nazionali sono così bizzarre da tagliare fuori assai spesso, per una moltitudine di ragio-

ni, piloti di grandissimo valore. In questa tornata è toccato a Moffat e a Grosse!

Se poi ci si mette a rovescio la meteorologia, il pilota che ha avuto la fortuna di essere prescelto, butta via secchi secchi quattro anni; ammesso di essere riprescelto, sennò si parla in partenza di almeno sei anni.

Non è possibile dare relazione di un campionato, anche in forma sintetica, senza inserire a botta calda quei suggerimenti che ci sembrano indispensabili per contribuire, anche microscopicamente, a rendere meno «lotteria» quella gara che, proprio perchè troppo spesso va a finire alla «riffa», non ottiene appoggi e assenti giornalistico-televisivi nella misura che tutti giustamente desiderano per la migliore conoscenza comune del volo a vela.

In fondo i volovelisti da gara rappresentano in modo integrale i due estremi dell'animo nostro: peccano copiosamente d'orgoglio quando i variometri cantano gli acuti e il «monitor» raggruppa i primi dieci ad oltre 110 chilometri all'ora e subito dopo, anche se con muscoli lunghi, s'inclinano umilmente al Superiore Volere che impone il «no task to day».

Räyskälä ci ha dato ancora una volta questa lezione d'umiltà. Rimane un punto interrogativo: piegarsi è più facile per il cinquantenne o per il ventenne? O è sempre difficile per entrambi?

Dopo queste succinte considerazioni d'ordine generale, non possiamo far mancare al volovelista italiano — che sicuramente ha già fatto alcuni chilometri ottici scorrendo le classifiche — più specifiche descrizioni. Seguiremo il criterio dei capitoli dedicati agli argomenti più comuni.

I NOSTRI PILOTI

Non siamo andati in Finlandia solamente per imparare, come l'esito dei due ultimi mondiali ci ha fatto abbastanza amaramente dire, ma anche per mettere l'Italia in classifica. La formula raccolta sul posto alla fine di un briefing ci sembra giustamente accettabile: «Entrare nella rosa dei primi dieci significa possedere il brevetto di pilota da mondiale».

Brigliadori Leonardo, dopo il suo quarto posto argentino del 1963, ci ha dato — dell'alloro mondiale — non soltanto il profumo ma un rametto non poi tanto minuscolo. Il quinto posto conquistato nei campionati nazionali finlandesi 1975, il campionato italiano dello stesso 1975 e la gara con partenza simultanea di Alzate Brianza tanto nella edizione 1975 che 1976, confermano, senza bisogno di appoggi filosofici, che abbiamo in Brigliadori il miglior pilota italiano di classe standard.

Egli ci ha così ripagato bene dei lunghi anni di sacrifici fatti per i campionati mondiali e per le altre gare.

Dobbiamo aggiungere che si è comportato, anche per l'aspetto non strettamente riguardante il pilotaggio, con estrema serietà.

Monti Roberto, esordiente, mette all'attivo due grossi meriti. Anzitutto ha appoggiato, tenendo la coppia fino al possibile, in modo esemplare la condotta di gara di Brigliadori, osservando pertanto una condotta di gara da mondiale. La sua vittoria nella quarta prova di allenamento ufficiale (11 giugno 1976, triangolo di 324 chilometri a 110 all'ora) lo conferma senza ombra di dubbio quale pilota da corsa.

In secondo luogo, ha fatto una rimonta, per riportarsi a metà classifica dopo la seconda cattiva prova, esattamente pari alla resa di un pilota da decimo posto in classifica generale (vedere con cura Stouffs e Oye).

Sono due meriti che tranquillizzano un selezionatore anche esigente.

Vergani Walter è abbastanza corazzato per lasciarsi definire qui la «nostra inattesa delusione». A quanti — esperti di gare, Rieti compresa — ci chiedevano spiegazioni, non abbiamo trovato di meglio che rispondere che Vergani in versione italiana era tra i piloti difficili da battere, mentre la versione finlandese, dopo trentacinque anni di amicizia, ci si presentava nuova, sconosciuta.

A pochi giorni da Rieti, riesce molto interessante pensare a quale reazione ci farà assistere il nostro miglior pilota di classe libera dopo la straripata finlandese.

Gavazzi Marco, esordiente, ha volato e gareggiato encomiabilmente. Più degli altri ha patito l'ironico gioco della meteorologia perdendo il meritato nono posto in classifica generale (a meno di 300 punti dal primo dopo sei prove) nell'ultima prova fatta disputare contro il buon senso comune. O forse per paura di critiche da parte dei soliti concorrenti oltranzisti.

Questo di Gavazzi è in sintesi l'aspetto «nordico» del campionato. Scivolare da nono a ventiduesimo per una prova di 234,5 chilometri non terminata da alcuno, vuol dire gareggiare in un clima poco, assai poco mondiale.

Abbiamo fatto alcune insistenze autunnali nel 1975 per inserire Gavazzi nella rosa dei quattro: ci piace ora vederlo alla nostra maniera, ossia validissimo esordiente nono in generale. L'ultima prova è stata fatta per oltre 100 chilometri in condizioni IFR coi piloti che dai 400 ai 700 metri (plafond) non distinguevano i campi erbosi dai laghi e con le squadre di recupero che tentavano di precedere gli alianti... alla ricerca di un prato ove far atterrare in fonìa il proprio pilota. Quest'ultimo quasi tragico atto non ci sembra possa toccare l'affermazione aritmetica di un terzo posto, un quinto, un settimo, due decimi e un trentaduesimo.

GLI AIUTANTI

La provenienza associativa dei piloti (uno dall'Aeroclub Volovelistico Milanese e tre dall'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia) ha facilitato enormemente la scelta degli aiutanti al punto da raggiun-

gere il meglio: piena preparazione tecnica, totale autodisciplina e rara capacità di risoluzione dei problemi.

In proposito, ci sembra sufficiente citare l'unico danno subito dai materiali e costituito da una foratura del pneumatico di una autovettura.

L'uso della vecchia votazione scolastica in decimi è il più adatto per concedere ad ogni aiutante il 10, oltre alla citazione pubblica.

- OK Brigliadori: Balconi Luigi, Brigliadori Adriana e Casetti Lucio;
- 82 Monti: Bertoli Umberto, Colombo Vittorio e Pogliani Giuseppe;
- WV Vergani: Corbellini Eugenio, Labellarte Mario e Poletti Franco;
- SS Gavazzi: Baldisseri Sergio, Rotoli Gianluigi e Ruggeri Cesare.



Una proposta per la pubblicità FACIS?

GLI ALIANTI

Il grosso pasticcio dei carichi alari, con relative buffe pesate in linea in presenza di vento e con l'impiego di bilance starate, ha seminato profondi malumori e bisticci internazionali. Il colmo, verificato di persona, sembra essere stato raggiunto nei confronti del Registro Aeronautico Italiano col mancato riconoscimento «de facto» del Certificato di Navigabilità «speciale». Non siamo lontani dal ridicolo nella risposta scritta al memorandum presentato dalla squadra italiana: «Riconosciamo il Certificato di Navigabilità speciale per il Cirrus 75

ma la macchina deve volare al peso massimo autorizzato dallo L.B.A. tedesco». E' un affare che avrà una coda ma subito possiamo dire che l'organizzatore sembra non conoscere il potere discrezionale e la tolleranza.

Comunque il nostro problema avvenire, che i campionati si facciano in Argentina o in Germania, è di colmare al più presto quel 5% di scarso peso che oggi abbiamo e di seguire con estrema attenzione l'evoluzione anche commerciale della classe 15 metri da corsa cercando di rimanere, come già avviene ora d'altronde, sulla cresta dell'onda della miglior produzione tedesca, non trascurando però lo studio (o l'acquisto?) dei «Pik» e degli «Jantar».

I VEICOLI

L'uso di autovetture e altri veicoli di proprietà dei singoli volovelisti (Brigliadori: «Citroen», Ciceri: rimorchio aliante, Monti: «Renault», Colombo: rimorchio aliante, Vergani: «Mercedes» - due rimorchi aliante - roulotte - furgone «Fiat 238», Gavazzi: «Fiat 132», Bertoli: «Fiat 132», Galli: «Fiat 131» e roulotte) deciso a poche ore dalla partenza dall'Italia, se da una parte ha accorciato la vita dei mezzi di 5-7000 chilometri, dall'altra ha reso estremamente ordinato l'impiego dei mezzi stessi mettendo completo rimedio a un vecchio problema.

In più, è stato possibile trasportare i volovelisti detti «ausiliari», dimostratisi preziosi collaboratori degli «ufficiali» nei servizi logistici più pesanti. Agli ausiliari si è chiesto il rimborso delle spese vive individuali (passaggi marittimi) e di sostenere in proprio le spese di alimentazione. L'alloggio è stato ottenuto gratuitamente con qualche amichevole pressione sulle ragazze finlandesi degli uffici, impreparate davanti alla insistenza aritmetico-filosofica degli italiani.

IL VILLAGGIO

La popolazione che sotto 26 bandiere si trova a vivere in comune per tre settimane, rispetto alle precedenti edizioni, sta mutando rapidamente. Anche il classico rigore polacco ha lasciato filtrare quest'anno le donne e donne ce ne sono ormai in misura quasi uguale agli uomini.

Probabilmente il reperimento degli aiutanti non è molto facile specie in stagione extra periodo di vacanze.

Probabilmente anche il pilota teso dalla gara non è facile da sopportare.

In ogni caso il pilota concorrente con la moglie inserita nella squadra a piena parità di diritti con gli altri aiutanti è da considerarsi ormai normale. Dalle giovani alle anziane, per l'età e per la partecipazione ai campionati.

Inutile ignorare che ciò risolve una serie di problemi e al tempo stesso ne fa nascere un'altra, ma riteniamo il fenomeno irreversibile, sportiva-

mente pratico, umanamente simpatico, disciplinarmente... meritevole di un articolo a parte.

GRATITUDINE

Sentiamo il vivo bisogno di chiudere queste brevi note con la citazione, quanto mai cordiale, di coloro che hanno agito per la squadra italiana, indipendentemente dalla misura del loro operato.

L'Aero Club d'Italia, nelle persone del Presidente Teti, del Segretario Generale Rosica e della Signora Passarani. Ci hanno tenuto finanziariamente alla corda fin quasi allo spasimo ma poi ci hanno passato il manico della bandiera. L'arrivo in Finlandia del Presidente della Commissione Sportiva Centrale Guagnellini è stato un concreto gesto di amicizia e di incoraggiamento. Abbiamo fatto assieme l'ultima prova sotto la pancia di WV e così abbiamo navigato con il più volte campione italiano di volo a motore, detentore anche di primati internazionali, nella nuova piacevole collocazione volovelistica.

L'Aeronautica Militare, con gli equipaggi del «C 130», non solo ha fatto fare due magnifici balzi a metà del materiale riducendo la durata del viaggio da 4 giorni a 4 ore, ma nel viaggio di rientro, a 9000 metri sulla terra svedese e a 600 orari, ha stabilito uno storico contatto VHF sulla 122.05 con la colonna dei nove mezzi che rotolava a ben 80 chilometri all'ora verso il Sud, contatto che ha commosso profondamente quanti hanno avuto la fortuna di sentire in diretta la straordinaria musica della nostra lingua.

Il Generale Umberto Nannini, per l'ottenimento del velivolo «Hercules» appartenente alla 46ª Aerobrigata il cui primo comandante, quando il reparto nacque come 46ª Stormo, fu appunto Nannini, ancora lo stesso che quest'anno si appresta a celebrare, magari su «Zoegling», il cinquantesimo del suo primo volo in aliante.

Vittorio Mangili, giunto in Finlandia (con Mario Sanga) non soltanto per la realizzazione di un servizio televisivo per la RAI ma per tonificare l'intera nostra squadra con il suo straordinario brioso entusiasmo di pura marca italiana e di intramontabile Bersagliere.

La Fiat Finlandia, per l'assegnazione di una vettura «132», prontamente sostituita dopo un giorno, per avaria, con una «131» a cambio automatico, per l'intero periodo dei campionati, cosa che ha alleggerito alquanto i contachilometri delle nostre autovetture.

Il Registro Aeronautico Italiano, nelle persone del Professor Aldinio e degli Ingegneri Fiorini, Galli e De Florio, per la insuperabile, accorta premura data all'espletamento della pratica di vaglio dei Cirrus 75 al fine di dotare gli alianti del Certificato di Navigabilità speciale; lavoro di incontro tra tecnica, amministrazione e sport degno della nostra migliore riconoscenza.

La Glasfùgel Italiana, per l'autorizzazione all'inse-

rimento nella squadra di quel secondo Ruggeri che è Pierluigi Rotoli, serissimo, insostituibile e profondo conoscitore dell'aliante in plastica.

L'amico Giorgio Orsi, per il consueto viatico del «Pillo», confortante nelle prove difficili e valida moneta internazionale per le situazioni intricate, compreso l'ottenimento dei passaggi marittimi non prenotati.

L'altro caro amico Lorenzo Scavino, per il collegamento informativo in Italia non solo diretto verso la stampa ma soprattutto verso i volovelisti e le loro famiglie.

La Famiglia Ciceri, per l'uso dell'I-URLO, del relativo rimorchio, per un tranquillizzante appoggio finanziario in solida divisa e soprattutto per il continuo appoggio in tutte le iniziative volovelistiche. Padre Domenico ci ha tenuti vicino a Dio con umile pazienza celebrando la Messa ogni domenica in italiano, latino e polacco per «tutti i volovelisti del mondo».

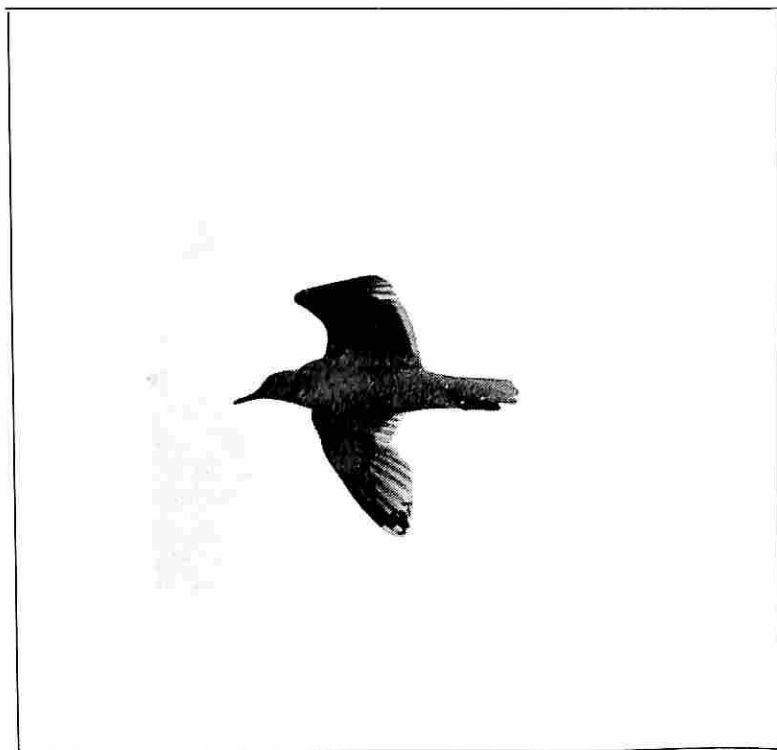
CONCLUSIONE

Ai piloti, agli squadristi ufficiali e agli ausiliari rivolgiamo un particolare ringraziamento per aver reso possibile e sopportabile un passo difficile: l'assunzione delle consegne da Piero Morelli.

Fatto un buon esame di coscienza, non ci sentiamo soddisfatti: per fare questo serviziaccio occorrono almeno tre persone e delle tre una deve essere Piero Morelli.

Come a Rieti, insomma.

Egidio Galli



il nostro servizio speciale per i 15^{mi} campionati mondiali

Ecco qui di seguito i comunicati distribuiti a tutti i nostri corrispondenti che ne hanno curato la diffusione.

Comunicato n. 1 - 15 giugno 1976

Ottantasei piloti — 48 in Standard e 38 in Libera, di 25 nazioni — sono in attesa del bel tempo per dare il via alle prove dei XV Campionati Mondiali. Dopo quattro giorni di allenamenti ufficiali svoltisi in condizioni ideali, domenica 13 giugno alla cerimonia d'apertura è intervenuto — come ormai vuole la tradizione e ospite non gradito — il Generale Maltempo.

Ieri la prova è stata cancellata per un fronte occluso ed oggi non è stata nemmeno formulata causa il persistente maltempo. Essendo trascorsi tre giorni speriamo che si trasferisca altrove.

Comprensibile la laconicità.

Comunicato n. 2 - 18 giugno 1976

Con molto coraggio e tanto vento, fino a 30 nodi, mercoledì 16 è stata assegnata la prima prova di questi Campionati.

Per la Standard un triangolo di 121 Km vinto dal finlandese Kuittinen seguito da Karlsson (Svezia), Rizzi (Argentina) e Leonardo Briigliadori. Bob Monti fuori campo al secondo pilone ed altri 21 piloti. In classe Libera il triangolo era di 199 Km ed è stato chiuso da Kuil (Olanda), Jinks (Australia) e Ziobro (Polonia). Gavazzi e Vergani fuori campo in compagnia di 34 altri.

Ieri 17 giugno alla Standard è stata assegnata una A.R. di 153 Km vinta da Renner (Australia) seguito da Firth (Canada) e Kuittinen (Finlandia); Briigliadori trentanovesimo e Monti quarantacinquesimo. Per la Libera la prova di A.R. è stata di Km 181, vinta da Lee (Inghilterra) davanti a Butler (USA) e Fitchett (Inghilterra); decimo Gavazzi e trentacinquesimo Vergani.

La modestia dei temi assegnati — rispetto ai temi degli allenamenti ufficiali, anche vicini ai 500 Km — ci dice tutto sulle condizioni meteo.

Comunicato n. 3 - 23 giugno 1976

Riprendiamo la diffusione di qualche notizia riguardante questi sfortunati ed umidi Mondiali, dopo una pausa di cinque giorni tutti di maltempo.

La preparazione ad un Campionato Mondiale comporta sacrifici ed oneri non indifferenti e vedere

il tutto andare in nebbie e nubi non è certamente piacevole, è ovvio quindi che al Generale Maltempo si sia affiancato il Generale Malumore.

Dopo un secondo lunedì di pioggia, ieri 22 giugno è stata assegnata una «prescribed area».

Per la Standard avrebbe vinto Woedl (Austria) con 156 Km, seguito da Briigliadori con 153 Km, ma la gara non è stata convalidata «perchè almeno 12 piloti non hanno superato i 100 Km»!

Nella Libera la prova è stata, apparentemente, più consistente: Fitchett (Inghilterra) ha coperto 408 Km, Ax (Svezia) 308 Km e Wilson (Australia) 272 Km; decimo Gavazzi con Km 104.

Anche se questi XV Mondiali sono ormai compromessi, formuliamo l'augurio che almeno in questi ultimi giorni si possano realizzare delle prove agonisticamente valide.

Abbiamo sollecitato maggiori informazioni, sarà nostra premura diffonderle non appena ci perverranno.

Comunicato n. 4 - 24 giugno 1976

Galoppo finale? Il tanto atteso bel tempo pare sia giunto permettendo, ieri 23 corrente, lo svolgimento regolare della prova, la prima veramente a livello di competizione mondiale.

Alla Standard è stata assegnata una «prescribed area» che ha permesso l'accumulo di migliaia di Km volati. Ha vinto Burton (Inghilterra) totalizzando 731 Km, seguito da Peter (Germ. Occ.) con 725 e da Andersson (Svezia) con 719. Briigliadori è risultato ottavo con 701 Km e Monti sedicesimo con 666 Km.

La classifica generale dopo questa terza prova (in 10 giorni) vede in testa l'australiano Renner con p. 2453, secondo Karlsson (Svezia) p. 2353, terzo Burton (Inghilterra) p. 2324, sedicesimo Briigliadori p. 2077 e quarantesimo Monti p. 1314.

Per la Libera il tema della prova è stato un triangolo di 526 Km chiuso da G. Lee (Inghilterra) alla media di 112 Km/h, seguito dal connazionale Fitchett a 110 e da Ragot (Francia) a 109. Trentaduesimo Gavazzi a 93,3 e trentaseiesimo Vergani a 85,3. Nella C.G. dopo questa quarta prova è in testa Fitchett con p. 2151 seguito dal collega Lee con p. 2116 e dal polacco Ziobro con p. 2104. Gavazzi è quindicesimo con p. 1837 e Vergani trentaseiesimo con p. 1315.

Chiudiamo questa arida ma significativa serie di numeri rinnovando l'augurio che questi Mondiali possano chiudersi in crescendo per far dimenticare le avverse condizioni.

Comunicato n. 5 - 25 giugno 1976

L'incompiuta! E' successo ieri giovedì 24 giugno: due triangoli e nessun rientro. Unica nota positiva il miglioramento delle posizioni dei nostri piloti.

Ecco i temi della giornata:

Standard - Triangolo di Km 393

1) Karlsson (Svezia)	punti 891
2) Pozniak (Polonia)	punti 839
3) Beltz (USA)	punti 808
5) Briigliadori e Monti p.m.	punti 791

Libera - Triangolo di Km 480

1) Jinks (Australia)	punti 1000
2) Widmer (Brasile)	punti 983
3) Braes (Danimarca)	punti 983
5) Gavazzi	punti 967
16) Vergani	punti 857

Le classifiche generali, dopo queste prove, risultano le seguenti:

Standard:

1) Karlsson (Svezia)	punti 3244
2) Renner (Australia)	punti 3233
3) Pozniak (Polonia)	punti 3059
8) Briigliadori	punti 2869
33) Monti	punti 2106

Libera:

1) Lee (Inghilterra)	punti 3016
2) Jinks (Australia)	punti 3001
3) Ziobro (Polonia)	punti 2992
11) Gavazzi	punti 2804
33) Vergani	punti 2172

In serata apprendiamo da Attilio Pronzati che oggi il tempo è stato favorevole, la Libera ha effettuato un triangolo di 490 Km dove Gavazzi si è piazzato terzo conquistando il nono posto in c.g.; per la Standard decimo Briigliadori e tredicesimo Monti che dovrebbero migliorare anch'essi in c.g. Speriamo di chiudere in bellezza!

Comunicato n. 6 - 26 giugno 1976

Come già annunciato nell'ultimo comunicato, ecco i risultati ufficiali della gara disputata il 25 giugno:

Libera - Triangolo Km 339

1) Lee (Inghilterra)	velocità 100.3
2) Butler (USA)	velocità 99.8
3) Gavazzi Marco	velocità 99.1
30) Vergani Walter	velocità 88.9

Standard - Triangolo Km 300.3

1) Burton (Inghilterra)	velocità 94.6
2) Renner (Australia)	velocità 82.1
3) Oye (Danimarca)	velocità 81.9
10) Briigliadori Leonardo	velocità 78.5
13) Monti Roberto	velocità 78.1

Ecco la c.g. che vede ancora una volta il miglioramento dei nostri piloti:

Libera:

1) Lee (Inghilterra)	punti 4.016
2) Ziobro (Polonia)	punti 3.931
3) Fitchet (Inghilterra)	punti 3.895
9) Gavazzi Marco	punti 3.787
32) Vergani Walter	punti 3.002

Standard:

1) Renner (Australia)	punti 4.056
-----------------------	-------------

2) Karlsson (Svezia)	punti 4 048
3) Burton (Inghilterra)	punti 3.924
7) Briigliadori Leonardo	punti 3.642
28) Monti Roberto	punti 2.872

Questo è tutto per oggi, attendiamo con impazienza le ultime novità.

Comunicato n. 7 - ultimo - 30 giugno 1976

La giornata di sabato 26 ha rispecchiato la situazione meteo di questi XV Campionati Mondiali:

— alla Standard un A-R di 203 Km, prova annullata in quanto nessun concorrente ha superato la distanza di qualificazione;

— alla Libera un triangolo di 234 Km che nessun pilota ha chiuso; vince Matousek (Cecoslovacchia), seguito da Braes (Danimarca) e Holighaus (Germ. Occ.), Vergani è ventitreesimo e purtroppo Gavazzi è trentaseiesimo pregiudicando il suo buon piazzamento in c.g.

Le classifiche generali e finali risultano pertanto le seguenti:

Classe STANDARD, dopo 5 prove con 4478 punti disponibili:

1) Renner (Australia)	punti 4056
2) Karlsson (Svezia)	punti 4048
3) Burton (Inghilterra)	punti 3924
7) Briigliadori Leonardo	punti 3642
28) Monti Roberto	punti 2872

Classe LIBERA, dopo 7 prove con 5073 punti disponibili:

1) Lee (Inghilterra)	punti 4594
2) Ziobro (Polonia)	punti 4535
3) Muszczyński (Polonia)	punti 4488
22) Gavazzi Marco	punti 3802
32) Vergani Walter	punti 3229

Un'altra avventura mondiale è finita e riteniamo che questa volta si possa chiamare in causa anche il Generale Rammarico in quanto siamo convinti che tutti: gli organizzatori finlandesi, i vincitori, i vinti e le loro squadre, abbiano qualcosa per cui rammaricarsi.

Pensiamo sia giunto il momento per i responsabili del volo a vela mondiale di un ampio ripensamento riguardante la maggiore competizione volovelistica internazionale.

Speriamo di poter pubblicare presto le opinioni dei nostri rappresentanti nazionali.

Il nostro servizio finisce qui, sul prossimo numero di «VOLO A VELA» — che verrà inviato a fine luglio solo ai Clubs che avranno pagato gli abbonamenti cumulativi — troverete il dettaglio delle prove e delle classifiche.

Volo a Vela

CLASSE STANDARD

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	Nazionalità	1° 16.6 △ 120,0 D.F. 0,587		2° 17.6 A R 152,6		3° 23.6 D.A.P.		4° 24.6 △ 393,1 D.F. 0,891		5° 25,6 △ 300		Punteggio finale	% su p. 4.478	Class.
1	Renner I.	PIK 20 B	PR	Australia	17	476	1	1.000	4	977	7	780	2	823	4.056	90,6	1
2	Karlsson G.	PIK 20 B	P4	Svezia	2	564	6	857	11	932	1	891	4	804	4.048	90,4	2
3	Burton G.	PIK 20 B	GB	Inghilterra	13	495	10	829	1	1.000	22	600	1	1.000	3.924	87,6	3
4	Pozniak H.	JANTAR St.	HP	Polonia	15	490	15	795	10	935	2	839	20	743	3.802	84,9	4
5	Beltz T.	PIK 20 B	20	U.S.A.	11	497	8	855	25	865	3	808	31	710	3.735	83,4	5
6	Petroczy G.	JANTAR St.	81	Ungheria	7	506	26	739	12	928	7	780	34	694	3.647	81,4	6
7	Brigliadori L.	CIRRUS 75	OK	Italia	4	526	39	595	8	957	5	791	9	773	3.642	81,3	7
8	Reichmann A.	LS-1f (45)	66	Germania Occ.	25	418	13	812	5	975	16	707	25	728	3.640	81,3	8
9	Oeye S.	CIRRUS 75	P1	Danimarca	9	499	37	625	15	909	7	780	3	821	3.634	81,2	9
10	Stouffs H.	LS-1f (45)	78	Belgio	12	496	36	656	24	880	16	707	13	764	3.503	78,2	10
11	Gatolin M.	CIRRUS St.	15	Jugoslavia	16	483	34	716	36	729	7	780	22	735	3.443	76,9	11
12	Jones R.	CIRRUS 75	RJ	Inghilterra	24	420	18	780	6	974	27	465	8	776	3.415	76,3	12
13	Haemmerle A.	CIRRUS 75	1	Austria	28	181	21	768	23	883	15	753	7	793	3.378	75,4	13
14	Rantet J.	LS-1f	F1	Francia	8	503	28	735	30	773	25	538	5	797	3.346	74,7	14
15	Cameron A.	ASW 19	KG	Nuova Zelanda	29	176	22	766	26	828	13	773	6	795	3.338	74,5	15
16	Lopitiaux J. C.	CIRRUS 75	FL	Francia	30	150	32	724	16	906	13	773	23	733	3.286	73,4	16
17	Peter E. G.	LIB. 203	61	Germania Occ.	26	223	14	810	2	991	26	503	16	753	3.280	73,2	17
18	Kepka F.	JANTAR St.	FK	Polonia	46	0	18	780	7	965	7	780	18	746	3.271	73,0	18
19	Andersson G.	PIK 20 B	HR	Svezia	5	525	20	775	3	983	31	243	33	699	3.225	72,0	19
20	Nurminen R.	PIK 20 B	KA	Finlandia	27	202	4	869	31	758	21	673	29	713	3.215	71,8	20
21	Rowe J.	HORNET	SF	Australia	35	116	9	840	33	747	7	780	24	730	3.213	71,8	21
22	Soerensen O.	CIRRUS St.	11	Danimarca	6	521	29	727	18	665	28	451	40	545	3.148	70,3	22
23	Pare D.	CIRRUS 75	74	Olanda	21	426	7	856	18	665	32	215	20	743	3.144	70,2	23
24	Riera J.	HORNET	AR	Argentina	9	499	23	752	14	910	35	194	10	772	3.127	69,8	24
25	Bluekens M.	CIRRUS 75	76	Belgio	38	69	17	781	22	884	16	707	37	669	3.110	69,5	25
26	Strukelj F.	CIRRUS St.	16	Jugoslavia	40	52	25	747	37	638	4	794	14	760	2.991	66,8	26
27	Tinnermans T.	CIRRUS St.	HC	Nuova Zelanda	19	444	16	788	28	823	43	76	15	754	2.885	64,4	27
28	Monti R.	CIRRUS 75	82	Italia	30	150	45	259	16	906	5	791	12	766	2.872	64,1	28
29	Briegleb R.	JANTAR St.	68	U.S.A.	20	432	35	702	29	803	40	187	35	691	2.815	62,3	29
30	Junqueira C.	PIK 20 B	UK	Brasile	14	493	27	736	21	894	44	31	38	631	2.785	62,2	30
31	Firth J.	PIK 20 B	JF	Canada	18	470	2	883	20	896	33	201	43	304	2.754	61,5	31
32	Kuittinen M.	PIK 20 B	JR	Finlandia	1	587	3	871	35	737	30	246	44	298	2.739	61,2	32
33	Wala T.	PIK 20 B	V	Cecoslovacchia	40	52	5	868	13	916	37	191	31	710	2.737	61,1	33
34	Musters C.	CIRRUS 75	87	Olanda	34	139	12	818	33	747	37	191	16	753	2.648	59,1	34
35	Roennenstadt E.	LS-1f	25	Norvegia	37	90	30	725	46	294	19	697	27	718	2.524	56,4	35
36	Rizzi R.	CIRRUS St.	GZ	Argentina	3	547	45	259	32	753	40	187	11	767	2.513	56,1	36
37	Szabadi B.	JANTAR St.	60	Ungheria	46	0	33	722	42	515	23	555	28	717	2.509	56,0	37
38	Woedl H.	DG. 100	7	Austria	36	112	41	538	9	939	34	198	30	711	2.498	55,8	38
39	Clifford R.	CIRRUS St.	75	Sud Africa	22	424	24	748	26	828	29	354	45	46	2.400	53,6	39
40	Werneburg H.	CIRRUS St.	01	Canada	42	9	42	454	38	630	20	676	39	576	2.345	52,4	40
41	Johannesen T.	CIRRUS St.	30	Norvegia	33	142	30	725	45	502	35	194	19	744	2.307	51,5	41
42	Hedinger H.	LIBELLE St.	86	Svizzera	23	421	43	404	41	533	42	153	25	726	2.237	49,9	42
43	Innes D.	PIK 20 B	TS	GBG	42	9	11	828	40	538	46	17	36	673	2.065	46,1	43
44	Schaffhausen C.	PIK 20 B	PP	Brasile	42	9	38	609	44	504	37	191	41	541	1.854	41,4	44
45	Luthi B.	HORNET	MB	Svizzera	38	69	44	315	43	514	24	548	42	315	1.761	39,3	45
46	Shields W.	ASTIR CS	C1	Sud Africa	30	150	40	549	39	575	45	21	45	46	1.341	29,9	46

CLASSE LIBERA

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	Nazionalità	1° 16.6		2° 17.6		3° 22.6		4° 23.6		5° 24.6		6° 25.6		7° 26.6		Punteggio finale	% su p. 5.073	Class.
					△ 199,0	D.F. 0,269	A/R 181,4	D.A.P.	D.F. 0,115	△ 526,0	△ 480,8	△ 349,0	△ 234,5	D.F. 0,689							
1	Lee G.	ASW 17	26	Inghilterra	12	95	1	1.000	8	21	1	1.000	6	900	1	1.000	13	578	4.594	90,6	1
2	Ziobro J.	JANTAR 2	JZ	Polonia	3	264	12	865	8	21	4	954	9	888	9	939	3	604	4.535	89,4	2
3	Muszczyński H.	JANTAR 2	HM	Polonia	4	256	7	894	30	0	6	947	9	888	16	902	6	601	4.488	88,5	3
4	Holighaus K.	NIMBUS 2	XX	Germania Occ.	10	144	3	984	23	12	18	862	7	897	4	968	3	604	4.471	88,1	4
5	Butler R.	GLASFL. 604	DB	U.S.A.	8	178	2	995	13	18	21	837	22	835	2	993	13	578	4.434	87,4	5
6	Zegels B.	ASW 17	BD	Belgio	19	76	13	857	12	19	9	917	4	971	9	939	13	578	4.357	85,9	6
7	Johnson R.	JANTAR 2	70	U.S.A.	6	191	11	866	13	18	5	951	22	835	32	804	3	604	4.269	84,2	7
8	Frehner H.	NIMBUS 2	TT	Svizzera	15	89	15	851	10	20	10	912	18	847	11	936	13	578	4.233	83,4	8
9	Ax G.	ASW 17	T7	Svezia	27	47	16	850	2	84	14	874	25	823	6	957	19	574	4.209	82,9	9
10	Matousek F.	NIMBUS 2	MF	Cecoslovacchia	22	65	31	725	5	53	14	874	9	888	18	899	1	689	4.193	82,7	10
11	Neubert W.	ASW 17	WN	Germania Occ.	30	35	9	877	24	11	7	943	28	800	17	900	11	581	4.147	81,7	11
12	Fahrafellner O.	NIMBUS 2	OF	Austria	24	50	23	811	30	0	13	877	8	890	23	872	7	597	4.097	80,7	12
13	Schubert A.	NIMBUS 2	AS	Austria	17	83	20	816	13	18	26	799	19	838	22	878	7	597	4.029	79,4	13
14	Reparon D.	NIMBUS 2	RR	Olanda	16	85	20	816	30	0	16	873	36	697	6	957	13	578	4.006	78,9	14
15	Jinks M.	NIMBUS 2	EL	Australia	2	267	25	791	4	63	11	880	1	1.000	21	886	30	73	3.960	78,1	15
16	Braes I.	NIMBUS 2	IB	Danimarca	27	47	36	652	28	3	31	765	2	983	24	870	2	635	3.955	77,9	16
17	Ragot F.	NIMBUS 2	10	Francia	5	241	8	888	30	0	3	955	13	859	12	927	27	81	3.951	77,9	17
18	Fitchett B.	ASW 17	40	Inghilterra	21	68	4	983	1	115	2	985	24	833	14	911	33	54	3.949	77,8	18
19	Mouat-Biggs	NIMBUS 2	EV	Sud Africa	35	23	28	780	30	0	17	864	33	747	15	906	9	589	3.909	77,1	19
20	Yarral D.	NIMBUS 2	KI	Nuova Zelanda	20	73	19	824	26	6	35	661	15	854	25	860	19	574	3.852	75,9	20
21	Hahner I.	JANTAR 1	51	Ungheria	11	96	29	765	30	0	25	816	27	818	35	749	13	578	3.832	75,5	21
22	Gavazzi M.	NIMBUS 2	SS	Italia	7	186	10	874	10	20	32	757	5	967	3	983	36	15	3.802	74,9	22
23	Kuil R.	NIMBUS 2	23	Olanda	1	269	32	719	30	0	20	846	19	838	8	955	26	100	3.727	73,5	23
24	Mazalerat A.	NIMBUS 2	NI	Francia	34	26	34	692	13	18	24	819	32	752	27	853	22	504	3.664	72,2	24
25	Goudriaan K.	ASW 17	A8	Sud Africa	36	20	22	814	21	17	34	673	26	819	36	678	11	581	3.602	71,0	25
26	Pettersson A.	NIMBUS 2	45	Svezia	24	50	17	834	13	18	19	848	19	838	13	926	31	58	3.572	70,4	26
27	Horma J.	ASW 17	JH	Finlandia	23	52	39	441	25	10	12	879	31	757	26	855	21	570	3.564	70,2	27
28	Carpenter J.	NIMBUS 2	JC	Canada	31	33	14	854	21	17	22	822	15	854	28	848	24	112	3.540	69,8	28
29	Widmer J.	NIMBUS 2	YY	Brasile	12	95	26	785	13	18	30	763	2	983	29	847	35	23	3.524	69,5	29
30	Bryson J.	KESTREL 22	17	Irlanda	17	83	30	739	27	5	26	799	29	797	31	826	39	0	3.249	64,1	30
31	Webb D.	NIMBUS 2	JK	Canada	37	14	38	503	28	3	8	922	15	854	19	892	31	58	3.246	64,0	31
32	Vergani W.	NIMBUS 2	WV	Italia	39	0	35	663	30	0	36	652	14	857	30	830	23	227	3.229	63,6	32
33	Pryide I.	NIMBUS 2	IW	Nuova Zelanda	9	161	27	783	6	26	38	252	12	864	4	968	34	31	3.085	60,8	33
34	Wiitanen M.	ASW 17	MW	Finlandia	32	32	24	803	13	18	28	795	37	160	37	635	10	585	3.028	59,7	34
35	Rudenski J.	NIMBUS 2	EP	URSS	14	91	5	954	7	22	23	821	37	160	20	891	28	77	3.016	59,5	35
36	De Preter L.	NIMBUS 19	BT	Belgio	24	50	37	531	13	18	29	785	34	742	33	789	29	77	2.993	59,0	36
37	Szentvoelgyi T.	JANTAR 1	SO	Ungheria	38	3	33	710	30	0	37	601	30	766	34	762	24	112	2.954	58,2	37
38	Pasetsnik O.	LAK - 9	OP	URSS	32	32	6	943	30	0	33	716	35	735	39	0	39	0	2.426	47,8	38
39	Wilson A.	ASW 17	SW	Australia	29	37	18	829	3	73	39	0	39	0	39	0	39	0	939	18,5	39

VINON 1976:

11° campionato internazionale di volo a vela in montagna

Attilio Pronzati e Sergio Capoferri si affermano in Francia classificandosi al 2° posto, rispettivamente nella classe standard e nella classe libera

Presenti 38 piloti, 32 dei quali nella classe Standard, provenienti da cinque paesi europei. Tra i francesi rappresentati anche i militari dell'aeronautica e della marina. Quattro gli italiani: Capoferri, Pronzati, Torggler e Viscardi.

Ecco gli appunti che Pronzati ci ha passato ieri sera, 11 luglio, e che speriamo di poter mandare in macchina — per la buona volontà della nostra tipografia — onde portare a Rieti notizie anche in anteprima.

L'undicesimo Campionato Internazionale di volo a vela in montagna ci ha accolti col temporale, ne siamo ripartiti con un cielo blu fantasticamente provenzale e con un leggerissimo mistral e piccoli cumuli con base a 3000 m. Proprio quel tanto che basta per lasciare Vinon con sufficiente nostalgia ed il desiderio di riprogrammare per l'anno prossimo la partecipazione.

Dieci giorni, otto prove, una di 190 Km, due oltre i 300 Km, un cats's cradle con i primi due meglio piazzati accreditati di oltre 400 Km, tutti gli altri voli attorno ai 240 di media. La migliore velocità in circuito di 95 Km/h. Non un solo volo senza almeno prendere qualche goccia d'acqua, alcune volte abbattuti, ma veramente abbattuti, da cascate d'acqua scaricate da immensi Cb. Tutti sono meravigliati da questa meteorologia del tutto insolita alla regione ed al periodo, questo però non ha impedito, e rimane un'ottima referenza per Vinon, che otto prove sono state svolte senza difficoltà fondamentali. Infatti non una scassatura di rilievo salvo un carrello e una fusoliera per un invisibile paletto di ferro in centro ad un immenso campo. L'atterrabilità della zona rimane infatti ottima per i grandi campi disseminati un po' dappertutto e, specialmente dopo il taglio del grano, non esistono problemi. Se poi si considera che il bacino della Durance è disseminato di campi di aviazione, si può — volendo — quasi escludere il recupero via strada approfittando dei recuperi aerei ammessi dal regolamento e che si possono comperare sui campi stessi poichè in quasi tutti l'attività di volo a vela è in piena stagione. Altrimenti una chiamata radio o telefonica e arriva il recupero da Vinon.

1° prova - 30 giugno 1976

Meteo: instabilità temporalesca: Cu con base 2200 a partire dalle 0900 TU con evoluzione verso i 1400 TU in Cb con base fino a 2500-2700. Visibilità mediocre. Tema: A-R Vinon - Gap (gare) - Km 188

5 Standard e 2 Libera concludono la prova.

Standard: 1) Girard, 2) Viscardi, 3) Tourain, 4) Pronzati

Libera: 1) Kapfer, 2) Capoferri, 3) Dimock

2° prova - 1 luglio 1976

Meteo: persiste la zona a debole gradiente, tempo temporalesco Cb con base a 1800 iniziali all'inizio del pomeriggio, con base elevantesi fino a 2400 al max della temperatura suolo. Termiche orografiche che sui massimi rilievi potranno arrivare fino a 3000 m.

Tema: triangolo Vinon - Gap - La Baume - Km 221

1 solo standard rientra, 12 concorrenti realizzano i due punti di virata.

Standard: 1) Teunisse, 2) Hannhart, 3) Durant S.

Generale: 1) Teunisse, 2) Girard, 3) Viscardi, 4) Pronzati

Libera: nessuna classifica

3° prova: 3 luglio 1976

Meteo: persiste l'anticiclone sul Mare del Nord e un thalweg con asse Golfo di Guascogna-Sardegna crea un flusso SE sulla regione di Vinon. Persiste l'instabilità con Cb base 2000 m che si alzerà verso 2500 m al max della temperatura suolo. Temporalità locali meno generalizzati dei giorni precedenti.

Tema: Triangolo Vinon - Savines (ponte) - Rosans - Km 253

3 standard e 2 libera concludono la prova.

Standard: 1) Pronzati, 2) Torggler, 3) Wills

Generale: 1) Pronzati, 2) Teunisse, 3) Girard, 4) Viscardi

Libera: 1) Capoferri, 2) Vuillemot, 3) Maitland

Generale: 1) Capoferri, 2) Kapfer, 3) Vuillemot

4ª prova - 4 luglio 1976

Meteo: situazione poco mutata e persistenza della instabilità temporalesca.

Tema: triangolo Vinon - St. Vincent les Forts - Aspre sur Buech (Aero) - Km 253

Tutti, salvo uno standard, rientrano.

Standard: 1) Wills, 2) Gerbaud, 3) Pronzati

Generale: 1) Pronzati, 2) Teunisse, 3) Viscardi

Libera: 1) Vuillemot, 2) Kapfer, 3) Meitland

Generale: 1) Kapfer, 2) Vuillemot, 3) Capoferri

5ª prova - 5 luglio 1976

Meteo: in altitudine una dorsale a l'asse mediterraneo - Mare del Nord ed in superficie un thalweg si prolunga dalla Spagna alla Germania. Instabilità sempre forte con Cb con base da 2200 a 2500 sommità fino a 11.000 m. Temporalità più localizzati ma più numerosi e più intensi del giorno precedente.

Prova: triangolo Vinon - Savines - Die - Km. 316

8 in standard e uno in libera completano:

1) Teunisse, 2) Pronzati, 3) Duran S.

Generale: 1) Pronzati, 2) Teunisse, 3) Delvigne

Libera: 1) Capoferri

Generale: 1) Capoferri, 2) Kapfer, 3) Vuillemot

6ª prova

Meteo: in quota anticiclone centrato sul Mare di Norvegia, in superficie thalweg da Sud d'Italia alla Normandia. Cu con base 900-1000 m con sviluppo nel pomeriggio in Cb da 1600 a 2500 sui rilievi, sommità fino a 11.000 m.

Tema: triangolo Vinon - Gap - Tallard - La Baume - Km 208

Nessun concorrente rientra, ma 20 in standard e due in libera fanno due piloni.

Un temporale a larghissimo fronte impedisce di forzare verso sud il rientro lungo la Durance, la maggior parte dei voli si concludono quindi sugli aeroporti di Gap, Aspres o Vaumeilh.

La standard mantiene la classifica; in libera Capoferri passa al terzo posto dietro Vuillemot.

7ª prova - 8 luglio 1976

Meteo: tempo instabile, temporali diffusi, banchi di Ac e Ci. Nel tardo pomeriggio previsione di schiarite da NW.

Tema: la situazione meteo impedisce un tema e viene quindi optato per un cats's cradle mai tentato nella regione in un perimetro che pone tutti gli alianti col massimo della sicurezza.

Standard S: 1) Girard (Km 428), 2) Gerbaud, 3) Abeille

Generale: immutata

Libera: 1) Kapfer (Km 343), 2) Capoferri, 3) Vuillemot

Generale: immutata

8ª prova - 9 luglio 1976

Meteo: in altitudine una dorsale da sud della Spagna a Mare del Nord crea un flusso da N a NW. In superficie la dorsale anticiclonica è assata dalle Azzorre al centro della Francia. Minimo relativo sul Golfo di Genova. Cu da 2200 m a 2500. Po. sugli alti rilievi fino a 2900. Venti di brezza nelle valli a 1000 m fino a 2200 da 360 10 Kt, da 2200 a 3000 m da 040 10 Kt

Tema: triangolo Vinon - Le pont du Roi - La Baume - Km 304

24 standard rientrano.

1) Girard, 2) Gerbaud, 3) Gerarard

Generale:

1) Teunisse	punti 6255.0
2) Pronzati	punti 6146.7
3) Delvigne	punti 5818.9

Generale - Libera:

1) Kapfer	punti 5115.6
2) Capoferri	punti 3875.2
3) Vuillemot	punti 3628.9



Richiedetelo ai nostri corrispondenti!!!

Taglio traguardo e tempo di decollo

di Francesco Pace

Sullo svolgimento del Campionato Italiano di volo a vela del 1975 presento una ricerca statistica che riguarda i seguenti punti:

- 1) Affollamento del traguardo di partenza in funzione dei passaggi dei concorrenti;
- 2) Affollamento del traguardo di partenza rispetto al decorso del tempo;
- 3) Frequenza del numero dei passaggi entro cinque minuti primi;
- 4) Numero dei concorrenti con tempo di decollo che hanno completato la prova;
- 5) Posto conseguito nella prova dai concorrenti con tempo di decollo che l'hanno completata.

Scopo della ricerca:

- 1° Fornire indicazioni per poter far assorbire eventuali aumenti di passaggi con miglioramenti organizzativi;
- 2° Fornire notizie circa gli argomenti pro e contro sulla polemica del voluto mancato taglio di traguardo per usufruire del tempo di decollo. (Le argomentazioni su questa polemica sono note ai velovelisti perchè esposte in sede di briefing e in discussioni personali. Pertanto sono volutamente omesse).

Prova	Totale Tagli	Num. concorrenti che hanno effettuato tagli						N° conc. con Taglio	N° conc. partiti	% Conc. con Taglio
		1	2	3	4	5	6			
3-8	82	49	14	-	-	1	-	64	88	72,7 %
4-8	62	47	6	1	-	-	-	54	85	63,5 %
6-8	69	30	9	2	1	1	1	44	84	52,4 %
7-8	117	47	17	12	-	-	-	76	84	90,5 %
8-8	78	62	8	-	-	-	-	70	85	82,4 %
9-8	59	43	5	2	-	-	-	50	83	60,2 %
10-8	66	32	14	2	-	-	-	48	82	58,5 %
13-8	123	37	20	8	4	1	1	71	83	85,5 %
14-8	111	35	32	4	-	-	-	71	80	88,8 %
15-8	107	43	23	6	-	-	-	72	79	91,1 %
17-8	84	57	9	3	-	-	-	69	75	92,0 %
Totale	963	482	157	40	5	3	2	689	908	75,9 %

Tabella 1 - Affollamento del traguardo di partenza in funzione dei passaggi dei concorrenti.

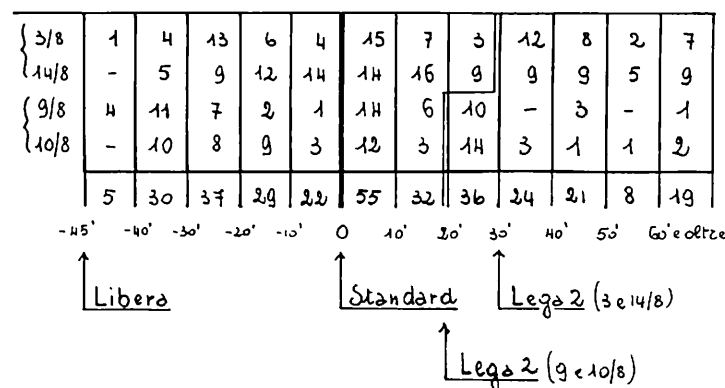
Nella tabella 1° sono raccolti i passaggi sul traguardo per ogni giornata indipendentemente dalla suddivisione in classi e leghe.

Il prospetto non ha bisogno di commento per la sua semplicità. Da rilevare la forte percentuale di concorrenti che hanno tagliato almeno una volta il traguardo

nelle prove del 7/8; 15/8; 17/8 e quella più scarsa nelle prove del 6/8; 10/8 9/8.

Per l'indagine 2° è stato necessario raccogliere i dati su due tabelle in quanto in alcune prove è partita prima la classe standard e in altre la classe libera.

Quando è partita per prima la classe libera l'apertura del traguardo della classe standard è avvenuta 45 minuti dopo quella della libera.



Ora apertura traguardo

	Libera	Standard	Lega 2
3/8	13.45	14.30	15.-
14/8	12.30	13.15	13.45
9/8	13.15	14.-	14.20
10/8	13.-	13.45	14.05

Tabella 2A - Passaggi rispetto al decorso del tempo. Prima partenza Classe LIBERA.

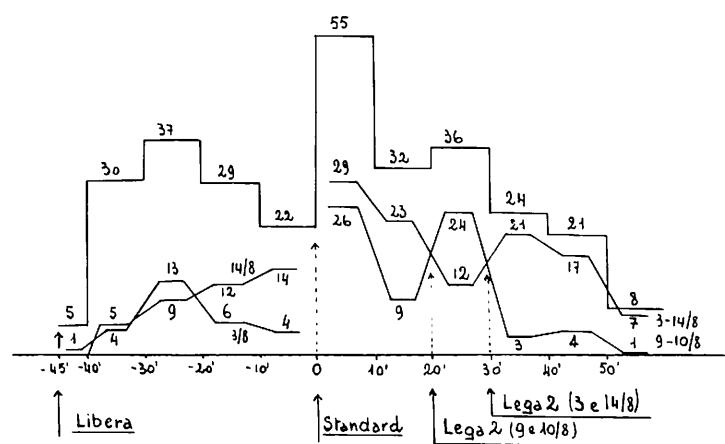


Grafico 2A - Passaggi rispetto al decorso del tempo. Prima partenza Classe LIBERA.

Quando è partita prima la standard l'apertura del traguardo per la libera è stata stabilita in venti primi dopo l'apertura per la standard in quattro prove, in trenta primi in due prove, in venticinque primi in una prova. Indipendentemente dall'ora stabilita nelle singole prove, allo scopo di esaminare lo svolgimento dei passaggi è stato chiamato tempo zero l'apertura del traguardo della classe partita per seconda in quanto in tal momento si verifica in genere il maggiore affollamento.

Dalle tabelle sono stati dedotti i grafici che meglio danno indicazioni sull'andamento del fenomeno

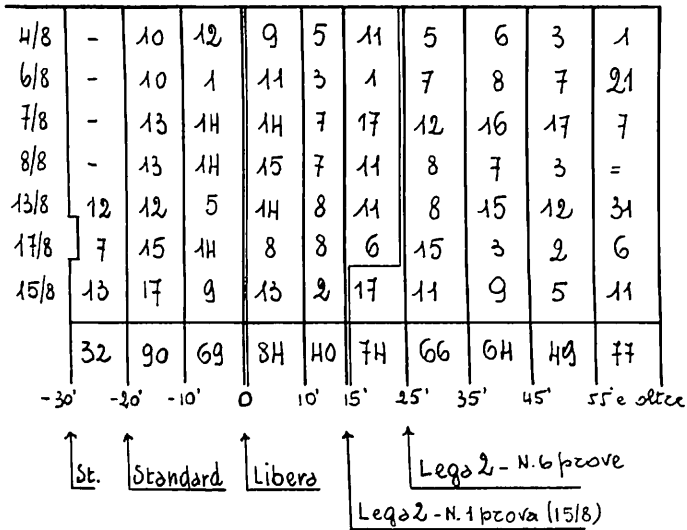
Nei grafici 2A è stato presentato anche l'andamento dei passaggi per le singole prove del 3/8 e 14/8 della classe libera per far rilevare come in queste due prove il comportamento dei concorrenti si è adeguato alle condizioni meteo: partire subito il 3/8 (apertura traguardo ore 13,45), partire più tardi il 14/8 (apertura traguardo ore 12,30 - la più anticipata)

Sempre in 2A l'andamento parziale dei passaggi è stato anche esposto per le due prove 3/8 e 14/8 (apertura traguardo lega 2 trenta minuti dopo quello della standard) e 9/8 e 10/8 (apertura venti minuti dopo). L'andamento nel tempo è contrastante ma se si fa riferimento all'apertura del traguardo di lega 2, l'andamento concorda nel senso che dopo l'apertura si è verificato il maggior affollamento.

Nei grafici relativi alle tabelle 2B è stato presentato l'andamento dei passaggi anche ogni 5 minuti primi allo scopo di approfondire meglio il fenomeno.

Ne è risultato che dopo l'apertura del traguardo per la libera e per la lega 2 i passaggi dei primi 5 minuti primi sono inferiori a quelli dei successivi cinque minuti.

Il motivo è semplice: siccome i concorrenti si devono prenotare dopo l'apertura del traguardo, il passaggio non può avvenire subito perchè tra annuncio e passaggio trascorre del tempo. Iniziato il flusso dei passaggi nei secondi cinque minuti i passaggi sono stati ovviamente più numerosi.



Ora di apertura traguardo

	Standard	Libera	Lega 2
4/8	13.45	14.05	14.30
6/8	13.45	14.05	14.30
7/8	13.45	14.05	14.30
8/8	13.45	14.05	14.30
13/8	12.45	13.15	13.40
17/8	13.40	14.05	14.30
15/8	13.15	13.45	14.-

Tabella 2B - Passaggi rispetto al decorso del tempo. Prima partenza Classe STANDARD.

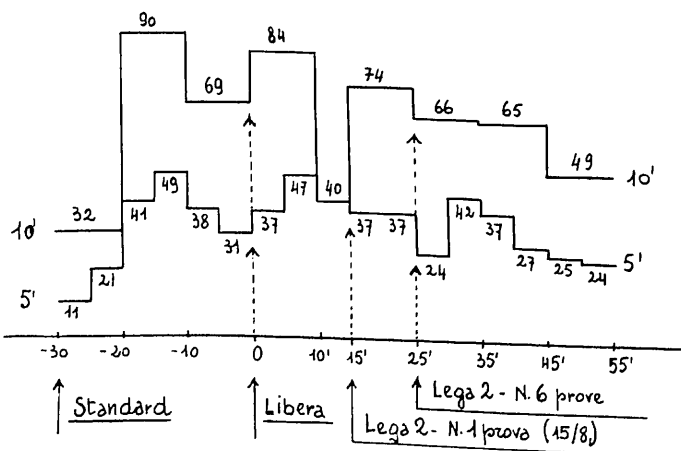


Grafico 2B - Passaggi rispetto al decorso del tempo. Prima partenza Classe STANDARD.

Numero tagli entro 5 minuti	Numero volte verificatisi	Numero volte verificatisi	N° 1 volta
N° 10 tagli		verificatisi	
N° 9 ✓	✓		N° 6 ✓
N° 8 ✓	✓		N° 23 ✓
N° 7 ✓	✓		N° 26 ✓
N° 6 ✓	✓		N° 26 ✓
N° 5 ✓	✓		N° 21 ✓
N° 4 ✓	✓		N° 16 ✓
N° 3 ✓	✓		N° 16 ✓
N° 2 ✓	✓		N° 22 ✓

Tabella 3 - Frequenza entro 5 minuti del numero dei passaggi.

Nella tabella 3 sono esposte le frequenze con cui si sono verificate le varie quantità di tagli di traguardo negli intervalli di 5 minuti primi.

Solo una volta sono transitati 10 concorrenti in cinque minuti. Le maggiori frequenze si sono avute rispetto a 8, 7, 6 passaggi che non possono ritenersi numerosi agli effetti di eventuali aumenti di traffico che si po-

trebbero verificare con maggior numero di concorrenti e con un obbligo più vincolante per il taglio di traguardo. A tal proposito sarebbe auspicabile una organizzazione che permettesse nei momenti di punta passaggi ogni 20 secondi corrispondenti a 15 passaggi ogni cinque minuti.

Da questa tabella risulta che per la classe libera il tempo di decollo è più raro che non per la standard e che in alcune giornate (6/8; 9/8; 10/8) la percentuale dei concorrenti arrivati con tempo di decollo è più elevata per probabile scelta operata rispetto alle condizioni meteo.

Nella tabella n. 5 è stata eseguita una ricerca per constatare come si sono classificati i concorrenti con tempo di decollo rispetto agli arrivati.

E' stato seguito il seguente metodo: gli arrivati sono stati divisi in tre parti uguali (i migliori, i medi, gli ultimi) e è stato calcolato quanti concorrenti con tempo di decollo si sono inseriti nei tre gruppi.

Si constata che nella libera nessun concorrente con tempo di decollo è giunto fra i primi, solo tre nei posti intermedi e 21 nel gruppo degli ultimi.

Nell'eseguire i totali non sono stati considerati due casi eccezionali (3/8 classe standard; 8/8 Lega 2) in cui tutti i concorrenti arrivati hanno usufruito del tempo di decollo.

Prova	Libera			Standard			Lega 2			Totale		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
3/8	-	-	1	(1,3)	(1,3)	(1,3)	-	-	3	-	-	4
4/8	-	-	2	1	5	3	1	4	3	2	9	8
6/8	-	3	6	7	5	9	-	1	1	7	9	16
7/8	-	-	3	-	-	1	-	1	2	-	1	6
8/8	-	-	-	-	-	1	(1,6)	(1,6)	(1,6)	-	-	1
9/8	-	-	4	5	7	2	2	4	6	7	11	12
10/8	-	-	4	2	7	12	-	1	6	2	8	22
13/8	-	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	4
14/8	-	-	-	-	-	4	-	-	6	-	-	10
15/8	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-
17/8	-	-	1	-	-	-	-	1	4	-	1	5
	-	3	21	15	25	32	3	13	35	18	41	88

Tabella 4 - Numero concorrenti con tempo di decollo e con prova completata rispetto agli arrivati.

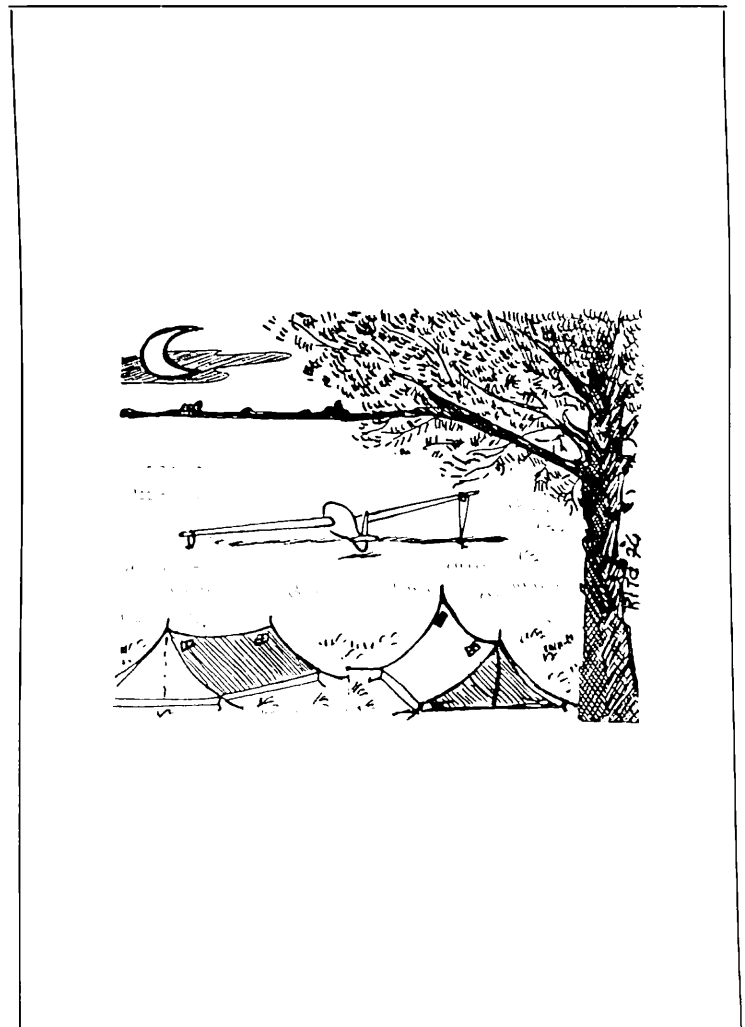
Nella tabella 4 l'indagine è rivolta ad accertare quanti concorrenti che hanno scelto (o subito) il tempo di decollo hanno completato la prova rispetto agli arrivati. Lo scopo è quello di constatare se veramente scegliere il tempo di decollo è vantaggioso per completare la prova.

Nella tabella nei numeri tra parentesi sono stati compresi i concorrenti tolti dall'arrivo per foto errate. Infatti al fine dell'indagine coloro che sono stati tolti dall'elenco degli arrivati per irregolarità varie non influiscono sullo scopo della ricerca che tende a stabilire quanti hanno completato la prova con il tempo di decollo.

Prova	1 ^a Partita	Libero	Standard	Lega 2	Totale
6/8	L	1 su 9	4 su 4	2 (3) su 14 (17)	7 (8) su 27 (30)
4/8	S	2 su 14	9 su 15	8 su 17	19 su 46
6/8	S	8 (9) su 21 (22)	20 (21) su 29 (30)	2 su 10	30 (32) su 60 (62)
7/8	S	3 su 20	1 su 29	3 su 23	7 su 72
8/8	S	0 su 13	1 su 24	(5) su (5)	1 (6) su 37 (42)
9/8	L	4 su 20 (21)	14 su 31	11 (12) su 19 (22)	29 (30) su 70 (74)
10/8	L	4 su 10 (20)	21 su 34	5 (7) su 21 (23)	30 (32) su 74 (77)
13/8	S	0 su 13 (14)	1 su 11	3 (4) su 15 (16)	4 (5) su 39 (41)
14/8	L	0 su 10	4 su 34	6 su 23	10 su 76
15/8	S	0 su 20	0 su 28	1 su 12	1 su 60
17/8	S	1 su 15 (16)	0 su 23	5 su 14	6 su 52 (53)
		23 (24) su 183 (188)	75 (76) su 262 (265)	46 (56) su 168 (182)	144 (156) su 613 (628)

Tabella 5 - Posti conseguiti dai concorrenti con tempo di decollo e che hanno completato la prova.

Francesco Pace





voi e noi
un rapporto
di fiducia e di amicizia
che dura da oltre
150 anni

CARIPLO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

Il progetto di fare i 500 in triangolo tutti in pianura si è avverato il 29 giugno.

Eravamo partiti in tre per il volo tanto sospirato e in due lo abbiamo portato a termine. Giorgio Villani con il Kestrellone, Vittorio Magni e io con due Kestrel 17 abbiamo decollato da Aguscello, il nuovo aeroporto volovelistico di Ferrara e, mentre Giorgio e io abbiamo fatto l'intero percorso girando sui piloni di Sant'Arcangelo di Romagna, Piacenza e ritorno, Vittorio è atterrato all'aeroporto di Parma sul secondo lato, dopo avere percorso 290 km. Nello stesso giorno Pietro Acquaderni ha fatto i 300 prefissati e Paolo Villani i 300 non prefissati. 3 diamanti in una sola volta e una prova per l'oro sono un bel bottino che premia la tenacia dei volovelisti di pianura.

Da tempo si aspettavano le condizioni ipotizzate per il volo dei 500. Era chiaro che il periodo giusto era il mese di giugno e luglio per la durata dell'insolazione e la lunghezza delle giornate. Avevamo poi rilevato attraverso precedenti tentativi che occorreva partire alle primissime formazioni ascensionali senza aspettare i cumuli, solo sulla previsione meteo televisiva interpretata localmente, per iniziare a percorrere più strada possibile fin dal primo mattino.

Quanto al percorso, l'esperienza ci aveva insegnato che le condizioni in pianura possono essere omogenee in rare giornate per l'intera zona padana, dal mare fin quasi a Torino, mentre nelle giornate nelle quali è possibile raggiungere le prealpi, come abbiamo fatto più volte, sulle montagne poi il tempo è totalmente diverso e non consente di percorrere lunghi lati e il rientro serale in pianura.

Scartata quindi l'ipotesi di fare il lato più lungo sulle prealpi, avevamo puntato la nostra attenzione sulla zona pedemontana appenninica, lungo la via Emilia, dal mare a Piacenza e oltre, tutta in pianura.

Su questo percorso avevamo identificato vari piloni a seconda della possibilità di spingerci più o meno vicino all'Adriatico nell'andata del primo lato.

L'alta pressione livellata tipica dell'estate, che nelle nostre zone porta la subsistenza fino ai più bassi strati impedendo i voli di distanza, in questo periodo è stata interessata da impulsi di aria umida e leggermente instabile provenienti da nord-est. Questo fatto ha permesso la formazione di buone condizioni, anche se con qualche temporale, ma soprattutto la sospirata omogeneità meteorologica su una zona tanto ampia e tanto differente condizionata dai suoi contorni così diversi fra loro.

Ed ecco il volo.

In campo alle otto e mezza, ora legale. Alianti pronti in linea alle dieci, con acqua nelle ali, barografi sistemati e macchine fotografiche piazzate con foto iniziale già scattata. Breve spuntino in attesa del primo «fulmulus». Alle dieci e trenta la prima debolissima condensazione. Alle 10,45' il mio decollo, il primo, seguito in rapida successione da quelli di Giorgio e Vittorio.

Dopo le prime difficoltà iniziali di salita (meno di 0,30 m/sec. pulsanti), inizia la formazione dei primi cumuletti verso il mare, zona sempre prima a labilizzarsi,

ERRATA - CORRIGE! IL VOLO A VELA ITALIANO E' ANCHE DI PIANURA

500 Km. in triangolo nella pianura padana

perchè più umida. Subito dopo il congiungimento sul campo dei tre alianti a 800 metri, via adagio verso Lugo, in Romagna, con visibilità molto ridotta. Base nube bassa, ma cumuletti piccoli e ravvicinati che ci permettono di raggiungere Faenza senza difficoltà eccessive, anche se con prudenza per non compromettere l'intero volo. Deviazione verso est, verso Rimini. Miglioramento delle condizioni per il passare del tempo fino a Cesena, da dove si vede il mare fino a Ravenna e anche il risultato della brezza sotto forma di filappere che si staccano verso il basso da tutti cumuli della prima fila sulla terraferma. Avanti fino a Sant'Arcangelo a 10 km da Rimini. Sul pilone è posizionato l'ultimo cumulo un poco sfilacciato. Foto alle 12,45' e via con prua 300°, lungo la via Emilia. Media sul primo lato di 100 km: 50,84 km/h. Bassa, ma non tragica per l'inizio della giornata.

Sul secondo lato condizioni in miglioramento, come previsto, e mare di cumuletti e cumuloni con qualche congesto lontano. Nessuna nube però tende ad interessare l'inversione in quota e questo ci tranquillizza sull'assenza di cumuli-nembi nel corso della giornata. Anche la visibilità aumenta progressivamente fino a diventare buona. A Cesena perdiamo contatto con Vittorio e continuiamo Giorgio e io, sempre in ottimo lavoro di coppia, scegliendo i risultati migliori nelle salite e decidendo insieme come andar per cumuli. Fino a Parma con base 1600 poi 1700 facciamo la massima velocità possibile con valori medi di più di 2 m/sec. di salita. Da Parma, sul cui campo incontriamo un Blanik in spirale, che salutiamo, a Piacenza, pilone utile secondo i calcoli fatti in precedenza, le condizioni cominciano ad attenuarsi. Cumuli più rari, ma ancora buoni, anche se non tutti. Cominciano a tirare bene solo quelli giovani, mentre i grossi spesso permettono solo una tirata ed il guadagno complessivo di poche decine di metri.

Siamo al punto di virata di Piacenza alle 15,30' dopo 4,45' di volo dal mio decollo. Media sul secondo lato di 243,5 km: 88,54 km/h. Bene. Media totale al secondo pilone dopo 343,5 km: 75,5 km/h.

Ora il rientro.

Intanto non si è verificata la situazione già più volte

tristemente sperimentata che impedisce la formazione dei cumuli dopo Parma per qualche alchimia della natura in quella zona. E' vero che a ovest di Piacenza il cielo è tutto sereno senza traccia visibile di cumuli, ma per fortuna non dobbiamo andare oltre.

Condizioni in diminuzione con 160 km circa ancora da percorrere per il rientro. Informazioni radio da Acquaderni e altri dicono che a Modena va ancora bene. Decidiamo di rifare la via Emilia di nuovo verso est fino a quando non sarà possibile deviare per Ferrara.

Poche salite fino a Parma con vento contro non forte, ma sensibile. A Reggio incontriamo Acquaderni che sta fotografando il suo secondo pilone dei 300 prefissati e proseguiamo verso Modena dove si vedono ancora gli ultimi cumuletti sottili e molto distanti fra loro. Riduciamo la velocità nei traversoni per non abbassarci troppo. Quando arriviamo là sono ormai solo baffetti che aiutano ben poco. Ora, secondo la nostra esperienza, occorre avere pazienza perchè la restituzione non dovrebbe tardare a iniziare e non bisogna scendere bassi a nessun costo, pena l'atterraggio.

Decidiamo di scaricare l'acqua. Siamo premiati e dopo lenti giri quasi a zero nel cielo pressochè sereno, vediamo che verso nord e verso Ferrara cominciano a riformarsi piccolissimi cumuletti su tutti i paesi.

Sono di breve durata, ma si formano e tanto basta per indicare che l'aria è viva. Da Ferrara ci informano che la brezza di mare è già arrivata fino al campo, ma non è forte. Avremo vento contro fino a terra e ne teniamo conto. Siamo a 65 km da casa, ma sono i più duri con l'ansia di sciupare tanta fatica, la speranza di arrivare e le condizioni meteo così attenuate. Siamo in volo da più di sei ore. Ci accontentiamo di tutto, anche dei 20 cm/sec. di salita, ma andiamo avanti, anche se adagio. Giorgio mi lascia per planare a casa: ha più efficienza e la quota gli basta. E' arrivato. Lo seguo, mi abbasso continuando la frenetica consultazione del regolo di arrivo e della carta geografica, per il calcolo della planata. Seguo i paesi che, sottovento, portano tutti. A 700 metri mi fermo per l'ultima volta in un metro insperato e, mentre Giorgio arriva in campo, incito Pietro a venire avanti indicandogli la posizione dell'ultima termica. A 950 metri smetto di salire e piano a casa dove arrivo in tutta tranquillità. Poco dopo atterra anche Pietro. Il secchio d'acqua che mi accoglie appena l'aliante è fermo sul prato mi fa molto piacere oltre a rinfrescarmi.

Sul terzo lato abbiamo tenuto una media di 64 km/h. per 159 km.

Media totale sui 502,5 km dell'intero percorso: 69,791 km/h. per me. Solo qualche minuto in più del previsto con 7 ore e 12' dallo sgancio.

Meraviglioso il ricordo di tutto il volo in coppia con Giorgio, anche se su aliante abbastanza differenti, sistema che ci ha permesso un buon lavoro a due, ma soprattutto grande soddisfazione per avere fatto a casa nostra, nella nostra pianura padana tanto bistrattata, i 500. dopo avere rinunciato più volte all'allettante tentazione di fare le valigie e partire per località dove è orograficamente più facile effettuare voli di tale lunghezza.

E resta anche la soddisfazione di avere previsto esattamente tutte le fasi del volo, tanto da non esserci scoraggiati nè di fronte alla media bassa del primo lato, nè all'impoverimento delle condizioni dopo Parma sul secondo lato e soprattutto non ci siamo lasciati ingannare sul terzo lato, quando abbiamo dovuto attendere l'inversione del ciclo generale e l'inizio della restituzione che ci ha permesso di concludere positivamente il volo.

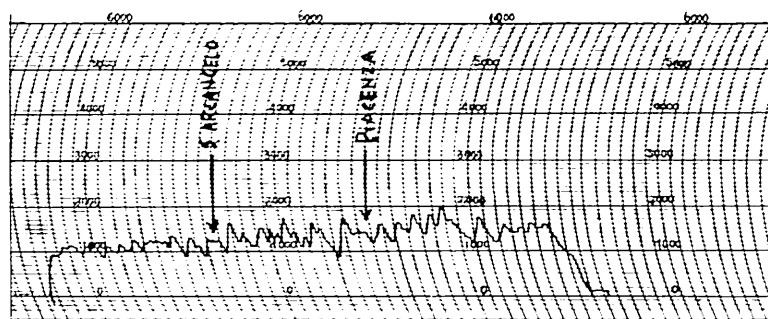
L'aver azzeccato la previsione è il premio più grande, anche perchè è il frutto di un'esperienza che non si è dimostrata inutile.

E anche l'esserci tolti il pensiero dei 500 non è poca cosa.

Sandro Serra

Caro Scavino,

dopo le nostre frizzanti e telefoniche battute relative alla impostazione di un «volo a vela **solamente** alpino» di una meravigliosa copertina della rivista, sono veramente felice di allegarti copia della mia cartina barografica del più bel volo di performances effettuato in pianura.



Il triangolo di Km. 502 Aguscello - S. Arcangelo (Rimini) - Piacenza!

Piloti: S. Serra - Kestrel 17 e G. Villani - Kestrel 604.

Il volo premia oggi l'impostazione e la politica sportiva portate avanti dal nostro giovane Aero Club (A.V.F.).

La giornata non era eccezionale; occorreva naturalmente la tecnica, la grinta, l'allenamento e... il solito pizzico di fortuna.

Riteniamo possibile distanze e voli più impegnativi ancora.

Giorgio Villani

Bravi! E adesso puntate al Sud, ricchi premi vi attendono.

R. S.

MOSQUITO

Con la collaborazione dei piloti che lo hanno provato in volo, riprendiamo il discorso intorno a questo nuovo aliante che sembra riesca a soddisfare anche le più raffinate, e qualche volta confuse, esigenze dei volovelisti italiani.

E' una iniziativa valida — oltre che per il costruttore ben s'intende — anche per rimettere in moto gli stimoli del volovelista privato, stimoli che si erano andati atrofizzando in seguito al varo del programma del nostro Ente Centrale, programma al quale continuiamo ad augurare la migliore delle riuscite, senza per questo nasconderci le troppe perplessità.

La carica dei Seicento ha senza dubbio caricato dirigenti centrali e periferici ma considerati i prevedibili tempi di realizzazione è bene che, almeno dove è possibile, ci si muova su iniziativa privata, considerando appunto che anche i termini di consegna non sono dei più brillanti.

Ecco qui di seguito le impressioni raccolte sul campo di Valbrembo dopo che i piloti avevano potuto provare in volo il nuovo aliante.

R. S.

LUCIANO MACERATA: non ho grande esperienza di volo a vela ma ho molti anni di pilotaggio; è la più bella macchina che abbia mai provato. Dolce e pastosa, vola da sola. A 80 all'ora spirala perfettamente con una tacca di flaps. Alle alte velocità con una o due tacche di flaps negativi va via silenziosissima. Credo che più di così non si possa ottenere.

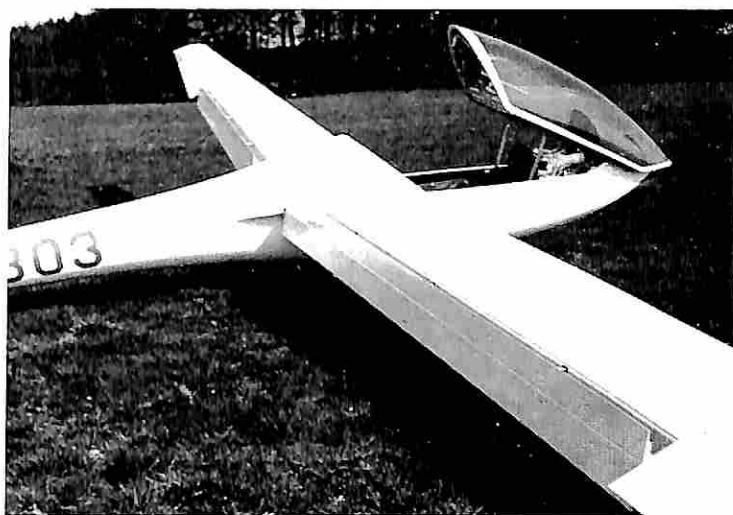
ANTONIO PIEROBON: vengo dal Libelle Club, sono impressionato dalla estrema docilità ai comandi ma soprattutto per la fantastica potenza degli aerofreni. Offre grande sicurezza.

ARMANI: l'impressione globale è ottima, sale divinamente ed è manovrabilissimo anche alle alte velocità. Ottimo, batte tutti.

GALLO - PADOVA: a traino manovrabilità buona anche a bassa velocità. Impressionante come si raggiungono i 200 orari senza sentire il minimo fruscio. Con il mio peso stallo, con flaps positivi a 70 Km/h.

BUCCERI: impressione positiva, macchina maneggevole, le inversioni sono di una semplicità estrema. Sono salito molto bene in un mezzo metro con due tacche positive, sale benissimo. Insomma: una gran bella macchina.

PEDRINA - PADOVA: rispetto al Libelle ha dei grandi vantaggi in termica, principalmente alle basse velocità. Unico neo la durezza dell'apertura degli aerofreni in atterraggio, penso sia dovuta al prototipo.



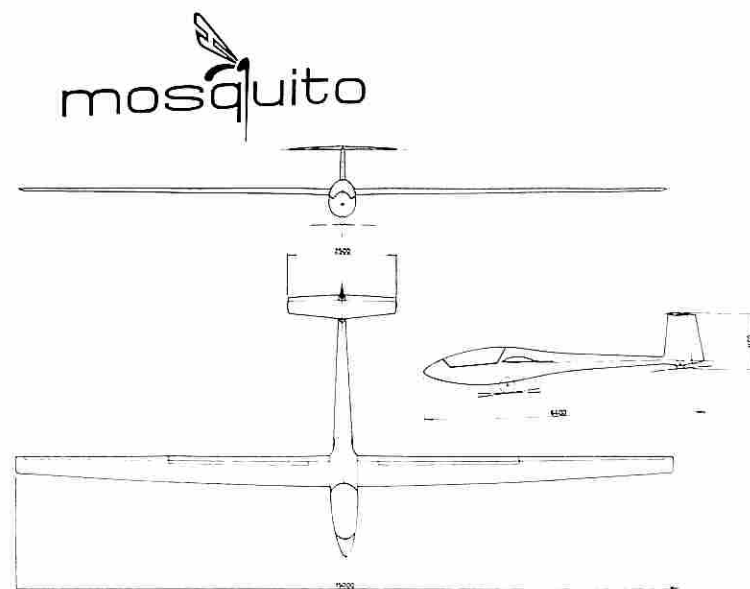
UGO URBANI: non ho molta esperienza di aliante di alte prestazioni, ritengo che il Mosquito sia molto «affidabile». Molto efficaci i flaps-diruttori che faciliteranno senz'altro il fuori campo.

BRAMBILLA: decollo e traino molto facile, comandi pastosi e sensibili. Volo libero: notevole penetrazione, inversione buona, comandi coordinati. A meno uno si arriva a 180 in silenzio, in termica stringe bene e penso che anche la seconda tacca possa venir utilizzata, specialmente con il carico massimo.

CIMA: comandi facili, la macchina più stabile finora provata, nessun problema per veleggiare; in atterraggio duri i diruttori; posizione scomoda per il freno ruota.

GRAZIOLI: sorprendente qualità nelle manovre, facile l'uso dei flaps, fin troppo efficaci i diruttori, silenzioso e privo di vibrazioni alle alte velocità. Giudizio ottimo.

VALENTINI: decollo con flaps a zero, traino facile; sganciato: coordinamento comandi buono; alta velocità: inversione molto rapida; bassa velocità: è un po' scarso l'alettone; in spirale: una tacca 80/85 Km/h spiralandolo stretto; in atterraggio bisogna affinare l'impiego dei comandi a disposizione e le relative manovre.

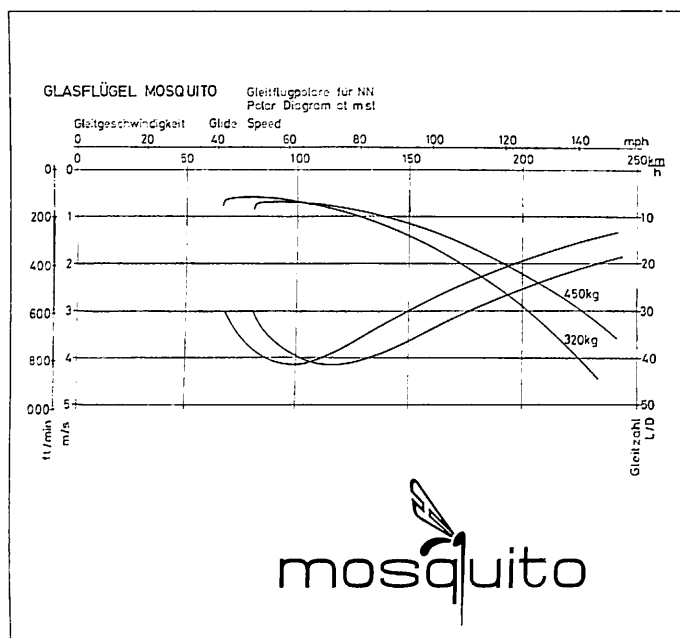


LEO BRIGLIADORI: non ho esperienza di volo con aliati dotati di flaps. Si può spiralarare molto bene a 85 Km/h con una tacca di flaps. La macchina penetra perfettamente nell'aria, è assolutamente a posto, solidissima, a 200 all'ora nessun rumore o vibrazione. Corrisponde alle aspettative.

ROBERTO CUSTO: le mie impressioni immediate sono quelle di una notevole facilità d'utilizzazione. Comandi ben coordinati a tutte le velocità. Nell'inversione a 80 Km/h l'alettone è forse un po' scarso ma migliora subito a 90. Notevolissima l'accelerazione. Efficace la combinazione flap-riduttore che permette atterraggi corti a bassa velocità. Ottima.

GLASFLÜGEL „MOSQUITO“

Flügel:		Geschwindigkeiten:	
Spannweite	15,00 m	Höchstzulässige Geschwindigkeit	270 km/h
Fläche	9,86 qm	Überziehgeschwindigkeit	
Streckung	23	bei 320 kg	66 km/h
		bei 450 kg	78 km/h
Rumpf:		Flugleistungen:	
Länge	6,40 m	Geringstes Sinken	
Breite	0,62 m	mit 320 kg bei 79 km/h	0,58 m/s
		mit 450 kg bei 94 km/h	0,69 m/s
Gewichte:		Beste Gleitzahl	
Leergewicht	250 kg	mit 320 kg bei 97 km/h	42
Max. Zuladung Rumpf	130 kg	mit 450 kg bis 114 km/h	42
Max. Fluggewicht	450 kg		
Max. Ballast	120 kg		
Max. Flächenbelastung	46 kg/qm		



ANGELO BALZER: :decollo molto buono, traino ottimo, comandi perfettamente coniugati, macchina veloce ma governabilissima a tutte le velocità. Aerofreno e flaps: mi sono presentato in testata pista a 250 m con 80 Km/h scendendo un metro e mezzo, mi sono portato a 100 Km/h ed è sceso a 6 m/s, ottimo il raccordo. Grave, ma facilmente rimediabile, il freno sul ruotino: a fondo corsa ho avuto l'impressione che non frenasse.

LUIGI BOLIS: grazie per la prova.

«E' una bomba. Ma trattatela come un qualsiasi altro aliante».

Ho subito verificata la confortante istruzione che Zoli mi aveva sintetizzata. Non ho trovato problemi di pilotaggio; e questo è già bello per me galleggiare e mozzappatore.

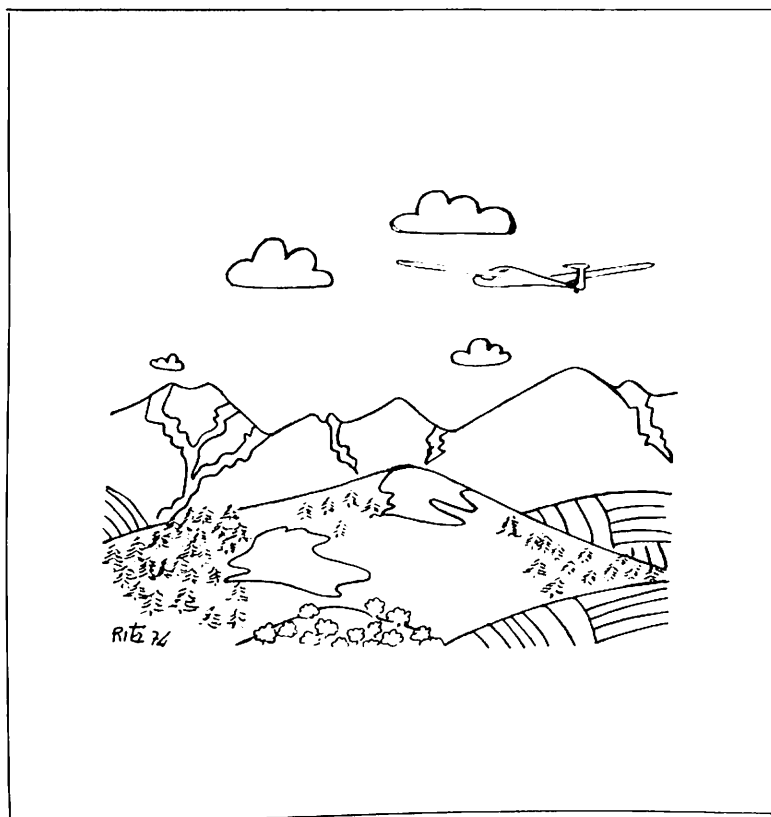
Ciò che mi ha impressionato di più? Il silenzio (superiore a quello dello stesso Clublibelle): la snellezza dell'insieme con la dolcezza attiva dei comandi principali (da sogno); e poi quell'eccitante nuova dimensione che si ottiene passando in velocità ai flaps negativi.

Avevo una prevenzione per i diruttori non tradizionali, per l'attenzione richiesta nell'importante momento volovelistico del fuoricampo (tant'è vero che avevo esultato quando sembrava che il Mosquito adottasse i classici Schempp-Hirth). Ma, dopo la prova, la ritengo smentita dall'originale architettura flaps-diruttori.

L'intervento su questi comandi può essere infatti combinato e dosato a piacere dai piloti, che via via sceglieranno le procedure preferibili. (Perché, per questi voli d'assaggio, le Costruttrici non predispongono una breve letteratura d'impiego?).

Ho notato che con il Mosquito (contrariamente ad altri recenti standard) il pilota di 70 kg potrà raggiungere le prestazioni della polare «leggera» senza bisogno di fastidiose zavorre complementari.

Suggerirei un aumento della ventilazione primaria della cabina: mi sembra scarsa nell'utilizzazione di sbrinamento (... che non ho potuto verificare nella canicola di oggi 4 luglio 1976!).





PIK 20

PRO

MEMORIA

In questo momento di «blocco mentale» dei coraggiosi ma disorientati possibili acquirenti nostrani, andiamo a mettere un'altra «pulce» nei loro orecchi rintonati da sogni di «mille e una...». Non ce ne vogliano, lo facciamo senza cattiveria e per dovere d'informazione.

La produzione del PIK 20 si è recentemente diversificata in quattro modelli e qui di seguito vi diamo delle note illustrative ricevute direttamente dalla casa costruttrice: la finlandese EIRI AVION di LAHTI 15170 - FINLANDIA, Kisällinkatu, 8.

PIK 20. B

E' in piena produzione essendo superiore a tutti per la sua performance. Il suo forte rateo di discesa e la sua sicurezza negli atterraggi lo hanno fatto preferire da molti piloti.

I longheroni in fibra di carbonio, che permettono di ridurre il peso a vuoto a meno di 225 Kg, sono ottenibili come opzione al prezzo di Fmk 4.000.

PIK 20. C

E' un aliante molto leggero, adatto alla vecchia classe standard, senza flaps, con freni Schempp-Hirth.

Il forte carico alare ammesso ne fa un aliante supercompetitivo e grazie al prezzo accessibile ed alla facilità di comando è un tipico aliante da Club.

Gli spostamenti a terra ed il montaggio sono molto semplici poichè le ali con longherone in fibra di carbonio pesano solo 50 Kg.

Ali con longheroni tradizionali più economici sono ottenibili in alternativa.

La produzione in serie del PIK 20.C inizierà in autunno '76 ed il suo prezzo sarà di 47.000 Fmk per ali con longheroni in fibra di carbonio e di 43.000 Fmk per ali con longheroni tradizionali.

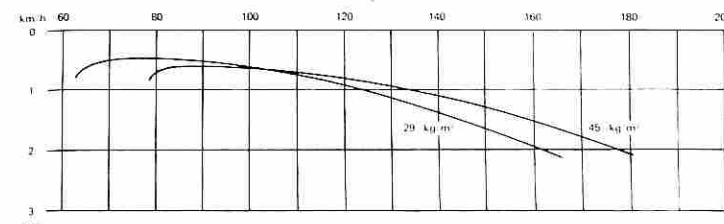
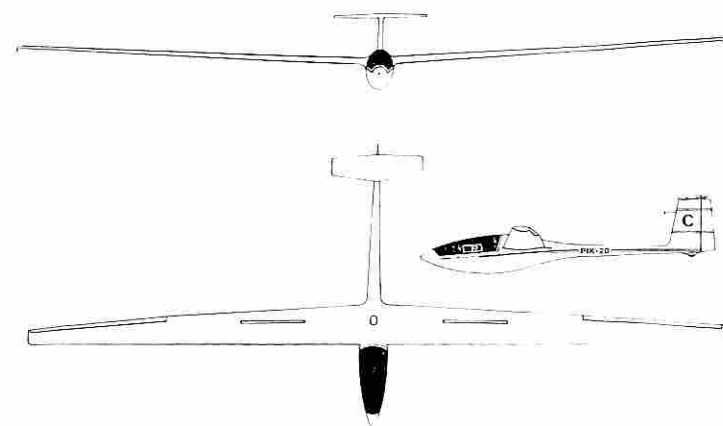
Dimensioni:

Apertura alare	:	metri 15,0
Allungamento	:	metri 22,5
Lunghezza fusoliera	:	metri 6,65
Larghezza fusoliera	:	metri 0,60

Profilo alare	:	Wortmann
Profilo piano di coda	:	Wortmann

Pesi e carichi:

Peso a vuoto	:	Kg. 210
Peso a pieno carico	:	Kg. 450
Massimo carico d'acqua	:	Kg. 140
Carico alare	:	Kg/m ² da 29 a 45



PIK - 20 C

Performance a Kg 450

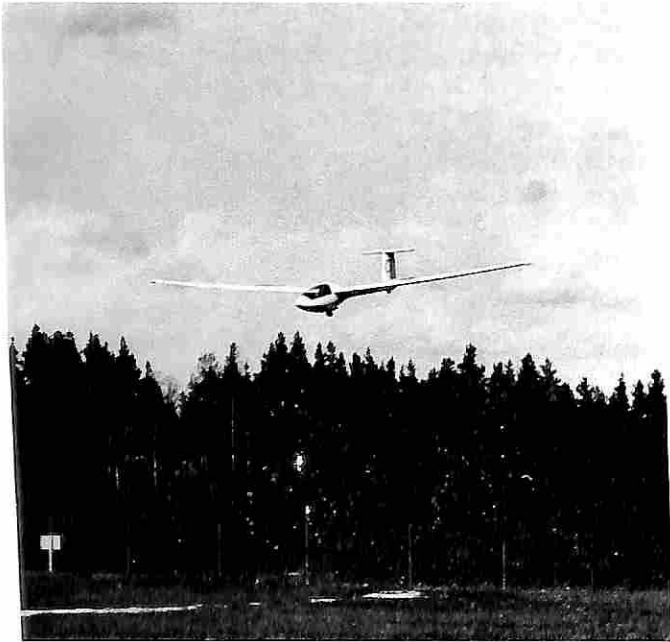
L/D a 108 Km/h	:	42
Discesa min. a 85 Km/h	:	0,65 m/s
Velocità di stallo (a 300 Kg)	:	65 Km/h

Dati operativi:

Velocità massima di traino	:	135 Km/h
Velocità massima di verricello	:	125 Km/h
Velocità massima di manovra	:	185 Km/h
Velocità massima	:	262 Km/h

PIK 20. D

E' stato appositamente disegnato per la nuova classe 15 metri libera. Sono usati normali freni Shempp-Hirth.



PIK - 20 D

L'uso della fibra di carbonio ha permesso di produrre un aliante con 30 Kg di peso in meno.

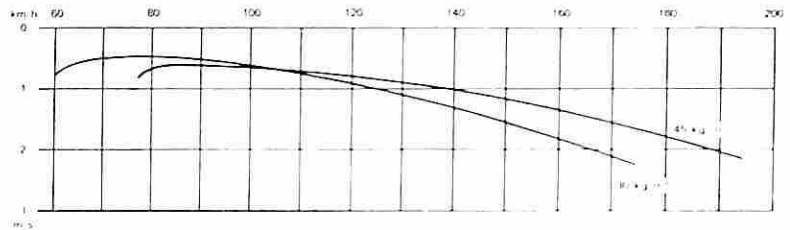
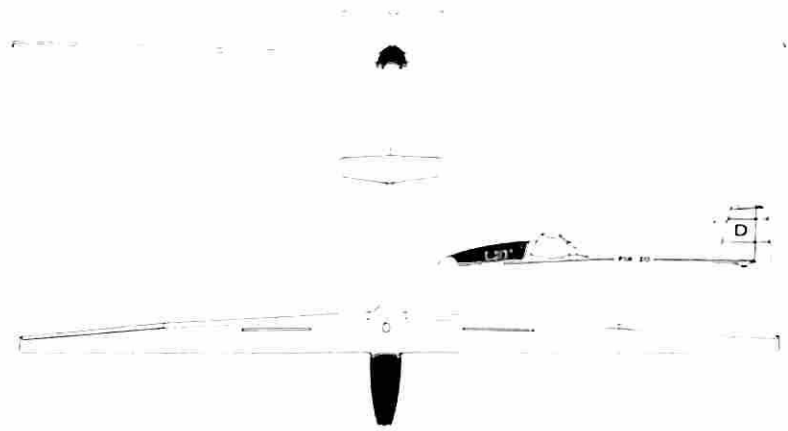
Con flaps bloccati il Pik 20. D può competere in classe standard.

Il prototipo ha volato sull'aeroporto di Råyskälä il 19 aprile 1976 ai comandi di Seppo Salornaa collaudatore della casa Eiriavion.

Il volo di collaudo iniziò alle ore 9.30 e durò due ore.

Un forte vento soffiava da Ovest, le ascendenze erano di 2-3 metri/sec., la turbolenza era forte ed il cielo coperto con 3/8 di cumuli. Lo sgancio avvenne a 2000 metri di quota, 1000 metri sopra le nubi.

Il volo iniziò con prove di stallo rettilineo ed in virata; niente di inusuale. Il PIK 20. D va in vite solo se forzato e la termina lasciando i comandi dopo un giro e mezzo.



PIK - 20 D

Il peso del PIK 20. D in questo volo di collaudo era di 300 kg e lo stallo avvenne alla velocità prevista dai calcoli.

Il comando alettoni e tutti gli altri comandi erano leggeri e piacevoli dando eccellente risposta e impressione di sicurezza.

Alle alte velocità il PIK 20. D era silenzioso; il centraggio delle termiche facile e l'aliante stabile.

L'efficienza degli alettoni è ancora migliore di quella del modello B che è già molto efficace in virata.

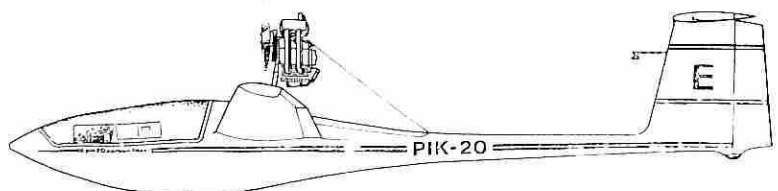
La media di discesa con i nuovi freni Shempp-Hirth, su tre differenti misurazioni, fu di 5 m/s a 90 km/h.

Il PIK 20. D si dimostrò facile e sicuro per l'efficienza dei suoi freni aerodinamici e del freno sulla ruota.

PIK 20. E

E' un motoaliante da competizione. La sezione della sua ala non è sensibile ad alti carichi e permette quindi una combinazione economica tra un aliante da 15 metri ed il motore.

La produzione in serie è prevista per la fine del 1976. Il prezzo è stimato attorno ai 68.000 Fmk.



PIK - 20 E

Strumenti di bordo: IL VARIOMETRO

di Pierluigi Duranti

Unicamente a titolo di cronaca si può citare quello che va considerato come il padre del variometro: lo «Statoscopio»; questo strumento venne usato sugli Ju 87 Stuka allo scopo di agevolare il mantenimento di un livello costante di volo. Era costituito da una grossa capsula elastica munita di una presa collegata all'esterno tramite un rubinetto.

Ad una data quota (quella prescelta da mantenere) si chiudeva il rubinetto; eventuali variazioni rispetto alla quota così impostata producevano corrispondenti variazioni di pressione che deformavano la scatola divenuta stagna; tali deformazioni, legate allo scarto (positivo o negativo) dalla quota impostata, venivano poi tradotte da un sistema di leveraggi nella voluta informazione di scostamento dalla prescelta linea di volo.

Lo schema di funzionamento, riportato in fig. 1, si riferisce invece al primo sistema di vero e proprio variometro, ormai in disuso da molto tempo ma che è interessante ricordare perchè fu impiegato sui dirigibili nel primo quarto di secolo e va considerato il progenitore dei variometri meccanici che, per lunghi anni, sono stati adottati sugli alianti.

Il principio è quello di rilevare non più, come nel caso dello statoscopio, lo scarto di pressione che si verifica ad una variazione della quota, ma la velocità con cui tale variazione avviene. A tale scopo si adotta un serbatoio termicamente isolato (generalmente un thermos) e comunicante con l'esterno tramite un tubetto capillare. Se non ci fosse il rallentamento dovuto alla presenza del capillare, dopo una variazione di quota la pressione all'interno del thermos si restaurerebbe istantaneamente in seguito alla variazione di volume dell'aria contenuta all'interno.

Il capillare ha invece la funzione di ritardare l'equilibramento delle pressioni frenando il fluire dell'aria uscente (salita) o entrante (discesa) nel contenitore termico. Si viene così a disporre di un elemento (il thermos) che, per qualche tempo, memorizza la pressione presen-

Come anticipato nel precedente numero di «VOLO A VELA» iniziamo una rassegna dei principali strumenti e dispositivi adottati sugli alianti, puntando l'attenzione sia sui loro principi di funzionamento in generale, sia sulle caratteristiche di questo o quel modello, sorpassato o di recente immissione sul mercato; crediamo di fare cosa gradita ai nostri lettori completando l'argomento, quanto possibile, con le considerazioni che diversi piloti possono aver tratto dalle esperienze maturate con i vari tipi di strumenti e/o con particolari utilizzazioni degli stessi; a questo scopo saremo grati a quanti vorranno fornirci la loro collaborazione.

Iniziamo dunque parlando del «Variometro». Anche se a molti potrà apparire superfluo, crediamo tuttavia utile, per una maggiore completezza dell'argomento, cominciare dall'inizio, dedicando un po' di spazio a richiamare il principio di funzionamento dei primi variometri. Sarà così più facile in seguito, riferendosi a questi primi schemi, effettuare confronti fra i sistemi più moderni e sofisticati.

te all'esterno nell'istante antecedente la variazione di quota; confrontando quindi la pressione esterna con quella interna al contenitore si ricava un'indicazione che, in prima approssimazione, è proporzionale alla velocità verticale assoluta del velivolo.

L'elemento destinato a rilevare la differenza di pressione era, nel primo tipo di variometro, un manometro a liquido (fig. 1) che, inadatto ad essere imbarcato su velivoli, fu rapidamente sostituito da una capsula barometrica (fig. 2, variometro tipo «Pioneer») la cui deformazione veniva tradotta da un adatto cinematismo che azionava l'ago su un quadrante tarato in unità di velocità verticale.

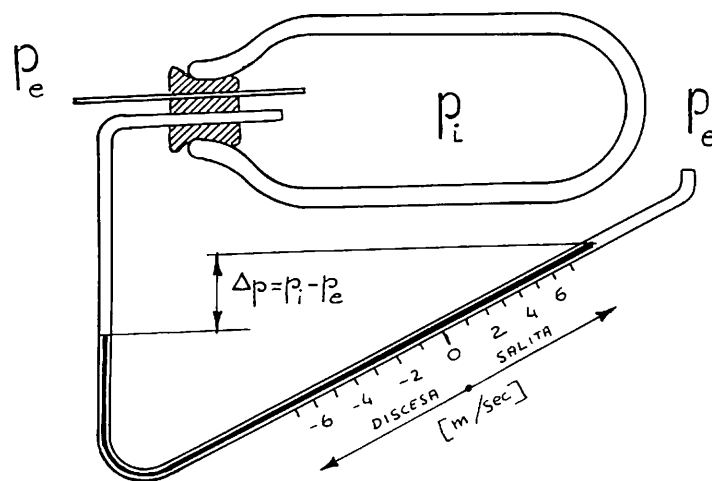


Fig. 1

Il variometro a capillare, pur essendo relativamente semplice, ebbe una grave limitazione nella pigrizia con cui reagiva alla variazione di quota; è infatti evidente che, al cessare della salita o della discesa, il flusso di aria continuava a scorrere nel capillare fino all'esaurimento del salto di pressione fra interno ed esterno del

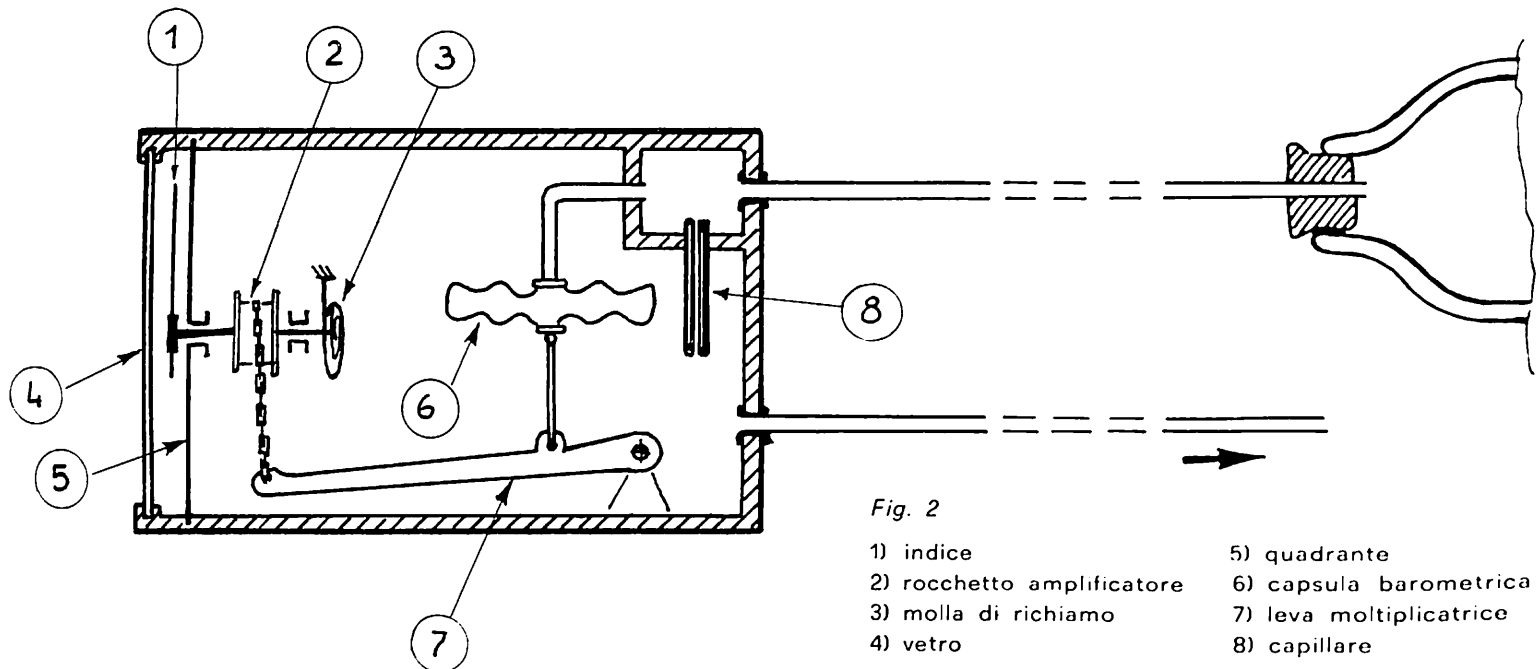


Fig. 2

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1) indice | 5) quadrante |
| 2) rocchetto amplificatore | 6) capsula barometrica |
| 3) molla di richiamo | 7) leva moltiplicatrice |
| 4) vetro | 8) capillare |

thermos. In questo intervallo di tempo l'indicazione dello strumento era di una falsa velocità verticale che si annullava con un certo ritardo rispetto alla realtà. Il sistema funzionava quindi da filtro passa-basso, nel senso che le variazioni di velocità verticali venivano rilevate dallo strumento soltanto se avvenivano con una certa lentezza. La possibilità di aumentare la prontezza dello strumento consisteva nel ridurre la capacità del thermos e aumentare la sezione del capillare (diminuendo quindi la resistenza al fluire dell'aria), ma ciò urtava contro le esigenze di sensibilità.

La precisione di questo tipo di variometro era piuttosto limitata; la capsula barometrica infatti era soggetta ad anomalie elastiche dovute ad imprevedibili assestamenti che essa subiva nel tempo e a fenomeni di isteresi elastica.

Il variometro che successivamente si è imposto ed ha trovato larga diffusione è stato il tipo «Horn» (fig. 3), tuttora adottato su molti aianti. Questo modello supera in parte i problemi del variometro tipo «Pioneer», eliminando il capillare (e quindi i ritardi pneumatici) e la capsula barometrica (e la conseguente imprecisione). La capsula è stata qui sostituita da un setto rotante che separa due camere che si trovano rispettivamente alla pressione statica esterna e a quella interna al thermos. Il capillare è sostituito dall'interspazio che si crea tra settore rotante e cassa dello strumento la cui ampiezza cresce al crescere della deflessione del setto stesso, con una legge opportuna (l'asse di cerniera del setto rotante è leggermente disassato rispetto a quello della cassa). Questo sistema dà un'ottima sensibilità e buona prontezza, mentre la precisione è limitata dalle inevitabili perdite di tenuta che avvengono attraverso il gioco esistente in corrispondenza del punto in cui l'equipaggio mobile si impenna alla cassa; le perdite infatti riducono la proporzionalità fra salto di pressione e velocità verticale. Anche in questo caso, quindi, lo strumento costituisce un compromesso fra precisione e prontezza che viene qui risolto da una calibrata rigidità della molla di richiamo.

In tutti questi sistemi la presenza del recipiente termicamente isolato è giustificata dalla necessità di impedire, per quanto possibile, che le variazioni di temperatura dell'aria in esso contenuta provochino salti di pressione indipendenti da effettive variazioni di quota. In alcuni casi di variometro meccanico a capsula, per migliorare la qualità, si è provveduto ad installare la capsula manometrica stessa in ambiente termicamente isolato. L'isolamento termico non risolve del tutto il problema, in quanto la diversa capacità termica del vetro e dell'aria rende molto difficile approssimare con precisione l'effettivo comportamento dello strumento nell'esteso campo di temperature e di velocità verticali nel quale gli aianti sono chiamati ad operare.

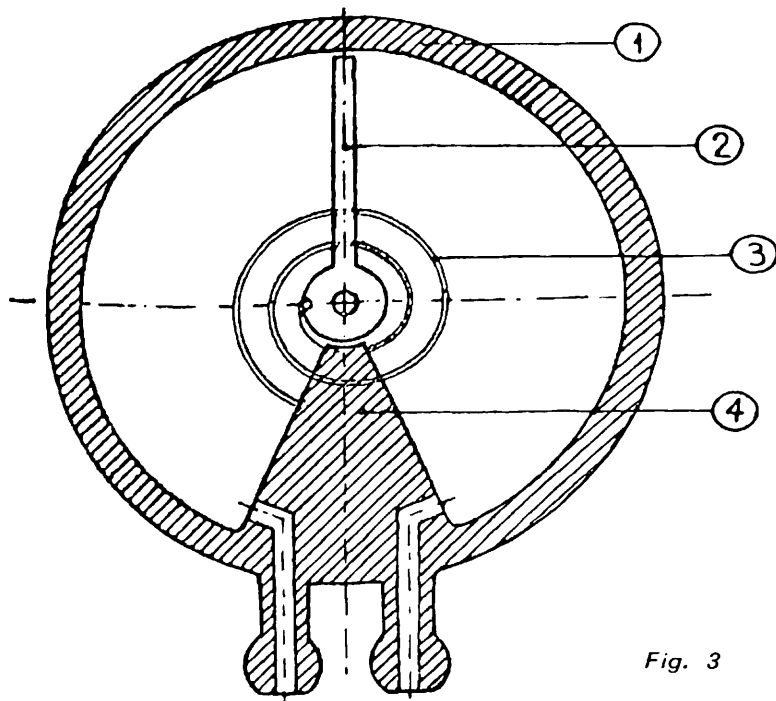


Fig. 3

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| 1) cassa dello strumento. | 3) Molla antagonista |
| 2) setto rotante | 4) setto fisso |

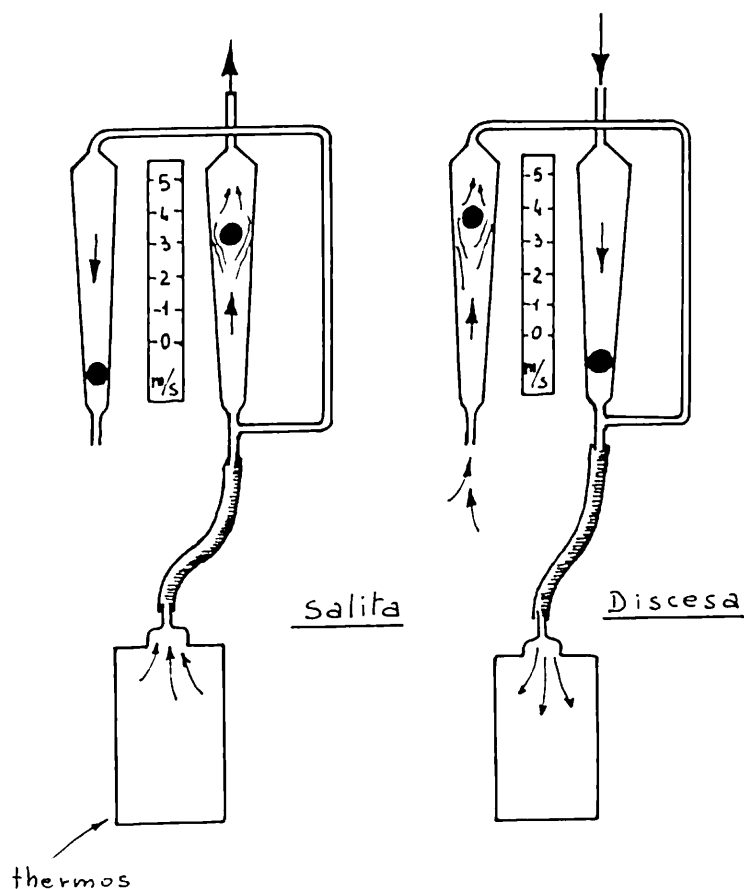
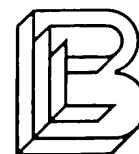
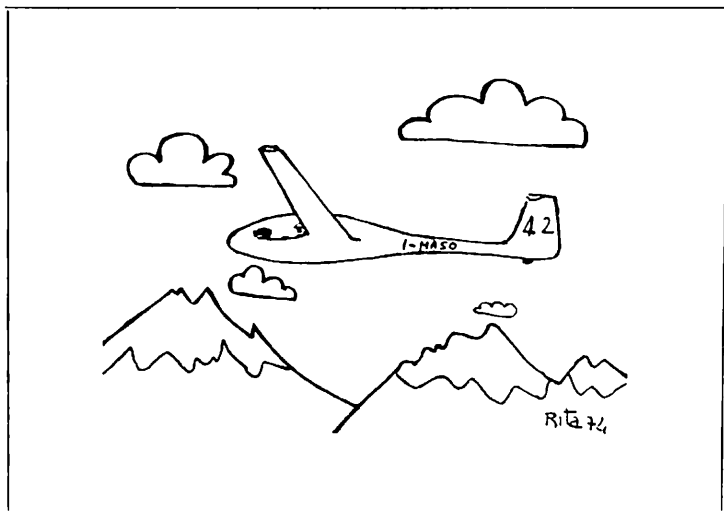


Fig. 4

Prima di passare all'esame dei variometri della seconda generazione, menzioniamo un altro strumento che i volovelisti meno giovani ricorderanno e che, pur fornendo indicazioni soprattutto qualitative, era dotato di semplicità e leggerezza; in fig. 4 ne è riportato lo schema di funzionamento: in questo caso il flusso d'aria, entrando o uscendo dal contenitore termico, faceva sollevare uno o l'altro di due leggeri cilindretti (o sferette) posti, con un certo gioco, all'interno di due tubi di materiale trasparente (uno per la salita ed uno per la discesa). I tubi erano collocati verticalmente sul cruscotto e costituivano il «display» dello strumento stesso.



**Banca
Popolare
di Lecco**

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Direz. Generale in Lecco

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex: 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

LECCO

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)

COMO

Via Cairoli, 11 - C.A.P. 22100
Telefono: 27 01 54 (linee multiple)

MILANO

Via dei Mercanti, 10 - C.A.P. 20121
Telefono: 869 04 51 (linee multiple)
Telex: 32280 POPLECCO

AGENZIE CITTA':
(in Lecco)

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

ABBADIA LARIANA - ASSO - BARZANO'
BARZIO - BELLAGIO - BELLANO - BRIVIO - BULGAROGRASSO - CANZO - CASARGO - CASATENOVO - CASSAGO BRIANZA - CIVATE - CIVENNA - COLICO COSTAMASNAGA - DERVIO - DOMASO DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE - GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA LURAGO D'ERBA - MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE - NOVEDRATE - OGGIONO - OLGIATE MOLGORA OLGINATE - OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE - VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA - VERCURAGO BALLABIO

ESATTORIE:

Consorzio LECCO - VALMADRERA; Consorzio MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI - PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA - CESANA CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE SUELLO; Consorzio OLGINATE - GARLATE - VALGREGHENTINO; Consorzio PRIMALUNA - CORTENOVA - INTROBIO; Consorzio S. MARIA REZZONICO - S. ABONDIO; Consorzio SUEGLIO - INTROZZO - TREMENICO - VESTRENO; Consorzio TACENO - CASARGO - CRANDOLA MARGNO - PAGNONA - PARLASCO PREMANA - VENDROGNO; Comuni di: BELLAGIO - BRIVIO - COLICO - ESINO LARIO - LIERNA - MOLTENO - PESCATO SORICO

TESORERIE:

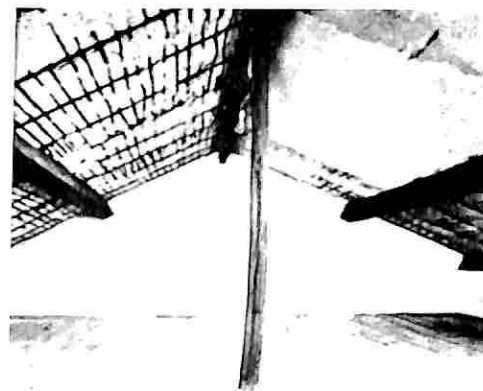
DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

INDIRIZZI TELEGRAFICI: Dir. Gen., Sedi di Lecco, Como e Milano: POPLECCO; Filiali: BANCA POPOLARE

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

CHI CI PENSA TESA IL LINO

Noi abbiamo pensato a costruttori, ingegneri, architetti, arredatori per risolvere i loro problemi: risparmiare tempi e costi (il lino può essere tesato anche su muri in condizioni disastrose), assicurare la stabilità dimensionale e la resistenza all'abrasione e allo strappo.



**Si, noi
ci abbiamo
pensato**



Abbiamo anche pensato a chi ci abiterà: alla sua sicurezza (il lino è ininfiammabile), al suo comfort (il lino respinge umidità, polvere, odori), al suo buongusto (due gamme di 24 colori e l'effetto fonocorrettivo, ideale per il vostro hi-fi).

linoambiente s.p.a.

LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI DIRETTAMENTE SUL MATTONE
via Serbelloni 4, Milano telefono 02/705109

IL COORDINATORE DEI FLAPS DI SCHUEMANN & SCHLEICHER

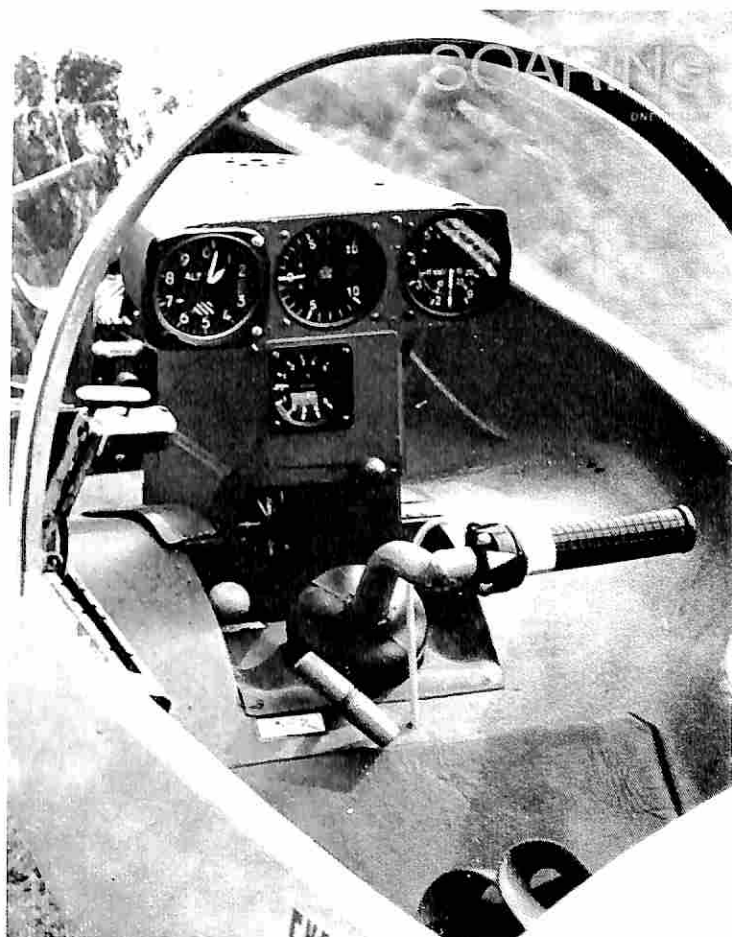
di Karl H. Striedieck

E' difficile ottenere ulteriori miglioramenti nelle prestazioni dei moderni aianti da competizione tanto che, ormai, eventuali perfezionamenti richiedono sforzi considerevoli, specie dal punto di vista economico.

Un argomento particolarmente attraente per i piloti da «performance», specialmente nella classe libera, è lo sviluppo di un sistema atto ad ottimizzare, istante per istante, il calettamento dei flaps in funzione della velocità, dell'incidenza e del fattore di carico.

Wil Schuemann di Rawlings, Maryland, ha creato un dispositivo che risolve il problema, fino ad ora insoluto, di coordinare i flaps con la barra di comando. Prima dell'invenzione di Wil altri si erano cimentati nell'impresa sfruttando vari principi, ma gli svantaggi di tali sistemi erano così sensibili da cancellare quasi completamente i lati positivi. Ad esempio, si può citare il sistema basato sulla misurazione dell'angolo di attacco, dal quale il pilota riceve l'informazione (leggendo lo strumento) dell'angolo da imporre ai flaps. E' inutile sottolineare che un tale sistema, per fornire i migliori risultati, richiede l'attenzione del pilota al cento per cento; il risultato complessivo medio sarà pertanto proporzionale all'impegno che il pilota stesso, durante il volo, avrà mediamente dedicato al sistema. Questa concentrazione sul cruscotto avviene evidentemente a scapito di altre pressanti ed indispensabili occupazioni quali l'osservazione degli sviluppi nuvolosi.

In Europa è stato tentato un altro sistema che implica l'adozione di servomotori per azionare i flaps che ricevono il comando da un dispositivo che elabora i segnali di velocità, di fattore di carico, di angolo di attacco e di calettamento dell'equilibratore. Tutto ciò necessita di un computer a bordo ed è, nel complesso, un sistema così complesso e potente che i più critici lo vorrebbero considerare come una fonte di energia aggiunta all'aliante. In realtà è stato grazie alla sperimentazione compiuta con quest'ultimo sistema che Wil ha potuto approfondire l'idea ed esprimere un concetto totalmente nuovo. Molti piloti ricorderanno il «Diamant» di Wil e più tardi l'AS-W 12, pieno di giroscopi, capsule, gruppi di batterie, servocomandi di vario genere e valvole sibilanti.



Nel corso dei suoi calcoli matematici e dei rimaneggiamenti del sistema, Wil si convinse che tutti quei marchingegni non erano necessari. La conseguenza immediata fu che l'AS-W 12 ben presto ostentò una misteriosa barra di comando con una impugnatura analoga a quella del comando gas sulle motociclette (disposta orizzontalmente); però, per quanto si cercasse di investigare girando intorno all'aliante, più di questo non si poteva scorgere. Altri piloti presto notarono un diverso stile di volo, sia in termica che in crociera. Il volo era necessariamente diverso in quanto era stato adottato un sistema realmente rivoluzionario per il comando di beccheggio.

Nel nuovo sistema la barra viene bloccata in una posizione voluta (resta evidentemente la possibilità di sbloccare il sistema in ogni momento, specie nelle fasi di decollo e di atterraggio), ed il controllo dell'assetto di beccheggio è trasferito all'impugnatura del comando flaps.

L'adozione di questo comando prevede l'impianto di alcuni dispositivi meccanici non potenziati che costituiscono il cuore del sistema di Schuemann e che risolvono i numerosi problemi che, altrimenti, non consentirebbero di pilotare controllando il moto di beccheggio con il solo uso dei flaps e nel contempo ottimizzarne il posizionamento.

Quando alla Schleicher (tramite Hans Werner Grosse e Rudy Mozer) giunse notizia che Wil aveva una facile soluzione ad un complesso problema di grande impor-

tanza per il volo a vela da competizione, Gerard Waiber ed Edgar Kremer (capo produzione), deposero i loro regoli calcolatori e partirono per gli U.S.A.

Per tre giorni il '12 di Wil ed il '17 di Rudy volarono con il sistema e si fecero confronti. Il risultato finale fu un accordo fra Wil Schuemann e la Schleicher per i diritti di brevetto del sistema di coordinamento dei flaps.

Schleicher offrirà il dispositivo come optional sull'AS-W 17 e '20 per una cifra che si aggira sui 500 dollari.

Sebbene questo nuovo ausilio sia stato elaborato con lo scopo primario di migliorare le prestazioni degli alianti, ci sono tuttavia numerosi vantaggi collaterali: la con-

centrazione richiesta è notevolmente ridotta rispetto agli altri sistemi, perchè non è necessario, da parte del pilota, la continua verifica della posizione dei flaps; il pericolo di oscillazioni di corto periodo autoindotte è ridotto; anche i carichi strutturali da raffica e da manovra diminuiscono; c'è anche minore probabilità di stallare alle basse velocità ed infine viene accentuata la sensibilità del pilota alle zone di salita o discesa. Non si può quindi negare che Wil Schuemann costituisca una rara combinazione di genio teorico ed esperienza pratica, cosicchè la comunità volovelistica ne è certamente arricchita.

(tradotto da «Soaring» a cura di Pierluigi Duranti)

2° Trofeo Colli Briantei

Il 26 maggio alle ore 18 si è tenuto a Campione un briefing d'apertura. Non molti i presenti per cui si è dovuto rimandare indietro con disappunto due dei tre autobus messi a disposizione dei partecipanti da Franco Trentini che è il forte promotore del Trofeo. Di questo hanno parlato Riccardo Brigliadori, Trentini e Guglielmi. Un drink, uno spettacolo leggero e la visita alle sale da gioco hanno concluso la simpatica riunione.

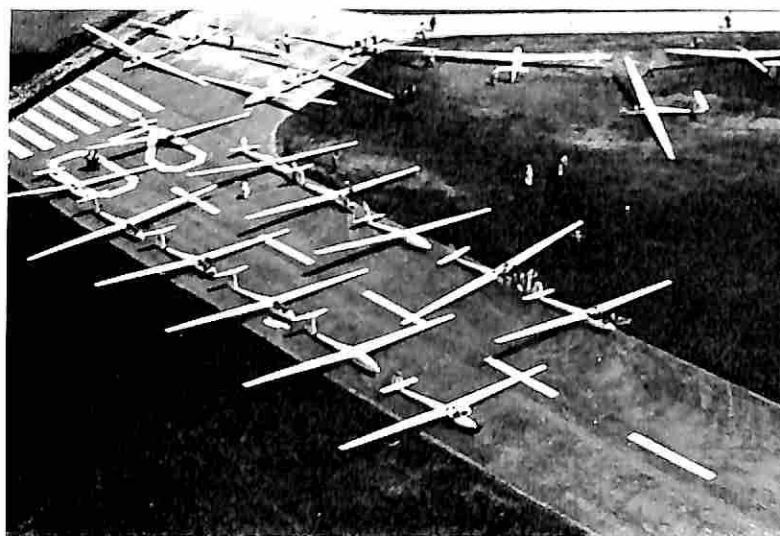
Il 27-28-29 si sono svolte tre giornate di gara e anche questa edizione ha visto vincitore Leonardo Brigliadori; a pochi punti seguono G. Maestri (AVM) e G. Perotti (Ae.C. Aosta). Il Trofeo Castiglioni è per due terzi conquistato: ricordiamo che andrà assegnato all'Aeroclub che per primo totalizzerà tre vittorie anche non consecutive e con piloti diversi. 25 i partecipanti in classe Standard e 7 in classe Libera (in questa classe sono stati inclusi anche tre biposti). La prima giornata di gara ha tolto dalla competizione due macchine incidentate in atterraggio: il Libelle 46 di G. Massoni e l'Hornet GM di G. Marchisio. Illeso il primo pilota, leggermente ferito il secondo.

METEO

Non abbiamo potuto avere il prezioso aiuto di Plinio Rovesti, tuttavia l'abile fiuto di Luigi Villa (coadiuvato dal Servizio Meteo di Linate presente sul campo) ha permesso di ottenere dalle tre giornate di gara tutto quello che le condizioni, non eccessivamente generose, potevano dare.

L'ORGANIZZAZIONE

Maurizio Guglielmi ha lavorato bene ed in silenzio



tant'è che i risultati si sono visti chiaramente: ogni anno ci troviamo di fronte a tante piccole sorprese frutto della buona volontà di alcuni oscuri — ma non poi così tanto — collaboratori dell'AVM.

OPERAZIONI DI VOLO

Tutto è marciato bene ma è quasi un commento superfluo quando c'è Egidio Galli a dirigere il tutto!

30 maggio - MANIFESTAZIONE AEREA

Era attesa con qualche timore un po' da tutti ma per fortuna e soprattutto per la capacità dei rispettivi responsabili, tutto è filato via liscio. Numeroso il pubblico che ha dimostrato di ben gradire il lungo ed interessante programma illustrato via via nello svolgimento da un commentatore particolarmente capace: Riccardo Brigliadori. Alla fine, a pomeriggio inoltrato, la premiazione ha accontentato e festeggiato un po' tutti con grande soddisfazione generale. Un saluto ai piloti e agli aiutanti in partenza per la Finlandia ha chiuso questa seconda edizione del Trofeo Colli Briantei.

Risultati delle prove e classifiche finali

1° Prova 27/5 △ ALZATE, LAVENO, VALBREMBO Km. 157,5

CLASSE STANDARD

POS.	CONCORRENTE	MEDIA o Km (1)	PUNTI
1)	PEROTTI G.	71.438	132.17
2)	MAESTRI G.	68.894	137.10
3)	BRIGLIADORI L.	68.852	137.15
4)	PRONZATI A.	68.777	137.24
5)	MONTI R.	59.291	159.23
6)	BERETTA M.	5	162.33
7)	AGRESTA P.	14	168.16
8)	LANZI A.	23	173.59
9)	SPINELLI B.	23.2	174.07
10)	MARCHISIO G.	31	179.04
11)	BALLARATI R.	34	180.58
11)	ESPOSTO V.	34	180.58
11)	GUSSONI R.	34	180.58
14)	ACQUADERNI P.	68	202.33
15)	BERTONCINI L.	76.6	208.01
16)	COSTA F.	99	222.14
16)	GRITTI A.	99	222.14
16)	PAVESI G.	99	222.14
16)	VILLANI G.	99	222.14
20)	BORELLINI G.	112.5	230.49
20)	MASSONI G.	112.5	230.49
22)	CICERI M.	124.5	234.7
22)	TRENTINI F.	124.5	234.7
24)	GHIORZO A.	128.1	240.43
24)	GUGLIELMI M.	128.1	240.43

CLASSE LIBERA

1)	VERGANI W.	71.124	132.52
2)	FONTANA V.	34	154.27
3)	GAVAZZI M.	57	169.04
4)	BELLORA M.	99	195.43
5)	LABELLARTE M.	128.1	214.12
5)	LONGARETTI P.	128.1	214.12
5)	PRESSATO R.	128.1	214.12

(1) Località di atterraggio e Km mancanti al completamento del percorso assegnato.

2° Prova 28/5 △ ALZATE, LAVENO, LECCO Km. 124,5 x 2 vol.

CLASSE STANDARD

POS.	CONCORRENTE	TEMPO o LOCAL.	MEDIA o Km (1)	PUNTI
1)	BRIGLIADORI L.	3.32.38	70.261	212.38
2)	PEROTTI G.	3.43.31	66.840	223.31
3)	MAESTRI G.	3.46.03	66.091	226.03
4)	GRITTI A.	3.46.55	65.839	226.55
5)	TRENTINI F.	3.46.59	65.819	226.59
6)	COSTA CORRADO	3.47.20	65.718	227.20
7)	PRONZATI A.	4.23.35	56.680	263.35
8)	CICERI M.	4.28.40	55.608	268.40
9)	SPINELLI B.	Alserio	3	269.52
10)	AGRESTA P.	Merone	6	271.04
11)	MONTI R.	C. Masnaga	8,5	272.06
12)	BERETTA M.	Alzate (2)	39	284.20
12)	BERTONCINI L.	Alzate (2)	39	284.20

POS.	CONCORRENTE	TEMPO o LOCAL.	MEDIA o Km (1)	PUNTI
12)	ESPOSTO G.	Alzate (2)	39	284.20
12)	GUSSONI R.	Alzate (2)	39	284.20
12)	VILLANI G.	Alzate (2)	39	284.20
17)	PAVESI G.	Calcinatate (2)	67.5	295.46
18)	ACQUADERNI P.	Calcinatate (3)	95.5	307.01
19)	POZZI G.	Alzate (4)	124.5	318.40
20)	BALLARATI R.	Alzate (5)	163.5	334.20
20)	GEROSA MR.	Alzate (5)	163.5	334.20
20)	GUGLIELMI M.	Alzate (5)	163.5	334.20
23)	BRAMBILLA L.	Alzate (6)	249	368.40
24)	MARCHISIO G.	N.P.	249	368.40
24)	MASSONI G.	N.P.	249	368.40

(1) Località di atterraggio e Km mancanti al completamento del percorso assegnato.

(2) 1 pilone in meno.

(3) 2 piloni in meno.

(4) 3 piloni in meno.

(5) 4 piloni in meno.

(6) Nessun pilone.

CLASSE LIBERA

1)	VERGANI W.	3.26.35	72.319	206.35
2)	GAVAZZI M.	3.46.35	65.936	226.35
3)	FONTANA V.	Alzate (2)	39	242.15
4)	PRESSATO R.	Alzate (3)	124.5	276.35
5)	GATELLI	Alzate (4)	163.5	292.15
5)	LONGARETTI P.	Alzate (4)	163.5	292.15
7)	LABELLARTE M.	Calcinatate (4)	192	303.41

(1) Località di atterraggio e Km mancanti al completamento del percorso assegnato.

(2) 1 pilone in meno.

(3) Triangolo compiuto una sola volta.

(4) 4 piloni in meno.

3° Prova 29/5 △ ALZATE, GAVIRATE, LECCO Km. 107

CLASSE STANDARD

POS.	CONCORRENTE	TEMPO o LOCAL.	MEDIA o Km (1)	PUNTI
1)	GUSSONI R.	1.30.53	70.640	90.53
2)	BRIGLIADORI	1.31.54	69.858	91.24
3)	MONTI R.	1.32.17	69.568	92.17
4)	TRENTINI F.	1.32.27	69.442	92.27
5)	SPINELLI B.	1.32.57	69.069	92.57
6)	BERTONCINI L.	1.34.27	67.972	94.27
7)	MAESTRI G.	1.36.23	66.609	96.23
8)	GRITTI A.	1.36.26	66.574	96.26
9)	PRONZATI A.	1.50.26	58.134	110.26
10)	PEROTTI G.	1.53.36	56.514	113.56
11)	PAVESI G.	1.57.53	54.460	117.53
12)	BERETTA M.	2.22.37	45.015	142.37
13)	ESPOSTO V.	2.24.38	44.338	144.38
14)	AGRESTA P.	2.26.39	43.777	146.39
15)	COSTA F.	2.26.58	43.683	146.58
16)	ACQUADERNI P.	2.30.04	42.781	150.04
17)	LANZI A.	Alzate	39	186.31
17)	VILLANI G.	Alzate	39	186.31
19)	BALLARATI	Calcinatate	67.5	213.09
19)	BRAMBILLA	Calcinatate	67.5	213.09
19)	CICERI M.	Calcinatate	67.5	213.09
19)	GUGLIELMI M.	Calcinatate	67.5	213.09

CLASSIFICHE GENERALI FINALI

POS.	CONCORRENTE	TEMPO o LOCAL.	MEDIA o Km (1)	PUNTI
19)	RIVA A.	Calcinatè	67.5	213.09
24)	MARCHISIO G.	N.P.	107	250.04
24)	MASSONI G.	N.P.	107	250.04

(1) Km mancanti al completamento del percorso assegnato.

CLASSE LIBERA

1)	GAVAZZI M.	1.25.17	75.278	85.17
2)	FONTANA V.	1.27.51	73.079	87.51
3)	VERGANI W.	1.27.04	73.736	95.46 (2)
4)	BELLORA-GATELLI	Calcinatè	67.5	150.56
5)	LONGARETTI P.	Calcinatè	78	160.45
6)	PRESSATO R.	Alzate	107	187.51
7)	LABELLARTE M.	Alzate	107	187.51

(1) Km mancanti al completamento del percorso assegnato.

(2) Penalizzazione del 10% sul tempo impiegato per fotografia 2° pilone irregolare.



CLASSE STANDARD

POS.	CONCORRENTE		PUNTI
1)	BRIGLIADORI L.	AVM Milano	441.17
2)	MAESTRI G.	AVM Milano	459.36
3)	PEROTTI G.	Ae.C. Aosta	469.44
4)	PRONZATI A.	AVAL Varese	511.25
5)	MONTI R.	AVAL Varese	523.46
6)	SPINELLI B.	AVA Valbrembo	536.56
7)	GRITTI A.	AVA Valbrembo	545.35
8)	TRENTINI F.	AVM Milano	554.03
9)	GUSSONI R.	AVS	556.11
10)	AGRESTA P.	CPV	585.59
11)	BERTONCINI L.	AVM Milano	586.48
12)	BERETTA M.	AVM Milano	589.30
13)	COSTA F.-COSTA C.	AVAL Varese	596.32
14)	ESPOSTO V.	AVM Milano	609.56
15)	PAVESI G.	AVAL Varese	635.53
16)	ACQUADERNI P.	AVF Ferrara	659.38
17)	VILLANI G.	AVF Ferrara	693.05
18)	LANZI-GEROSA	AVM Milano	694.50
19)	CICERI M.	AVM Milano	716.26
20)	BALLARATI-GROSSO	AVAL Varese	728.27
21)	BORELLINI-BRAMBILLA	AVAL Varese	762.38
22)	GHIORZO-POZZI-RIVA	AVM Milano	772.32
23)	GUGLIELMI M.	AVM Milano	788.12
24)	MARCHISIO G.	ATEV	807.48
25)	MASSONI G.	AVM Milano	859.33

CLASSE LIBERA

1)	VERGANI W.	AVAL Varese	435.13
2)	GAVAZZI M.	AVAL Varese	480.56
3)	FONTANA V.	AVAL Varese	484.33
4)	BELLORA-GATELLI	AVAL Varese	638.54
5)	LONGARETTI P.	AVM Milano	667.12
6)	PRESSATO R.	AVA Valbrembo	678.38
7)	LABELLARTE M.	AVM Milano	705.44

Volovelisticamente parlando ci sono quelli nati per fare i Campioni (pochi) ed altri per fare i Comprimari, le Schiappe, i Casciavid. Il Leo che appartiene, beato lui, alla prima categoria, continua a ripetermi: «Tu devi cambiare mentalità e smetterla di portarti sempre tutti appresso come fossi una... chioccia. Pensa al tuo volo e comincia a correre sul serio!».

Grazie Leo per lo stimolo ma dimentichi che probabilmente io faccio parte del secondo gruppo di piloti sopra descritti. Intendiamoci, mi piace correre e talvolta mi riesce, perfino. Nell'ultimo Campionato a Rieti in un bellissimo triangolo di 300 Km e rotti sono riuscito a fare una media superiore ai 90 Km/h. Ma la mia gioia è durata solo poche ore: a sera, nel vedere le classifiche mi sono accorto che il primo aveva corso con una media di oltre 111 Km/h!

Insomma la prima categoria ha una marcia in più ed è per questo che il ruolo di chioccia mi sta anche bene. Forse, più che sconfiggere il «nemico», preferisco istruire l'«amico» e gioire dei risultati conseguiti. Ai... maligni

Aquile, Piccioni e la Chioccia!

(ovvero tutti abbiamo un compito nella vita)

che insinuano che questo mi serve per sentirmi il più *bravo* suggerisco di trovarsi presenti al rientro da una qualsiasi prova sportiva per constatare la felicità e la gratitudine che traspare da tutti i pori della pelle dei «pivelli» appena atterrati. Bene, questo è il mio premio e vi assicuro che non è poco!

A questo proposito voglio raccontarvi di un mancato triangolo di 300 Km che per la bellezza del percorso e per le difficoltà incontrate ha reso i protagonisti, e questo mi sta bene, ancora più innamorati del volo a vela, felici e grati.

E' sabato 10 aprile: la giornata appare buona e le condizioni diventano subito splendide. Parte il Leo che subito si eclissa con l'anima gemella per fare del suo aliante un «30» metri.

Poi decollano Trentini, Pogliani, Riva e Lanzi. Io sono incastrato fino a mezzogiorno per le solite incombenze RAI ma alle 12 in punto posso partire anch'io seguito da Ciceri che non sembra molto convinto. I quattro già in volo hanno un vantaggio di circa un'ora, devo perciò attizzare il fuoco sotto il c... del Ciceri per recuperare. Per fortuna il Bollettone ci regala subito un 2200 m con 3/4 m/s costanti che ci permette un lungo plané fino ai Denti della Vecchia dove arriviamo con 1200 m ed il Cicerino leggermente preoccupato. Porco boia, che dura tirarci su! Intanto recuperiamo il Riva che è rimasto indietro mentre sentiamo Trentini e Lanzi sulla Cima dell'Uomo che proseguono tenendosi a ovest della valle. Mentre proseguiamo sul Garzirola per scendere su Bellinzona e dirigere quindi sul Pizzo di Claro si unisce Pogliani

che si era trovato in crisi ma per fortuna era riuscito a recuperare. Intanto Trentini e Lanzi sono già sul pilone di Piotta e mentre Trentini taglia deciso verso i costoni est Lanzi prosegue per fare la fotografia. Noi quattro facciamo quota e via verso Biasca dove incrociamo il Lanzi: bravo Sandrino, dacci informazioni sulla Valtellina. Il costone est della valle Leventina è favoloso. Spingo gli amici a correre perchè intanto il tempo passa inesorabilmente. Il Riva, che è il meno preparato di tutti noi, viene avanti come un leone: sempre basso ma fiducioso nei miei consigli arriva per ultimo al primo pilone ai piedi del Gottardo, fotografa e torna indietro. Quindi di nuovo a Biasca dove riusciamo a fare un 2900 m e poi sul Pizzo di Claro. Ora però riusciamo a fare solo 2200 m. Il Pizzo è piuttosto popolato: per qualche minuto siamo assieme ai Locarnesi, ai Calcinatesi ed ai Bergamaschi. Attraversiamo lo spartiacque che divide la valle Mesolcina dal lago di Como sul passo tra il Torresella ed il Cardinello. Purtroppo siamo a non più di 50 m sul terreno e si vede benissimo che in Valtellina le cose non vanno così bene. Controlliamo tutti i costoni assoluti i quali non mollano un terzino nemmeno a morire ed imbocchiamo la Valtellina tenendoci sul lato nord. Ora le quote si sono notevolmente abbassate, 1700-1500 m. Riva e Ciceri sono in netta difficoltà e a malincuore proseguo verso il secondo pilone con il solo Pogliani. Meglio un diamante oggi... mi dico. Il Lanzi, che da Bellinzona marcia da solo perchè il Trentini doveva tornare al campo, cammina molto regolare e ci informa che su Teglio è riuscito a fare 2800 m sia prima che dopo la fotografia: chiesa di Trivigno dal Padrio. Questo ci conforta un poco perchè non riusciamo a salire molto anche se l'ultima salita ci ha dato un 2300 m.

Arriviamo sul Padrio per la fotografia e troviamo la termica di... servizio! Si sale mentre si centra l'obiettivo, io faccio 2600 e Pogliani 2400 m, via subito perchè si fa tardi. Il Lanzi è bloccato a Colico e non riesce a fare l'ultima salita prima del plané finale e noi due siamo tra Chiuro e Teglio quando incrociamo i ritardatari: pianeto greco, dov'è il pilone, cosa fotografiamo, alla fine ho capito! Virata di 180° e insieme torno al secondo pilone. Ormai in Valtellina ci siamo solo noi perchè l'Adele e la Fontana sono riusciti a passare e sono verso casa. Questa volta però la salita su Trivigno ci regala solo un 2200 m e invito allora Ciceri e Riva a venirsene via al più presto. Arriviamo a Sondrio dopo un plané liscio liscio con quote comprese tra gli 800 e i 1200 m e malgrado vada predicando la calma sono io stesso strizzatissimo ed incomincio a respirare solo dopo che una termica beccata a pochi metri da un costone mi riporta a 2100 m. Anche gli altri due rifanno un po' di quota ma la situazione è in continuo peggioramento. Davanti sento il Pogliani ed il Lanzi che non riescono a salire oltre i 1200. Dico al Ciceri e al Riva di venire avanti sfruttando i costoni in modo di arrivare almeno fino a Morbegno perchè ricordo che il Bob, una volta, mi ha detto che lì si atterra. Io sono già a Morbegno, sempre sul lato nord, ed ho tuttora 2100 m. Ricordando che l'Adele mi aveva comunicato prima che tra il Legnone ed il Legnoco era passata con un 1700 m continuo sul costone nord cercando di attraversare nel punto più breve possibile ma come mi stacco il vario parte con un —5 che per circa 10 Km mi costa 1200 di quei preziosissimi metri che con tanta cura conservavo. Adesso siamo in tre (Pogliani, Lanzi ed io) con poco più di 700 m, a cercare come disperati una pur piccola possibilità di rientro men-

tre Riva e Ciceri sono su Morbegno con, rispettivamente, 700 e 400 m. Da piangere, ragazzi! Cerchiamo in tutti i modi di risalire ma non riusciamo a fare più di 1200 m e pensare che basterebbero solo altri 500 m per avere il plané su Alzate ma il lago è lunghissimo e un bagno fuori programma non mi alletta per niente. La decisione è presa: tutti a terra e possibilmente nello stesso campo! La scelta cade su un bel campo immediatamente a nord della prima ansa dell'Adda partendo dal lago. Parte il Pogliani che è il più basso, tutto OK; ora tocca a me, mi fermo un metro da lui e schizzo subito fuori per spostare gli alianti, poi vado alla radio e dirigo il Lanzi che atterra perfettamente. Ecco che tocca al Riva: lo avverto del forte vento ma lui riesce ugualmente ad imbarcare, niente danni gravi comunque. Tocca infine al Cicerino che con la forza della disperazione aveva guadagnato sopra Morbegno altri 300 m. Atterraggio perfetto. Sopra le nostre teste volteggia il Robin con Riccardo e papà Ciceri i quali erano partiti da Alzate non appena si erano resi conto delle nostre difficoltà. Ci salutano e tornano per organizzare i recuperi. Intanto noi cinque, aiutati dalla folla chiossa che intanto si era raccolta intorno, smontiamo e portiamo il tutto vicino alla stradina che ci permetterà di caricare e andarcene. Nel frattempo Pogliani va a telefonare la località precisa del FC. Tutti i salmi finiscono in gloria ed al ristorante quell'anfitrione di papà Ciceri ci offre la cena (bresaola e Sassella a volontà) quattro volti felici mi sorridono e mi esprimono la loro amicizia.

Ebbene amici: questo è il volo a vela che ho sempre sognato. E non mi dispiace fare la... chioccia!

Giancarlo Maestri

Volare sulle nubi

Ho partecipato al Trofeo con Mariarosa Gerosa sul Libelle n. 17. Io ho fatto la prima e l'ultima giornata di gara e Mariarosa quella centrale: per lei si trattava addirittura di un esordio! Comunque, poichè sembra avere superato bene lo «shoc», ci presenteremo, sempre in coppia, anche a Rieti '76. Se ripenso alla gara tuttavia mi ricordo solo della prima giornata dove l'evoluzione meteo mi ha permesso di fare uno dei voli più interessanti che io ricordi con mille difficoltà da superare e momenti di grande soddisfazione, immerso in una vista fantastica che permetteva di spaziare nell'arco montano occidentale come raramente accade.

Di primo mattino la giornata si presentava non troppo bene con copertura estesa, tuttavia già prima del briefing si cominciava a vedere il subentro di una nuova situazione con aria prove-

niente grosso modo dal quarto quadrante caratterizzata da vistose condensazioni che con il passare del tempo, per la massa d'aria divenuta più secca, apparivano sempre più esigue rimanendo molto evidenti solo sulla linea di discontinuità. Per fortuna la zona verso occidente (Laveno era il primo pilone) era tutta sgombra e l'ottima visibilità permetteva di vedere molto bene dove si formavano i cumuli e decidere quindi la direzione da prendere.

Personalmente avevo scelto una rotta sopravento alle montagne passando dal Generoso e se non sono andato subito per terra lo devo alla quota con la quale ho lasciato il Bollettone — 2400 m — che mi ha permesso di sfruttare anche un paio di rotorini lungo il percorso per una salita complessiva di altri 400 m per mezzo dei quali ho potuto fare

un aggancio favoloso radente l'antenna est del Campo dei Fiori. Qui, con vario tra 3-5 m/s, ho raggiunto in un attimo i 2200 dopo di che mi sono avviato lungo la cresta verso il pilone. Non ero mai stato da queste parti e provavo come una sorta di eccitazione: oltre tutto ero tranquillizzato dal fatto che la visibilità mi lasciava stabilire sempre dove mi trovavo lasciandomi anche il tempo, ora che finalmente ero un pochino più in alto, di godere quella meravigliosa vista che si offriva ai miei occhi per la prima volta. Su Forte Orino vedo un paio di alianti girare e dirigo anch'io nella speranza di un aggancio facile. Non è così, riesco tuttavia a rifare poco più di 2000 m e nella scia di Beretta ed Acquaderini vado sul lago. Fatta la foto ritorno veloce nel posto dell'ultima termica che lascio subito però perchè non riesco a centrare e provo a sondare la cresta del Campo dei Fiori. Che faccio tutto sempre più basso senza essere capace di combinare nulla: se devo fare un FC però vado giù a Calci-

nate! Ho 750 m e posso fare quindi un bel giro su Varese prima di decidere cosa fare. Sopra una costruzione ottagonale metallica finalmente trovo uno zero positivo che appena centro meglio mi dà quasi un metro: avviso Beretta un po' attardato e non in migliori acque e comincio a pensare di avanzare; sopra Malnate trovo nuovamente una modesta salita che tratto con tutta la delicatezza possibile e mentre rifaccio 900 m mi accorgo di come scarroccia il vento: infatti ora sono poco a nord di Venegono e a questo punto decido per Alzate. Vengo avanti piano cercando di non sciupare neanche un metro e arrivo sul campo con 400 m. Allargo verso l'Alserio e trovo uno zero che mi invita a rimanere. Mentre cerco la spirale migliore arriva anche Fontana che però molla presto sperando in qualcosa di più sostanzioso. La mia costanza viene premiata perché lo zero diventa mezzo poi uno poi due metri fino a 2000 m. Da questa quota ho modo di vedere molto bene la fascia di condensazione che fa da separazione tra le due masse d'aria e non è facile prendere una decisione. Intanto sento Maestri e Brigliadori che stanno tornando da Valbrembo molto bassi mentre altri... lamenti echeggiano qua e là.

Anche Beretta è riuscito a tornare e sta facendo quota davanti ai cumuli. Insieme pensiamo di portarci in avanti e di decidere quando saremo sull'Adda. Siamo sopra alle condensazioni a 1900 m e in alcuni tratti si viaggia a zero o leggermente positivi. E' fantastico volare così sopra le nubi: per me è la prima volta che i bianchi batuffoli me li vedo dal di sopra! Intanto una notevole apertura all'incirca sulla verticale di Valbrembo ci toglie gli ultimi indugi e dribblando le condense arriviamo quasi contemporaneamente sull'aeroporto dove fotografiamo i capannoni. 500 m non bastano per arrivare ad Alzate però se trovassimo qualcosa lungo la via... Questo pensiero ci fa abbandonare l'invitante pista sotto di noi e cominciamo il ritorno. Dapprima proviamo alcuni cumuli sulla destra quindi a sinistra sempre avanzando, però le salite sono modeste e a 700 m — mezzo dentro mezzo fuori — si blocca tutto. Fiduciosi nella buona stella che finora sembra averci preso nella sua considerazione ci portiamo ulteriormente in avanti, Beretta leggermente più a nord, alla ricerca dell'ultima salita che ci lascerà rientrare in campo, ma questa volta dobbiamo cominciare sul serio a guardare i campi. Mentre Beretta seguendo alcuni costo

ni portanti si porta bene in avanti (farà il FC a 5 Km dal campo!) io che sono più fifone sono fermo su Merate e sto valutando dove scendere quando l'occhio mi cade su un campo di granturco a lato della gelateria Spini di Robbiate dove spesso andiamo a mangiare il gelato e la scelta è subito fatta: penso che Mariarosa verra molto volentieri a recuperarmi se le offro questa possibilità. Fuori la ruota e via l'acqua, due spirali larghe di controllo e via in finale; dopo pochi attimi sono fermo mentre da tutti i lati sbucano ragazzini e curiosi. Consegno al più sveglio l'aliante e vado a telefonare: quando torno ci sono almeno un centinaio di persone alle quali devo raccontare come è che non c'è più vento e così sono «caduto», che il motore no, non l'ho perduto, questo affare non ce l'ha e via di questo passo; ma queste sono cose che voi conoscete meglio di me! La lunga... conferenza termina quando arriva la mia squadra recupero: Mariarosa, Mino e mio figlio Andrea. In poco tempo smontiamo tutto per bene, gelato gigante e via per casa: domani si vola!

A. Lanzi

gli aliанти non devono bucare le montagne!

Caro Scavino,

mentre sono pigramente sparanzato e fuori sta sfogando un temporale che ci assicurerà il fresco per tutta la notte, la mia gentile consorte mi ha totalmente convinto a scriverti 4 righe sul mio incidente facendomi l'offerta: «te lo scrivo io sotto dettatura».

Gli aliанти non bucano le montagne. Se qualcuno ha ancora questa insana convinzione non ha che da andare a Valbrembo e, pagando il giusto, avrà diritto di vedere i rottami del fu D-4463 che con 52 ore di volo e 2 mesi di vita ha fatto le spese degli errori del suo pilota. Ma tutto questo appartiene già al dopo.

Veniamo dunque al prima. Vi risparmio il rendiconto della prima parte del volo che sino ad allora aveva confermato la mia poca voglia di andare a fare le gare di Alzate in seguito ad un periodo in cui stanchezza e nervosismo erano stati gli elementi dominanti, non è

certamente un buon tonico per poter fare un volo concentrati e soprattutto convinti di quello che si fa.

E arriviamo al momento. Da pochi minuti avevo fotografato Valbrembo approfittando di un piccolo squarcio sopra una copertura che con una altitudine di circa 1000 metri su Alzate mi impediva a tratti la vista del terreno. Con 1050 metri sul pilone (QFE Alzate) potevo anche pensare di tornare a casa in rotta diretta, ma fu a questo punto che mi lasciai convincere, da quel poco che riuscivo a vedere avanti, a fare una scelta diversa da quella che forse era la più ovvia. Valutavo infatti che per la rotta diretta la lunghezza della copertura fosse maggiore che non verso una rotta che mi portava sì più a nord, ma sulla quale intravedevo lontani cumuli più alti in una massa d'aria decisamente più favorevole. Questa decisione doveva rivelarsi totalmente nefasta. Con la quota che avevo non era certo il caso di avventurarsi verso le montagne, ma mi fidavo di quello che avevo visto dall'alto nel tratto di andata verso Val Brembo per escludere la possibilità di trovare in quel tratto, delle montagne al disopra della copertura. In effetti i miei ricordi erano esatti: da questo mare di nubi non poteva affiorare la cima dell'Albenza che a sua volta ne era avvolta come da una cappa: e pensare che bastava consultare una carta

Quella nube che mi veniva incontro dall'apparenza abbastanza innocente mi insospettì all'ultimo istante per la sua forma perfettamente regolare e per il suo colore troppo scuro. All'ultimo momento decisi di non attraversarla, ma di effettuarle una virata di fronte dirigendo decisamente verso la pianura per evitare ogni

possibile rischio. Questa era nelle intenzioni, ma la mia virata si arrestò in uno schianto non appena l'ala sinistra sparì sotto quel banco di nuvole al quale in quell'attimo ero tangente. Un attimo prima l'altimetro segnava 950 metri.

L'unico ricordo veramente vivo di quell'istante è una sensazione di immenso stupore; persi i sensi immediatamente in conseguenza della fortissima decelerazione che in pochi metri da 140 km orari mi aveva portato all'arresto. Il mio primo richiamo alla vita, non so dire dopo quanto tempo, fu una voce che diceva: «a l'è mort» e un mio movimento istintivo che portava la mano destra a contrarsi in un tipico gesto di scongiuro. Tentativo fallito; il polso mi faceva un male terribile e fu appunto il dolore a richiamarmi alla realtà e a prendere visione di due occhi spaventati che mi guardavano con meraviglia desiderosi di poter fare qualcosa per un poveraccio che sembrava piuttosto malconcio. Riuscii a convincere a stento il mio providenziale soccorritore, identificato più tardi nella persona del signor Rota Libero, che non avevo bisogno di grappa, ma di acqua poichè uno che perde sangue come un vitello appena sgozzato non è il caso che beva degli alcoolici. Come un disco rotto si riproponevano nella mia testa nome, cognome, indirizzo e numero di telefono, ma ero ben lontano da riuscire a capire che cosa ci facevo io, lì, in mezzo a tutto quello sconquasso.

Lentamente cominciai a realizzare che il pilota di quella roba ero io e che stavo facendo una gara e a questo punto il pilone di Valbrembo divenne il mio assillo: lo avevo fatto o no? Questo e altri ragionamenti mi si affacciavano alla mente mentre non avevo ancora provveduto all'inventario dei resti della cosa più importante: il sottoscritto.

Facendo tesoro dei racconti di incidenti altrui avevo abbastanza chiaro come doveva procedere la mia «check list»:

- 1° verificare la fuoriuscita o meno di materia cerebrale: non c'era!
- 2° muovere le dita dei piedi per poter escludere seri danni alla spina dorsale: muovevano;
- 3° procedere ad un esame accurato di tutta la carcassa, verificare la presenza di buchi, ossa sporgenti, zampilli.

Mentre il signor Rota era andato a cercare soccorsi, acqua e coperte (avevo in effetti un freddo terribile) gli occhi che mi guardavano erano diventati quattro. C'erano infatti due escursionisti in cerca di minerali. Chissà che non mi avessero scambiato per un meteorite perchè in questo caso di frammenti da raccogliere in giro ce n'erano veramente tanti. Non si trattava di questo: mi guardavano come una «rara avis» e, quasi ignari della mia lucidità, avevano incominciato a discutere sui litri di sangue che dovevo aver perso e che stavo perdendo.

A sentire questi discorsi incominciavo a capire che il mio ritorno alla vita aveva del miracoloso.

La tentazione di mettermi in piedi era veramente forte e, sia pure con l'aiuto dei due giovani virgulti, ci riuscii: il miracolo si delineò in tutta la sua immensità. In piedi non ho resistito molto e un timido tentativo

di raggiungere la strada, che si intravedeva 300 metri sotto, venne spento sul nascere dalla presa di coscienza di innumerevoli dolori che cominciarono ad assalirmi ovunque.

Sedersi quindi mentre, in attesa dell'autoambulanza, nuovi pensieri mi si affacciavano alla mente: doveva essere stato Luciano che la domenica precedente, vedendomi ancora titubante sull'opportunità o meno di andare ad Alzate, mi aveva detto: «ma va là che poi magari anche per una scassatura da poco Rieti lo saluti». Chiamala scassatura da poco!

Chissà che il Ghidotti con le sue virtù miracolistiche non riesca a fare qualcosa. In effetti lui il miracolo lo farà; peccato che a un certo punto ci sarà una interferenza fra il sacro e il profano. Questo è inevitabile: non si può essere miracolati in tutto.

Poi ci fu il recupero, l'autoambulanza, l'ospedale, l'annuncio in famiglia. A Mariangela, che nonostante gli sforzi di alcuni non era stata fortunatamente rintracciata, la mia telefonata non dette certamente la dimensione del disastro: era tale infatti il mio entusiasmo che tutti i miei guai venivano quantificati in un piccolo taglietto sulla fronte e ammaccature varie. Il giorno dopo i taglietti erano due, i punti erano più di quaranta, le ammaccature erano la frattura dello sterno e lo schiacciamento di 2 vertebre e delle belle macchie blu che riproducevano sul mio torace il disegno delle cinghie.

Come ho detto Ghidotti il miracolo lo farà e a giudicare dalle mie condizioni a tre settimane dall'incidente posso cominciare a pensare che Rieti non sarà forse un'utopia e che se le prossime gare non saranno troppo brillanti avrò almeno una scusa valida.

Un ringraziamento sincero a chi si è prodigato per raggiungere il posto dell'incidente da Valbrembo e da Alzate, a chi ha provveduto il giorno seguente al recupero dei rottami, a tutti gli amici che hanno partecipato al mio guaio con il loro interessamento telefonandomi o visitandomi in ospedale. Al signor Rota Libero di Almenno San Bartolomeo la mia eterna riconoscenza perchè nessuno mi avrebbe mai trovato subito lassù in mezzo alle nuvole se lui non avesse avuto il sospetto che non era il terremoto ma...

Nella speranza di ritrovarci tutti insieme a Rieti vi saluto volovelisticamente. Vostro

Giorgio Marchisio detto Cilino

Caro Marchisio,

grazie per avermi scritto o meglio: grazie a tua moglie che ha insistito fino a convincerti.

Parlare e scrivere dei propri errori può aiutare a superare un certo sconforto ma è innanzitutto molto utile perchè sicuramente anche per qualcun altro la cosa si trasforma in un valido insegnamento.

Conto di vederti senz'altro a Rieti ma soprattutto conto sulla continuità della tua collaborazione, ovviamente per altri argomenti.

Grazie ancora e tanti auguri. A presto

tuo Renzo Scavino

piste "quattrostagioni"

la neve che
dura tutto l'anno

pista per discesa e slalom

ottima per allenamenti, scuola di sci,
competizioni ad alto livello

pista da fondo

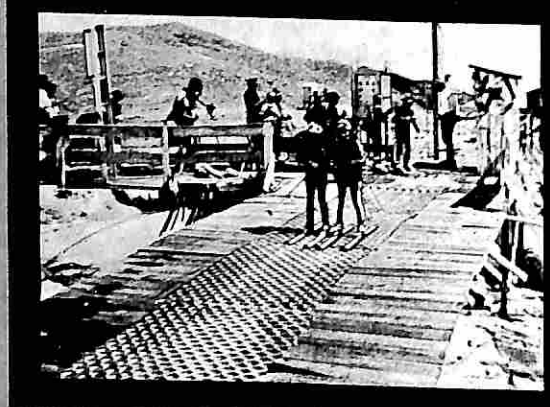
attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

pannelli per sottofondo nevoso

risolvono i problemi di manutenzione
degli skilift, seggiovie e piste di neve

trampolino da salto

per la selezione
dei giovani
e l'allenamento degli atleti



fit società italiana
tecnospazzole

s. a. s. di pietro acquaderni e c.
40033 casalecchio di reno (bologna) via porrettana 453
☎ (051) 571201 / 571213

LA 1ª GARA DI PENTECOSTE

Note meteorologiche sulla gara

di Plinio Rovesti

La prima «Gara di Pentecoste» indetta ed organizzata a Rieti dall'Aero Club d'Italia dal 29 maggio al 6 giugno 1976, per vero dire non è stata sempre favorita da condizioni meteorologiche volovelistiche.

Già all'apertura delle gare l'evoluzione generale del tempo non ha permesso che l'effettuazione di voli locali d'allenamento. Infatti, una perturbazione temporalesca localizzata sul mar di Sardegna, era in movimento verso levante, influenzando le condizioni del tempo sulle isole maggiori e, marginalmente, sul medio versante tirrenico, mentre sulle altre regioni si registrava un leggero aumento della pressione atmosferica (fig. 1).

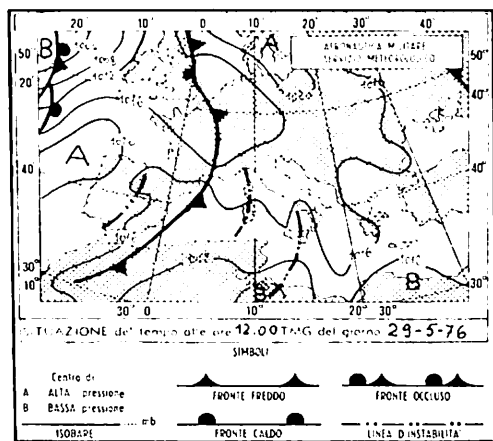


Fig. 1

Nella valle reatina il cielo era coperto da fluttuanti formazioni di nubi alte cirriformi e nel pomeriggio da banchi sparsi di nubi medie nonché da qualche scura formazione cumuliforme.

Alla prima edizione di questa importante competizione volovelistica, erano iscritti tredici piloti, tra i quali dieci volovelisti ben noti nel campo del nostro sport, mentre il numero degli esordienti era di quattro.

30 maggio 1976
(Prima giornata di gara)

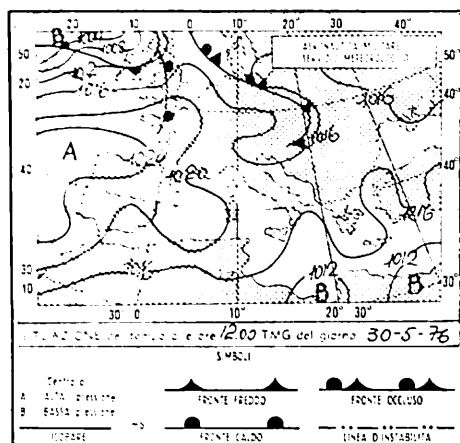


Fig. 2

Nonostante una leggera infiltrazione di aria umida moderatamente instabile, proveniente dal Mediterraneo occidentale, sull'Italia si andava consolidando un campo di alte pressioni (Fig. 2). Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera da noi compiuto nella valle reatina nelle prime ore del mattino, permetteva di pronosticare buone condizioni meteorologiche, con venti deboli variabili a tutte le quote. L'inizio delle partenze venne fissato per le ore 13,30.

La commissione di gara assegnava ai concorrenti come prova del giorno, una corsa sul percorso Rieti - Assisi - Rieti (Km 146), con sgancio degli aliante alla quota di 800 metri, sulla verticale della manica a vento del campo di volo. In circa 40 minuti tutti i concorrenti erano in volo ed avevano sorvolato il traguardo di partenza.

Come previsto, la situazione meteorologica si presentava favorevole ed i concorrenti non incontravano particolari difficoltà a compiere il tema di gara.

Primo in classifica è stato Viscar-

di con 119 punti; secondi — a pari merito — la Signora Adele Orsi e Budini Gattai con 137; quarta la coppia Orsi-Serra (su biposto «Janus») con 139 punti; quinto Piludu con 147; sesto Urbani con 148. Seguono, in ordine di merito, tutti gli altri concorrenti, fra i quali Grosso, di Varese, che in un fortunoso atterraggio fuori campo ha danneggiato la fusoliera del suo aliante, essendo così costretto a ritirarsi dalla competizione.

31 maggio 1976
(Seconda giornata di gara)

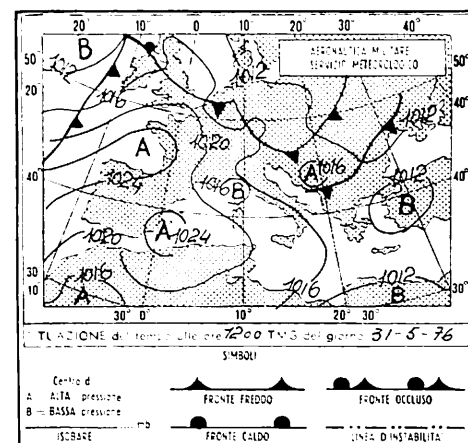


Fig. 3

La situazione sinottica sull'Italia sembrava rimanere immutata rispetto al giorno precedente e si sperava che il campo d'alta pressione rimanesse costante, nonostante la presenza di una perturbazione sulla Francia in movimento verso l'arco alpino.

Dal sondaggio in quota, compiuto a bordo del solito Stinson L5, nelle prime ore del mattino nella valle reatina, l'aria risultava relativamente umida ed instabile. Si prevedevano formazioni cumuliformi abbastanza intense e venti moderati da NW. La situazione poteva essere considerata volovelisticamente interessante, se le regioni del versante Adriatico non fossero state lambite dal passaggio di una perturbazione fredda, accompagnata da una notevole copertura e da mani-

festazioni temporalesche isolate.

La Commissione sportiva ritenne tuttavia di poter assegnare un modesto tema di gara, tenuto conto delle condizioni regnanti sul versante tirrenico. Venne così stabilita una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Foligno - Rieti di Km 118, con partenza alle ore 14 (ora legale).

La gara è stata vinta dalla coppia Orsi-Serra, su biposto Janus, con punti 88; seconda Adele Orsi, con punti 108; terzo Viscardi con punti 110; seguono Paglia con 124, Cappanera con 129 e Budini Gattai con 133. Alcuni concorrenti per varie ragioni non hanno potuto partecipare alla gara; dopo la quale, passa in testa alla classifica generale la coppia Orsi-Serra, mentre Viscardi retrocede al 2° posto.

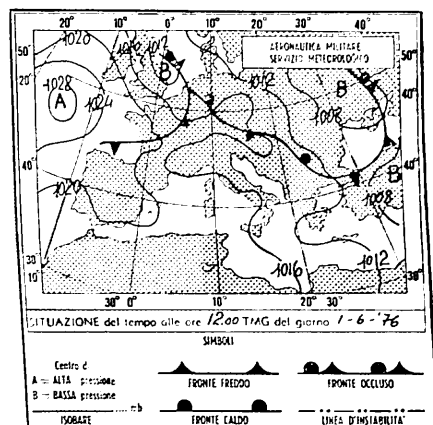


Fig. 4

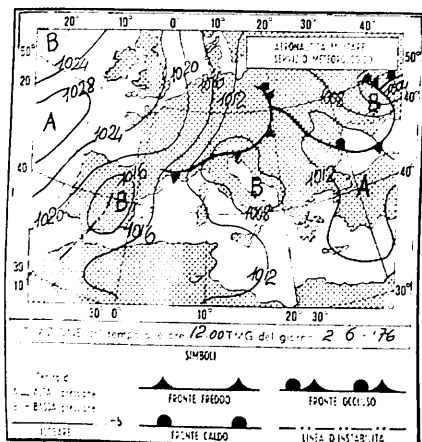


Fig. 5

Dopo questa seconda prova, nei giorni 1 e 2 giugno, le condizioni meteorologiche non sono state favorevoli al veleggiamento. Una perturbazione a ridosso dell'arco alpi-

no ed in movimento verso Sud-Est, accompagnata da manifestazioni pre e post frontali, permetteva ai concorrenti soltanto qualche volo locale di allenamento. La competizione subiva quindi una battuta d'arresto (Figg. 4 e 5).

3 giugno 1976

(Terza giornata di gara)

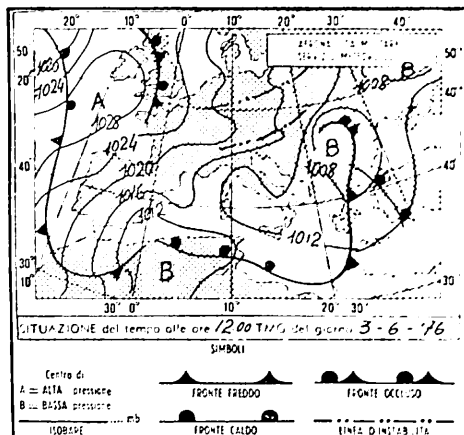


Fig. 6

A seguito della perturbazione che aveva interessato nei due giorni precedenti le regioni del crinale appenninico, sull'Italia Centrale continuava ad affluire aria convettivamente instabile ed umida fino a 4.000 metri (Fig. 6). Nelle prime ore del mattino il cielo si presentava limpido e sereno. Soltanto verso le dieci andava gradatamente popolandosi di candide nubi cumuliformi di modesto sviluppo verticale e di origine orografica. I venti negli strati inferiori, rilevati dal sondaggio locale con pallone pilota, erano prevalentemente deboli dal secondo quadrante, per aumentare d'intensità e disporsi poi gradatamente con la quota da NW fino agli estremi limiti della troposfera, dove spirava una corrente a getto, con massimo di 85 nodi nello strato compreso tra 10.500 e 12 mila metri.

Nonostante il forte temporale che il giorno precedente aveva interessato le regioni dell'Italia Centrale, il suolo andò rapidamente asciugandosi e la Commissione sportiva giudicò possibile l'effettuazione di una gara di andata e ritorno sul percorso Rieti - Valfabbrica - Rieti di 166,8 Km.

L'inizio delle partenze ebbe luogo alle ore 14 locali, in condizioni meteorologiche discrete.

Questa volta risultò vincitore con 123 punti, il pilota Budini Gattai, alla media oraria di 90 Km; seconda la Signora Adele Orsi con 133 punti; terzo Urbani con 141; quarta la coppia Orsi-Serra con 143 punti; quinto Salvo con 147 e sesto Cappanera con 156; seguivano altri tre concorrenti nel seguente ordine: Viscardi, la coppia Salvatori-Muzi su Calif A 21 ed infine Paglia. Quattro piloti non poterono partecipare alla gara per motivi personali.

La prova si concludeva con ottimi risultati, tanto che tutti coloro che hanno partecipato alla gara sono riusciti a completarla, sia pure con tempi diversi.

A questo punto della nostra rapida rassegna dobbiamo parlare ai nostri lettori di una situazione che da 36 ore si andava profilando in campo meteorologico. Dalle regioni scandinave una saccatura depressionaria si protendeva sempre più verso l'Italia, minacciando, a tutte le quote, con la sua curvatura ciclonica, l'evoluzione del tempo, specie sulle regioni dell'Italia Centrale.

Il 4 giugno poi, una depressione stazionante sul Mediterraneo centro-occidentale (Fig. 7) incrementava sull'Italia l'afflusso di aria instabile proveniente dall'Europa Nord-occidentale.

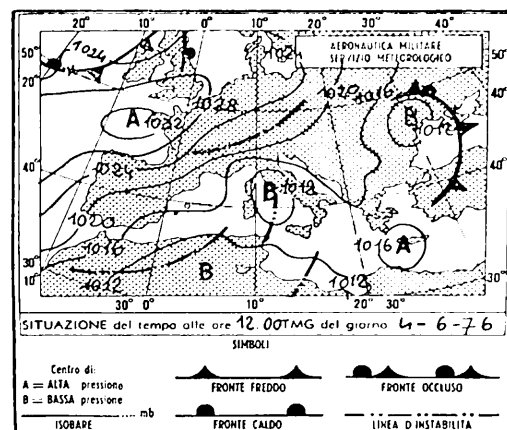


Fig. 7

Sulle regioni settentrionali e su quelle centrali era facile pertanto prevedere condizioni di tempo cattivo, con precipitazioni sparse anche a carattere temporalesco.

Purtroppo il pronostico si realizzò e non fu possibile gareggiare.

Il seguente 5 giugno la situazione rimaneva immutata e la saccatura che si protendeva dalla Scandinavia al bacino del Mediterraneo, insisteva con la sua circolazione ciclonica, ancor più vigorosa a tutte le quote.

La Commissione sportiva, viste poi le carte d'analisi del «fac simile» di 36 e 48 ore, tenuto conto dell'ulteriore sfavorevole perdurare della situazione, decideva allora di dichiarare la competizione conclusa.

L'evoluzione del tempo in questa prima edizione della «Gara di Pentecoste» non ha certamente favorito lo svolgimento della nuova competizione. Bisogna però rilevare che sull'Italia Centrale solo raramente in questo periodo si presentano condizioni così sfavorevoli: pertanto è lecito sperare che un simile ciclo meteorologico non abbia a ripetersi sistematicamente in avvenire, in accordo con le buone condizioni di Rieti.

Per quanto riguarda il tipo di competizione ed il regolamento di gara, si può affermare che questa prima edizione ha costituito una esperienza interessante, che in seguito non mancherà di portare i suoi frutti. Come si può rilevare dalla classifi-

ca finale, il punteggio è in relazione inversa al numero di piazzamento: vince cioè chi ha il minor numero di punti. Tale punteggio risulta dalla combinazione di vari fattori, uno dei quali mira al livellamento qualitativo delle macchine (il fattore «handicap»), mentre altri si prefiggono uno snellimento delle operazioni di computo e inoltre — per quanto riguarda i piazzamenti più modesti — l'attribuzione di un punteggio per così dire «indicativo», in sostituzione di quello tradizionale, più rigoroso.



Salvatori e Muzi a bordo del Calif con il personale del Centro.

La messa a punto del regolamento e le modifiche ad esso apportate nel corso della competizione, con l'unanime beneplacito e la collabo-

razione degli stessi concorrenti, sono fattori senz'altro positivi che contribuiranno a snellire ed a migliorare lo svolgimento sportivo di questo tipo di gara.

Ecco, a conclusione delle nostre considerazioni sulla prima edizione della «Gara di Pentecoste», la classifica generale dopo la terza ed ultima prova:

1° Orsi - Serra	punti 370
2° Orsi Adele	» 378
3° Viscardi	» 392
4° Budini Gattai	» 393
5° Cappanera	» 467
6° Paglia	» 474
7° Salvo	» 504
8° Urbani	» 507
9° Salvatori - Muzi	» 543
10° Piludu	» 563
11° Ferrari G. A.	» 598
12° Grosso	» 679
13° Ferrari M.	» 709

Infine, a nome della Direzione di Gara e della Commissione Sportiva, porgiamo il nostro più vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare per la valida collaborazione prestata durante lo svolgimento della competizione.

Plinio Rovesti

Elenco dei piloti iscritti

1° SALVO DEMETRIO	Cirrus st.	Ae.C.	Roma
2° ORSI G. / SERRA S.	Janus	GVV Valzania	Como
3° ORSI ADELE	GF 604	Aval	Varese
4° BUDINI GATTAI	ASW 15	Ae.C.	L'Aquila
5° VISCARDI PIETRO	Cirrus st.	Aval	Varese
6° CAPPANERA MARCIANO	Libelle st.	Ae.C.	Genova
7° PAGLIA MICHELE	SHK	Ae.C.	Roma
8° PILUDU FERRUCCIO	ASK 13	Ae.C.	Roma
9° URBANI PAOLO	Libelle st.	Ae.C.	Roma
10° MARINUCCI MARIO	M. 100	Ae.C.	L'Aquila
11° FERRARI MARIO	M. 100	Ae.C.	Roma
12° SALVATORI E. / MUZI E.	Calif 21	Ae.C.	Bologna
13° FERRARI GUIDO A.	Libelle st.	Ae.C.	L'Aquila
14° GROSSO ENZO	Libelle st.	Ae.C.	Varese

Comitato operativo:

Commissario Coordinatore

Servizio Meteorologico

Commissario di linea e Servizio Stampa e Relazioni

Com.te MARCHETTI

Com.te ROVESTI

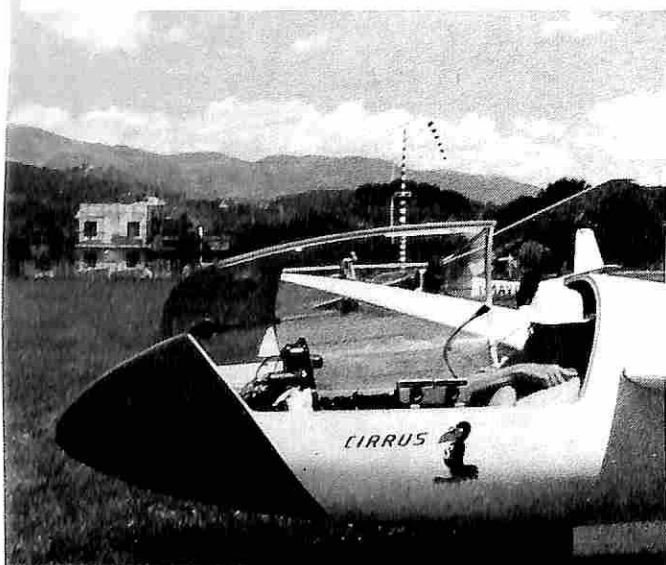
Com.te SCANO

RELAZIONE TECNICO SPORTIVA SULLO SVOLGIMENTO DELLA GARA DI PENTECOSTE

La 1ª Gara di Pentecoste, in programma dal 29 maggio al 6 giugno 1976, si è svolta attraverso forti difficoltà meteorologiche. Infatti per effetto di una saccatura di bassa pressione, localizzata in questo periodo proprio in corrispondenza dell'Italia con spiccato carattere di stazionarietà, si è riusciti a far disputare soltanto tre prove. Poi perdurando tale situazione negativa si è stati costretti addirittura ad anticipare la chiusura della gara al 5 giugno.

Per un più razionale e logico svolgimento delle gare si è reputato necessario, con il consenso dei piloti partecipanti, apportare le seguenti modifiche al Regolamento Generale:

- 1) Abrogare l'Art. 4 (che vietava la partecipazione agli alianti con apertura alare superiore a m 18,5) in considerazione del limitato numero di partecipanti.
- 2) Riduzione da quattro a tre del numero di gare minimo non essendo stato possibile disputarne di più.
- 3) Riduzione dal 50% al 20% della percentuale minima di concorrenti che avrebbero dovuto completare il percorso per rendere valida la prova. Questo in dipendenza delle povere condizioni meteo in cui si sarebbero svolte le prove.
- 4) Al comma D, secondo capoverso, del Regolamento Particolare è stata sostituita la dizione «...un tempo massimo corrispondente al tempo del vincitore...» con «...un tempo massimo corrispondente al miglior tempo...».



Viscardi 3° classificato

Le classifiche delle varie prove sono state le seguenti:

Iª Prova Velocità sul percorso Rieti-Assisi e ritorno km 148,6

1. Viscardi Pietro	minuti	111 x 107	punti	119
2. Orsi Adele	»	108 x 127	»	137
3. Budini Antonello	»	128 x 107	»	137
4. Orsi G. e Serra S.	»	126 x 110	»	139
5. Piludu Ferruccio	»	173 x 85	»	147
6. Urbani Paolo	»	141 x 105	»	148
7. Salvo Demetrio	»	158 x 107	»	169
8. Paglia Michele	»	173 x 105	»	182
8. Ferrari G. A.	»	173 x 105	»	182
8. Cappanera Marciano	»	173 x 105	»	182
11. Salvatori Enzo	»	173 x 110	»	190
12. Grosso Enzo	att. fuori	punti 173 + 90		263
13. Ferrari Mario	att. fuori	punti 173 + 90 + 30		293
14. Marinucci M.	»	»	173 + 90 + 30	293



Budini - Gattai 4° classificato

IIª Prova Velocità sul percorso Rieti-Foligno e ritorno km 118

1. Orsi G. e Serra S.	minuti	80 x 110 =	punti	88
2. Orsi Adele	»	85 x 127 =	»	108
3. Viscardi Pietro	»	103 x 107 =	»	110
4. Paglia Michele	»	118 x 105 =	»	124
5. Cappanera Marciano	»	123 x 105 =	»	129
6. Budini Antonello	»	124 x 107 =	»	133
7. Salvo Demetrio	atterr. fuori	128 + 60 =		188

8. Salvatori Enzo	»	»	128 + 60 =	188
9. Urbani Paolo	non	effett. perc.	188 + 30 =	218
10. Grosso Enzo	»	»	»	218
11. Ferrari Guido A.	»	»	»	218
12. Piludu Ferruccio	»	»	»	218
13. Ferrari Mario	»	»	»	218
14. Marinucci Mario	»	»	»	218

III^a Prova Velocità sul percorso Rieti-Valfabbrica e ritorno km 168,8

1. Budini Antonello	minuti	115 x 107 =	punti	123
2. Orsi Adele	»	105 x 127 =	»	133
3. Urbani Paolo	»	134 x 105 =	»	141
4. Orsi G. e Serra S.	»	130 x 110 =	»	143
5. Salvo Demetrio	»	137 x 107 =	»	147
6. Cappanera Marciano	»	149 x 105 =	»	156
7. Viscardi Pietro	»	152 x 107 =	»	163
8. Salvatori Enzo	»	150 x 110 =	»	165
9. Paglia Michele	»	160 x 105 =	»	168
10. Grosso Enzo	non	effett. perc.	»	198
11. Piludu Ferruccio	»	»	»	198
12. Ferrari Guido A.	»	»	»	198
13. Ferrari Mario	»	»	»	198
14. Marinucci Mario	»	»	»	198

meglio tardi che mai

Ho partecipato alla prima gara di Pentecoste con tanta tanta paura: la psicosi della distanza dal campo, delle quote di rientro, il timore di non farcela.

Ed invece cosa trovo?

Amici, che mi hanno preso letteralmente per... mano e che, via radio, mi hanno guidato fuori dalla valle verso un mondo sconosciuto.

Giorgio Orsi e Sandro Serra, che qui pubblicamente ringrazio ancora, non mi hanno lasciato un solo momento, senza contare il lavaggio del cervello che mi hanno fatto dopo.

Al rientro dalla prima gara, nel peggiore momento di crisi, ho avuto l'appoggio incondizionato di Piludu che con la sua presenza e la sua voce mi ha permesso di superare lo scontro.

Grazie Piludu.

Nella seconda e terza gara le cose sono andate un po' meglio, anche se la ricerca di un certo pilone mi ha fatto perdere parecchio tempo.

Devo comunque dire che sono andato a Rieti con mille problemi e ne sono ripartito con una certa esperienza e, quel che più conta, con fiducia in me stesso, fiducia che si può acquistare solo quando si vola con un tema da svolgere e in competizione.

Si scopre che è importantissimo controllare bene quello che si ha sopra, sotto e davanti.

Volare alti è importante specie per chi è come me alle prime armi: dà tranquillità e la possibilità di riflettere più a lungo e quindi induce a commettere meno errori.

Si scopre infine che questo tipo di volo è il vero volo a vela, nel quale il pilota si sente l'unico responsabile e riesce a vincere se stesso.



Marciano Cappanera.... e la sua squadra!

Vincere se stessi è la cosa più importante e più difficile; va dalla distanza dal campo alla velocità da tenere, il tutto nella conoscenza del proprio mezzo e nella fiducia incondizionata nella propria... taboscia.

Così si impara a conoscere meglio se stessi e si capiscono meglio gli altri, si entra in un tipo di volo nuovo, anche terra, al quale non sarei mai arrivato senza questa esperienza. Mi sono accorto di avere sino ad oggi fatto un volo occluso senza nessuna prospettiva e quindi senza una molla che ti spinge avanti (magari ad un fuori campo) verso nuove esperienze e quindi nuovi stimoli.

In sostanza si va alla ricerca di noi stessi e di che cosa veramente si vale.

Io a 50 anni ho cominciato a cercare me stesso: mi hanno detto «Meglio tardi che mai». E' vero.

Marciano Cappanera

**Il materiale inviatoci per la rubrica
Notizie dai Campi di Volo
apparirà sul prossimo numero.**

Non è poi difficile organizzare, dirigere e portare a termine una gara di volo a vela quando ci sono i presupposti (gente di buona volontà e spirito di collaborazione dei piloti partecipanti) per poter concludere con serenità una settimana volovelistica che si è poi purtroppo rivelata cortissima. Malgrado l'appuntamento che nel già generosissimo cielo di Rieti si erano dati le varie velature di cirrostrati, subsidenze, correnti a getto, saccature di bassa ecc., purtuttavia è stato possibile raccapizzare nelle tre giornate di gara circa 7 ore e mezza complessive di veleggiamento da competizione che hanno permesso la disputa di tre gare per un totale di 435 chilometri. In così breve spazio di tempo (certamente non se n'è avuto di più a disposizione) i pochi piloti hanno percorso complessivamente 3722 Km. Ho detto pochi piloti perchè alcuni dei 14 erano piloti che oltre tutto dovevano anche lavorare e quindi disertare qualche gara.



Orsi, Serra.....i vincitori

Ma tornando all'argomento accennato all'inizio, debbo veramente riconoscere che è stato simpaticissimo vivere in un clima di collaborazione amichevole avente per unico scopo la buona riuscita della competizione.

Il Regolamento di gara, che aveva rivelato, anche in relazione alle povere condizioni meteo, la necessità di qualche opportuna modifica, è stato, in perfetta armonia, limato ed adeguato alla situazione contingente ed al buonsenso del momento.

La cronaca sportiva, malgrado le tre sole gare, offre spunti di commento che possono essere sintetizzati così: nella prima gara Rieti - Assisi e ritorno l'agile e longilineo Viscardi, pur afflitto da by-passe è schizzato via ed ha preso la fuga (magari aveva fretta di tornare a casa) malgrado la tenace lotta

Impressioni, commenti e spigolature sulla gara di Pentecoste:

ovvero "Z,, l'orgia del potere

dell'Adele alle prese con il suo pesante handicap; il malcelato disappunto dei «mostri» del «bifronte» è apparso chiaramente quando scesi dall'aliante a fine gara hanno abbozzato entrambi quel sorriso forzato ed ostentato quasi una «nonchalance» della gara lì per lì conclusa, forse troppo misera per la loro classe adusata a più alti cimenti. Il Budini invece, novello Carneade, si è affacciato alla prima gara con autorevolezza affiancandosi all'Adele (s'intende avvalendosi del bel 20%).

Dopo la sosta forzata di un giorno, approfittando di poche ore di veleggiamento, di corsa a Foligno e ritorno. E qui i «mostri» dopo due notti ed un giorno trascorse nello studio approfondito ed attento delle rotte usufruendo di carte geografiche specialissime inedite (non si sa attraverso quali canali pervenute al Sandro), che han squarciato al Giorgio il velo della navigazione (ha trovato Foligno in un baleno), sono piombati sul traguardo in men che non si dica, infliggendo agli avversari duri distacchi ed artigliando il comando della classifica. Com'era diverso il loro atteggiamento quando, discesi dall'aliante e diretti verso la Direzione, si guardavano intorno o fra loro con serietà, senza alcun sorriso, con il distacco del campione che compie l'exploit con disinvoltura! Sempre seconda l'Adele, vittima del suo inseparabile 127 per cento, ma limpida nella sua classe. Viscardi, ghermito dal colpo d'artiglieria dei detti, cedeva il comando malgrado una corsa generosa e non scevra di difficoltà. Intanto una figura nuova, inedita forse perchè non bella d'aspetto, ma poderosa nell'incedere, cominciava a farsi luce: Cappanera, l'asso lanciato del volo a vela italiano che dopo due gare entrambe portate a termine (le prime due gare della sua vita — le prime uscite dalla valle di Rieti) si installava al sesto posto in classifica generale soffiando sul collo del quinto Paglia.

Altra giornata di riposo forzata (stavolta corrente a getto, mi pare). Poi terza e per forza di cose, anzi di nubi e pioggia, ultima gara. La gara più lunga, Rieti - Valfabbrica - Rieti, 169 Km, è entrata giusta giusta nel tempo concesso dalla meteorologia alla gara; poco prima dell'atterraggio dell'ultimo aliante abbiamo visto l'ultimo raggio di sole delle gare di Pentecoste e poco dopo è piombato sul campo un temporale che ha chiuso la rosea parentesi di questa simpatica manifestazione. La cronaca dell'ultima gara: vincitore Budini, Carneade non più tale, che conquistava così il quarto posto in classifica generale davanti alla rivelazione

Cappanera che non solo completava anche la terza gara classificandosi sesto davanti a Viscardi, Salvatori e Paglia ma soffiava a quest'ultimo anche il quinto posto in classifica generale. Ancora seconda l'Adele, sempre più veloce di tutti, e quindi seconda in classifica. I primi? Quarti, stavolta addirittura superati dall'Urbani (il canto del cigno? vero, Luca?), ma per otto punti ancora e sempre primi in classifica. Come chiamare tutto questo se non espressione di una grande classe? E qui bisogna fare una considerazione su questa coppia vincente: strapazzata dalla Commissione Sportiva che, implacabile, pronunziava, per il tema della terza gara la parola «Valfabbrica», che infauste vicende aveva fatto vivere all'un dei due (per ben due fiati si celò al suo sguardo, che invano la cercò), la coppia, scossa nell'orgoglio di razza e confortata dalle carte famose, corse, corse, corse e con la palma in pugno tagliò vittoriosa il filo di lana.

Dopo la cronaca, non c'era molto da dire, è il caso di parlare degli handicap; primo esperimento compiuto in Italia e che verrà ripetuto ai prossimi Campionati Italiani nella classe libera. Grazie alla presenza del 604 di Adele Orsi è stato possibile trarre una prima impressione e cioè che questo 127% (lo stesso discorso potrebbe valere anche per il 122%) se si combina in una giornata di gara in cui o il tema di gara non è abbastanza lungo (almeno 300 Km) o le condizioni meteo non sono tali da poter correre molto, allora tale handicap è veramente pesante ed il vantaggio di avere quella macchina non è più tale. E' d'altronde impossibile adottare un handicap che possa andar sempre bene. Sarà perciò l'esperienza e quindi l'adozione alle prossime gare di agosto a suggerirci se c'è qualcosa da modificare o meno.

Per curiosità riporto la classifica della Gara di Pentecoste senza l'applicazione degli handicap:

- 1°) Orsi Adele
- 2°) Orsi Giorgio e Serra Sandro
- 3°) Viscardi Pietro
- 4°) Budini
- 5°) Cappanera
- 6°) Paglia

dove come si vede di variato c'è solo lo scambio dei primi due posti in classifica; una differenza di handicap del 17% che si è fatto sentire veramente.

ZETA

TROFEO S. PEDRINO

Gara Internazionale di volo a vela per piloti con "C,, d'argento
RIETI: 12 - 19 Settembre 1976

REGOLAMENTO GENERALE

1) L'Aero Club d'Italia indice nei giorni dal 12 al 19 settembre 1976 presso il proprio Centro Nazionale di volo a vela di Rieti la gara internazionale di volo a vela denominata «Trofeo S. Pedrino» aperta a piloti ed alianti italiani e stranieri.

La manifestazione ha lo scopo di diffondere sempre più l'agone sportivo del volo a vela nella privilegiata sede del cielo di Rieti.

2) La manifestazione è organizzata in conformità al Codice Sportivo F.A.I. ed al Regolamento Sportivo dell'Aero Club d'Italia.

3) Sono ammessi alla gara i piloti in possesso della licenza sportiva F.A.I. e titolari almeno dell'insegna «C» d'argento.

4) I vari alianti saranno assoggettati ad un handicap secondo l'elenco seguente; per tipi di aliante non indicati l'handicap sarà assegnato dalla Direzione di gara per similitudine con i tipi elencati.

Ecco l'elenco delle percentuali di correzione dei tempi impiegati nei percorsi per ogni tipo di aliante:

80% - Ka 8 - Spatz fino al 3° - Mu 17 - Mucha 100 - EC 40

83% - Passero - Bergfalke 3° - Ka 3 2b - Blanik - SF.25 A.B.C. (Motorfalke e Falke) - Bijave

85% - ASK 13 - Bergfalke 3° - Ka 7 - Bocian - Mucha St. - Javelot

88% - ASK 14 - M.100 S - Breguet 905 - Pirat - Sagitta - SF.25 E (tandem Falke) - SF.28 - Fournier RF 5 B - Uribel Condor 4° - Kranich 3° - Superjavelot - M.200

90% - Ka 6 BR CR - Pilatus B.4 (ruota fissa) - SF.26 - ASK 16 - CVV.8 - Foka 3

92% - Dart.15 - Ka 10 - SF.27 M - Vasama - Zugvogel 4° A - Bergfalke 4° - Foka 3 - Skylark 3 - Crib

95% - Faka 4 - Edelweiss - A.2 - Deier - Salto - Ka 6 E - Pilatus B.4 (carrello retrattile) - SB.25 B (m 15) - SF.27 A - SIE 3 - Standard Austria - Skylark 4 - Zugvogel 3° a - Breguet 90

97% - ASK.18 - Foka 5 - SB.5 E (m 16) - SF.30 «Clubspatz»

100% - LO 150 - Clublibelle - Phoebus A - Zugvogel 3° B - Cobra 15 - A 3

105% - Phoebus B - Standard Libelle - SHK

107% - ASW 15 - Cirrus Standard - LS 1 - Elfe 2 4/D - Jantar Standard - Cobra 17 - Phoebus C - DG.100 - MU 22.B

110% - Cirrus libera - Diamant (m 16,5) - Janus - Calif 21

113% - Hutter 301

115% - Mu 26

118% - BS.1 - Diamant (m 18) - Kestrel 17

122% - Jantar 19 m - Kestrel 19 m - SB.9 - SB.10

127% - ASW 17 - Nimbus 2 e 22 m - Nimbus 2 M - Glasflugel 604

5) Le domande di iscrizione, accompagnate dalla somma di L. 20.000 (oppure DM 80 - Fcv 90 - Lst 15 - Bfr 130 - Os 600), dovranno pervenire, entro il 15 agosto 1976, al Centro Nazionale di Volo a Vela - Aeroporto di Rieti e dovranno indicare:

- Cognome, nome e indirizzo del pilota
- le ore totali di volo di cui è in possesso il pilota
- l'insegna, il tipo di aliante ed il numero di gara del pilota.

6) La Direzione di Gara darà conferma della accettazione della iscrizione.

7) Ogni concorrente dovrà presentarsi all'Aeroporto di Rieti entro le ore 18 del giorno 10 settembre 1976 munito di tutti i documenti prescritti dalle vigenti norme (documenti personali e dell'aliante, assicurazione personale).

Alle ore 18 del giorno 11 settembre 1976 si terrà il briefing generale di apertura.

8) Per ogni aliante si possono iscrivere fino a due piloti. Il pilota concorrente dovrà comunicare ad ogni prova il proprio nominativo alla Direzione della Gara prima della partenza.

9) L'Aero Club d'Italia declina ogni responsabilità per danni ai concorrenti o a cose dei concorrenti, o per danni causati dai concorrenti a terzi o a cose di terzi, conseguenti allo svolgimento della manifestazione.

10) La Direzione di Gara si riserva di annullare, sospendere o rinviare la Gara, sia prima che durante lo svolgimento della stessa, per causa di forza maggiore a suo insindacabile giudizio.

11) I traini sono addebitati ai concorrenti nella cifra di L. 7.000 per ogni traino.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

A) Saranno disputate prove di velocità, nel numero maggiore possibile, con percorsi triangolari o di andata e ritorno. Non si prevedono giorni di riposo.

B) Ogni prova sarà valida se almeno il 20% dei concorrenti partiti avranno completato il percorso.

C) Il rilevamento di passaggio ai punti di virata sarà effettuato secondo le norme F.A.I. con modalità che verranno illustrate al briefing.

D) Punteggio per ogni prova:

- 1° Ciascun concorrente verrà accreditato del tempo impiegato a compiere il percorso, moltiplicato per l'handicap, il tutto espresso in minuti primi (arrotondato in meno o in più della frazione di minuto - fino al 30" = 0, dopo il 30" = 1). Il risultato del prodotto darà il punteggio da assegnare a ciascun concorrente.
- 2° Il tempo verrà misurato dallo sgancio al passaggio in volo del traguardo di arrivo da sorvolare a meno di 500 metri di quota.
- 3° Al concorrente che rientra in campo dopo la chiusura del traguardo di arrivo verrà attribuito il punteggio dell'ultimo classificato fra i rientrati in campo entro detta chiusura più cinque punti di penalizzazione.
- 4° Al concorrente che rientra in campo con atterraggio diretto senza sorvolo del traguardo verrà preso come tempo di arrivo il momento in cui l'aliante si sarà fermato. In tal caso sarà comunque proibito superare in atterraggio la linea dell'hangar militare. Nel caso che tale linea venga superata il concorrente subirà 5 punti di penalizzazione.
- 5° A chi atterra fuori campo viene attribuito il punteggio assegnato al concorrente ultimo classificato fra i rientrati in campo entro l'ora di chiusura del traguardo di arrivo più 15 punti se ha atterrato nell'ultimo lato del percorso oppure più 30 punti se ha atterrato nel penultimo lato del percorso oppure più 45 punti se ha atterrato nel primo lato del percorso.
Se il tema di gara è invece un'andata e ritorno,

la Direzione di gara fisserà un punto distante da Rieti circa 2/3 del percorso da compiere per raggiungere il pilone e si attribuirà: il punteggio assegnato al concorrente ultimo classificato fra i rientrati in campo entro l'ora di chiusura del traguardo di arrivo più 15 punti per atterraggio tra tale punto e Rieti durante il ritorno oppure più 30 punti per atterraggio oltre tale punto all'andata e prima di tale punto al ritorno oppure 45 punti per atterraggio prima di tale punto all'andata.

- 6° In caso di rilevamento di passaggio ai punti di virata non ritenuto valido dalla Direzione di Gara il concorrente verrà accreditato del punteggio assegnato al concorrente ultimo classificato fra i rientrati in campo entro l'ora di chiusura del traguardo di arrivo più 45 punti se non è stato ritenuto valido il suo passaggio al primo punto di virata (anche se valido quello al secondo) oppure più 30 punti se non viene ritenuto valido il suo passaggio al secondo punto di virata.
- 7° Se un concorrente, per una ragione qualsiasi, non potesse effettuare la gara, verrà comunque accreditato del peggiore punteggio assegnato nella giornata ad un concorrente effettivo più 30 punti. Quanto sopra al fine di non escludere nessuno dalla classifica finale.

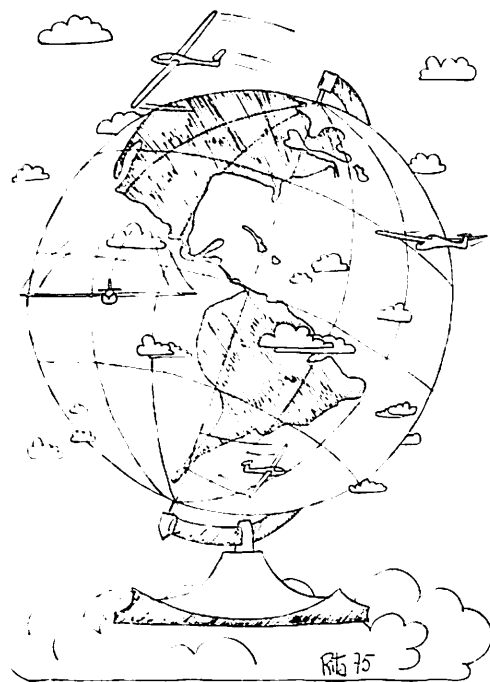
- E) L'ora di decollo verrà scelta da ciascun concorrente nell'ordine che verrà sorteggiato prima di ogni gara; il luogo di sgancio e la quota verranno stabiliti dalla Direzione di Gara.
- F) Per ogni aliante saranno ammesse tre partenze per ogni prova entro l'ora di chiusura delle partenze stesse.
- G) La classifica finale sarà stilata in ordine crescente del punteggio totale.

COMPONENTI ELETTRONICI



CONCESSIONARIO
G. GIUSTI
GALLARATE
VIA TORINO, 8 - TELEF. (0331) 781.368

VOLO A VELA nel



PANORAMICA 1975 DEL VOLO A VELA FRANCESE (Aviasport)

GLI EFFETTIVI

Nel 1975 i licenziati, militari inclusi, dalle 102 associazioni affiliate alla F.F.V.V. sono stati 9.169 (aumento in percentuale del 4,4% rispetto l'anno precedente) dei quali 951 sono donne. L'attività globale 1975 nei Clubs è stata di 233.781 ore che rapportate ai praticanti fornisce una media d'attività pari a ore 24,20 (1), media che passa nettamente le 25 ore se si tiene conto dei voli effettuati nei Centri nazionali. I volovelisti francesi si dividono in due gruppi all'incirca uguali sotto e sopra i 25 anni come nel 1974 anche se c'è stata una leggera flessione nel numero dei più giovani. Le percentuali sono le seguenti: meno di 19 anni = 18%; da 19 a 22 anni = 17%; da 22 a 25 anni = 15%; da 25 a 40 anni = 33%; da 40 a 50 anni = 12%; oltre i 50 anni = 5%.

IL PARCO ALIANTI

Dalle 1.019 unità del 1970 si è passati alle 1.169 del 1975 con una crescita annuale del 3% solamente. La sua composizione invece nello stesso periodo è stata: per gli alianti in vetroresina aumento dal 2,5% al 17,1%; per gli alianti classici diminuzione dal 71% al 69,2% e diminuzione anche per quelli vecchi dal 26,5% al 13,7%. La lentezza evolutiva dipende da diversi fattori come la non tempestiva sostituzione delle macchine troppo vecchie con altre più recenti, macchine moderne distrutte per incidente (16 l'anno scorso) e soprattutto per il rallentamento negli acquisti di materiale nuovo dovuto al forte aumento dei prezzi ed alla debolezza dell'aiuto concesso per il premio d'acquisto. Nel 1975 si contano solo 33 premi d'acquisto: 8 WA-28, 9 LS-1, 7 Cirrus, 1 ASW-15, 6 ASK-13, 2 K8-B quando negli anni precedenti erano almeno un centinaio all'anno. Entriamo nel dettaglio della composizione del parco-macchine delle associazioni. I biposti per primi; essi sono 351 dei quali 49 vecchi ancora in stato di volo (anche se di questi solo 19 hanno effettivamente volato nell'anno) sono così ripartiti: 35 C-800, 12 C-25S, due diversi. Nei più giovani troviamo 194 WA-30, 59 ASK-13, 41 M-200 e 8 diversi.

Gli 818 monoposto si dividono in 113 vecchi, 506 classici, 199 moderni in vetroresina. Nelle vecchie macchine il modello più diffuso è ancora il NORD 1300, con 29 unità, seguito da l'AIR (26) e dal NORD 2000 (22). Notiamo che esistono ancora quattro CASTEL 301 dei quali due hanno volato nell'anno passato.

I classici (alianti in legno con meno di 20 anni) sono divisi in due categorie: in quella «esordienti» figurano 132 unità, 81 WA-20-21-22, 54 M-100, 15 KA-8 e 5 diversi; in quella «allungamento» 69 KA-6, 57 WA-26, 30 Topaze, 29 C-30S, 28 Breguet 901 e 13 diversi. Il parco-alianti di vetroresina, infine, è composto da 55 LS-1, 38 Libelle H-201, 34 Cirrus St, 26 ASW-15, 19 Phoebus, 15 WA-28 Espadon, 8 Nimbus-2 e 4 diversi. Osserviamo che questi 199 alianti moderni sono ripartiti in 62 solamente delle 102 associazioni volovelistiche delle quali 24 non ne possiedono che uno. I dati comparativi della attività nelle differenti categorie degli alianti danno le seguenti cifre: 39,2% delle ore di volo per i biposti (le vecchie macchine solo lo 0,5%), 3,1% i vecchi monoposto, 38,7% i classici e 18,5% per quelli in vetroresina. La media d'attività

annuale è più elevata nei biposti recenti: 284 ore per aliante. Nei monoposto in vetroresina, recenti e vecchi rispettivamente 200,167 e 85 ore.

I RIMORCHIATORI

Perseguendo, anche se rallentata negli ultimi anni, la sua politica di prestare i rimorchiatori alle associazioni, la S.F.A. ha messo in campo l'anno passato 6 nuovi MS-893; parallelamente però un numero uguale di MS-501 è stato eliminato (cause diverse). Il parco-rimorchiatori di Stato è dunque stazionario praticamente con un totale di 157 macchine e cioè: 133 MS-893, 11 MS-892 e 13 MS-505 che si prevede resteranno in servizio almeno fino al 1980. Alcuni dei «Commodore» accusano già la loro età, 26 tra essi ancora in servizio dopo oltre 10 anni passano le 4.000 ore di funzionamento. Ciò comporta un notevole aumento delle spese di manutenzione e delle ispezioni periodiche per cui la cifra sopportata dalle associazioni è passata da 6.500 F. in media nel 1973 a circa 15.000 F. due anni più tardi riducendo quindi sensibilmente il vantaggio del premio. Premio che attualmente è stimato, su MS-893, a 18 F. (per un traino standard a 500 m) se la macchina fa nell'anno almeno 300 ore e 2.400 traino. Oltre che dei 157 rimorchiatori messi loro a disposizione dal S.F.A. o F.F.V.V. le associazioni si sono servite anche di 38 aerei privati (di club e personali) che hanno realizzato l'8% delle ore totali di traino. Si trattava per lo più di Commodore (22) e Mousquetaire (10). 13 delle 102 associazioni, non beneficiando dei rimorchiatori di Stato o Federali, hanno potuto funzionare unicamente per merito degli aerei privati.

(1) Se si dividono i relativi risultati il dato che ne esce è 25,30 ca. (?)

CAMPIONATI MONDIALI 1978?

(Der Adler)

Per ragioni politiche sarà impossibile tenere in Argentina i Campionati Mondiali di Volo a Vela 1978. A questo proposito la Commissione dell'Aeroclub Tedesco ha proposto la propria candidatura per ospitare fra tre anni — perciò nel 1979 — il Campionato a Bayreuth dove già nel 1975 si è tenuto il Campionato Nazionale Tedesco. Le trattative sono in atto.

SUPERATA UNA NUOVA BARRIERA: MILLE MIGLIA!

(Luftsport)

Primo volovelista al mondo, l'americano Karl H. Striedieck,

ha superato la barriera delle «mille miglia». Il 19 maggio (dopo soli due mesi dal precedente suo record mondiale) con il suo ASW 17 gli è riuscito un volo di oltre 1600 Km, sulle pendici degli Appalacchiani. A causa di un eccezionale vento di NO e di notevole turbolenza, per ore, non potè volare a velocità superiore ai 180 Km/h!

Con questo volo Striedieck, che sugli Appalacchiani è di casa come nessun altro, ha per la quarta volta un posto nel «Club dei Mille».

UN ALTRO VOLO OLTRE I MILLE KM

Sigi Baumgartl ha fallito la meta prefissata di 1263 Km passando tuttavia i mille. Il 29 aprile con l'ASW 17 è partito da Tarmstedt ma arrivato a percorrere 1060 Km e con 1400 metri di quota poichè la zona davanti a lui era tutta sotto la pioggia, ha preferito non correre rischi inutili (erano frattanto le 18 e 30) ed è tornato indietro alla ricerca di un f.c. sicuro. Ha atterrato sul campo di volo di St. Junien, percorrendo così «solo» 1010 Km.

MEMMERT AI CAMPIONATI POLACCHI

Dieter Memmert si è piazzato terzo sul Nimbus 2 ai Campionati polacchi che si sono svolti dal 9 al 23 maggio a Lezsko e sono stati vinti da Muszczyński seguito da Ziobro, tutti e due su Jantar 2.

PETER RIEDEL 54 ANNI DOPO

Il volo a vela mantiene giovani, afferma Gioacchino v. Kalkreuth nel dare notizia del primato di Peter Riedel, sul giornale «Luftsport».

Infatti il pioniere Peter Riedel, che i volovelisti italiani hanno incontrato qualche anno fa a Torino, a 54 anni dal suo primo veleggiamento sulla Wasserkuppe, ha conquistato il suo terzo diamante, quello della distanza, con un volo prefissato di oltre 550 Km, dalla Rhoen alla Francia.

Pur vivendo negli USA è tornato anche quest'anno tra i suoi amici, nella località dove aveva da tempo deciso di realizzare il suo diamante dei 500: la Wasserkuppe. Il 29 aprile era già pronto ed in quasi 9 ore ha raggiunto, con il Ka. 6E, la sua meta, Quarré au Tombs, a 558 Km di distanza.

CURA DIMAGRANTE E RECORD FEMMINILE

E' costato un chilo e mezzo a testa il nuovo record femminile tedesco, categoria biposti, e lo hanno stabilito Brigitta Keller e Brigitte Holighaus, il 1° maggio con un A-R di 360 Km effettuati con lo Janus. Unico rimpianto che in quella giornata eccezionale si sarebbe potuto realizzare una distanza maggiore. La Keller ha vinto 4 volte il Campionato nazionale femminile e detiene anche il record di velocità sul triangolo di 500 Km.

Nella stessa giornata vi sono stati altri voli interessanti, superiori ai 500 Km: Klaus Holighaus con 760 Km, Walter Eisele con 640, Gernot Müller con 500 Km e Linus Maer con 510 Km

NUOVI MOTOALIANTI

(Sailplane & Gliding)

SF-32 - E' questo un nuovo monoposto della Scheibe di Dachau a motore retrattile, frutto dell'evoluzione del SF-27m di cui 30 esemplari sono tuttora in attività. La fusoliera è costruita in tubo d'acciaio come il suo predecessore con rivestimenti in fibra di vetro. Le semiali sono derivate dallo svizzero Elfe AN-17a con finitura simile a quelle in vetroresina e monta diruttori Schempp-Hirth che fuoriescono solo sul dorso. Vi è inoltre la possibilità di montare le ruotine stabilizzatrici retrattili. La ruota principale retrattile misura 380 x 150 mm; il ruotino di coda è solidale con la pedaliera. Viene montato un motore austriaco tipo Rotax 642 a due cilindri da 40 HP con accensione elettrica e doppia alimentazione di notevole silenziosità. Autonomia di 2 ore con un consumo di 10-12 litri orari.

apertura alare	17 m
superficie	13.30 mq
carico alare max	33.8 Kg/mq
E max a 90 Km/h	37:1
minima discesa	0.65 m/s
minima velocità	70 Km/h
carburante	15 Kg
peso massimo	450 Kg
velocità di stallo	68 Km/h
discesa a 150 Km/h	1.7 m/s

SI SVILUPPA IL CLUB DEI «MILLE»

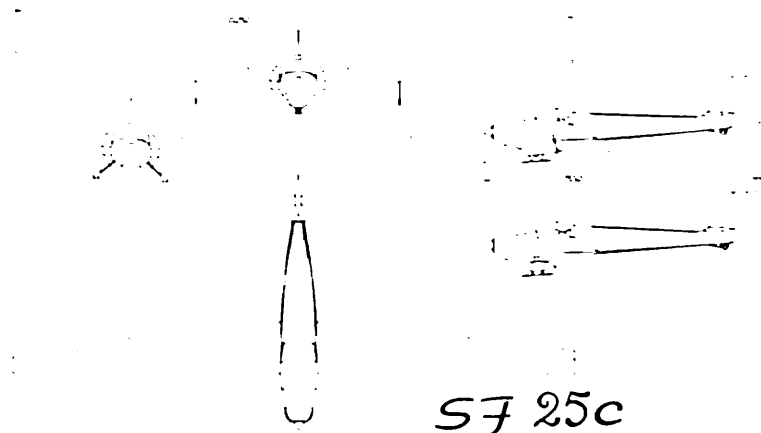
(Sailplane & Gliding)

Ecco il dettaglio dei 24 voli, a tutt'oggi, che hanno superato i 1000 Km:

31.7.1964	A. H. Parker - USA	SISU 1-A	META LIBERA	1041.52 Km
4.6.1970	H. W. Grosse - West Germany	ASW-12	META PREFISSATA	1032.02 Km
26.7.1970	W. A. Scott - USA	ASW-12	META LIBERA	1153.82 Km
26.7.1970	B. W. Greene - USA	ASW-12	META LIBERA	1153.82 Km
25.4.1972	H. W. Grosse - West Germany	ASW-12	META LIBERA	1460.80 Km
25.4.1972	K. Tesch - West Germany	LSI-c	META PREFISSATA	1051.20 Km
18.8.1972	W. Scott Jr - USA	ASW-12	META LIBERA	1021.94 Km
7.9.1972	S. H. Georgeson - N. Zealand	KESTREL-19	ANDATA E RITORNO	1001.94 Km
7.10.1972	K. H. Striedieck - USA	ASW-15	ANDATA E RITORNO	1025.02 Km
9.10.1972	J. Smiley - USA	LIBELLE 301-b	ANDATA E RITORNO	1056.64 Km
15.10.1972	W. C. Holbrook - USA	LIBELLE 301-b	META LIBERA	1057.33 Km
15.10.1972	K. H. Striedieck - USA	ASW-15	ANDATA E RITORNO	1098.54 Km
5.5.1973	W. C. Holbrook - USA	LIBELLE 301-b	ANDATA E RITORNO	1260.44 Km
16.4.1974	H. W. Grosse - West Germany	ASW-17	META PREFISSATA	1231.80 Km
16.4.1974	S. Baumgartl - West Germany	ASW-17	META LIBERA	1020.00 Km
14.2.1975	K. Goudriaan - South Africa	ASW-17	TRIANGOLO (non fin.)	1001.30 Km
6.6.1975	H. W. Grosse - West Germany	ASW-17	TRIANGOLO	1012.20 Km
24.1.1976	H. W. Grosse - West Germany	ASW-17	TRIANGOLO (non fin.)	1003.00 Km
26.1.1976	H. W. Grosse - West Germany	ASW-17	TRIANGOLO (non fin.)	1025.00 Km
6.2.1976	H. W. Grosse - West Germany	ASW-17	TRIANGOLO	1040.00 Km
17.3.1976	K. Striedieck - USA	ASW-17	ANDATA E RITORNO	1299.00 Km
17.3.1976	McMaster - USA	CIRRUS ST	ANDATA E RITORNO	1299.00 Km
29.4.1976	S. Baumgartl - West Germany	ASW-17	META PREFISSATA (non fin.)	1012.20 Km
19.5.1976	K. H. Striedieck - USA	ASW-17	ANDATA E RITORNO	1600.00 Km

FALKE '76

Ancora la Scheibe di Dachau offre la nuova versione migliorata del notissimo SF-25. Queste le innovazioni:



Chiusura del radiatore diversa che permette una maggior velocità di partenza a freddo ed è un valido aiuto contro il ghiaccio.

La maggiorata dimensione del pannello porta-strumenti permette l'inserimento di strumenti atti alla navigazione.

Migliorato il controllo cinematico, la levetta del trimm è stata spostata in posizione più maneggevole che ne impedisce lo spostamento accidentale.

Aumentato il vano bagagli spostando il serbatoio che a richiesta può essere montato con capacità di 44 e 55 litri sempre con indicatore elettrico.

Utilizzando il serbatoio da 55 litri e a velocità di crociera (130 Km h) è possibile un'autonomia di 750 Km.

Si può avere il nuovo «FALKE» equipaggiato con ruota centrale e baffi laterali di sostegno oppure con carrello biruota carenato.

Muso e cabina sono rivestite in vetroresina ed il peso massimo consentito è stato portato da 580 a 610 Kg.

Attualmente la Scheibe sta studiando la possibilità di ripiegare le estremità alari onde permettere un più facile rimessaggio.



sales

Via Chivasso 5 - Telefono 958.95.00 / 958.15.25
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.



BUSTE TEXSONDA:

Buste brevettate in carta ondulata.



CARTELLE:

Raccoglitrici manilla con fustellatura in pieno.



ETICHETTE:

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

Gestetner

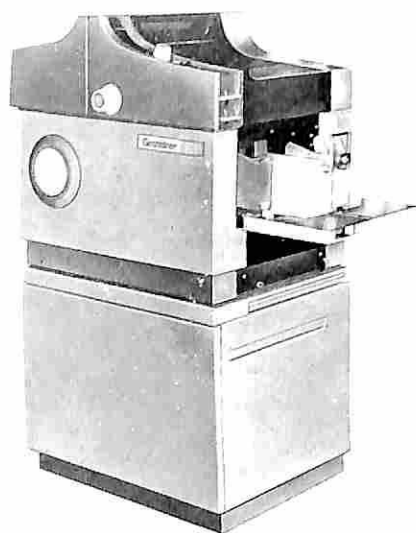
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

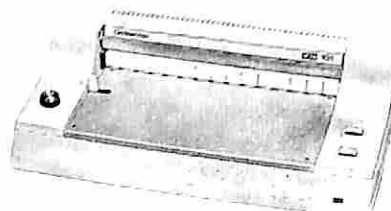
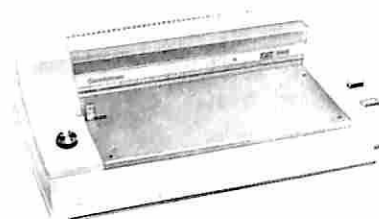
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPLICAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

VII Giochi Olimpici Invernali di Cortina
XI Campionati di Atletica leggera di Roma
58° Giro Ciclistico d'Italia
46° Gran Premio d'Italia automobilistico di formula 1
Campionati italiani di volo a vela a Rieti
Sei giorni ciclistica di Milano
I° e II° Mini Olimpiadi di Nuoto ad Ancona
Campionati Italiani di Tennis - Roma 1976

PER ULTERIORI INFORMAZIONI, SENZA IMPEGNO, INVIATECI L'ACCLUSO TAGLIANDO.

Desideriamo ricevere, senza alcun impegno da parte nostra, una documentazione sui prodotti Gestetner:

Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

Spedire a: GESTETNER DUPLICATORI S.p.A. - Via Pomezio, 10/B - 20124 MILANO - Tel. 28.98.058

Se non i xe mati.....

Mi presento subito: sono Gioppo Gaetano e volo con il Delta da circa due anni.

Fino ad ora ho 22 ore di volo ma potrebbero addirittura raddoppiare nel tempo che pubblicherete (se le pubblicherete) queste mie note.

Mi sono deciso a scrivervi, primo per contribuire con la mia storia allo sviluppo e alla conoscenza del volo con l'aquilone, secondo per ripagare almeno in parte tutti quei piloti di aliante, specialmente i vicentini, di tutti quei consigli utilissimi che mi hanno dato e che mi hanno permesso di praticare questo sport in una maniera diversa da come lo avevo iniziato come del resto capirete dal mio racconto.

La mia avventura inizia alla fine dell'estate '74 quando un anziano signore mi si presenta chiedendomi di provare un aquilone da lui acquistato in Svizzera e del cui funzionamento nessuno ne sa nulla. In quell'epoca mi ero buttato anima e corpo al paracadutismo sportivo e dico la verità che mi piaceva moltissimo; l'unico neo, e per me era un neo grosso, era il costo-lancio: 5.000 lire più le spese. Insomma, per combinare qualcosa spendevo oltre le 20.000 lire la settimana. Mettete assieme una moglie e due gemelli appena nati, il conto non tornava. Quand'ecco che mi si presenta questo signore con questa novità. In effetti in Italia a quell'epoca volavano già in una decina ma la notizia era ancora segreta. Abbandonai il lavoro e strada facendo seppi che dietro all'aquilone c'era anche il costruttore che si esibiva in una prova purchè lo si accompagnasse in un posto elevato. Lo accompagnai incredulo su una cima con 1000 metri di dislivello dalla quale si spaziava con la vista verso Thiene e Vicenza. In pochi minuti l'ala fu pronta e capii subito che il suo non era un gesto suicida ma bensì una cosa piuttosto familiare.

Beh! per farla breve, partì e s'infilò in una picchiata che faceva vieppiù sbandierare la vela; sua moglie si mise a gridare in francese «non va bene, non ce la fa» e con una mano si prese i capelli e quell'altra la mise in bocca, e si morsicava le dita borbottando altre frasi che data la mia scarsa conoscenza della lingua non capii ma che senz'altro erano colme di angoscia. Tutto si risolse con una lenta cabrata che riportò il delta nella sua posizione di volo normale seguito da una dolce planata che condusse il pilota fino a posarsi dolcemente mille metri più in basso.

Messieur Besnard ci spiegò dopo che la picchiata iniziale non era altro che una presa di velocità per superare con sicurezza una valletta assai turbolenta.

Mi assicurò inoltre che di lì ad un anno anch'io sarei stato in grado di compiere un simile volo. Quel volo lo feci dopo sedici giorni e con un braccio ingessato. La frattura dello scafoide del polso sinistro con conseguente ingessatura me la procurai pochi giorni dopo sorvolando nella nebbia una pianta. Come terreno di allenamento avevo scelto una collinetta piena di filari opportunamente abbassati ed ancorati a terra per permettere il sorvolo, solo che le piante più grosse non si potevano piegare ed allora mi ero fatto un percorso fra gli alberi il che, se non altro, mi aveva obbligatoriamente insegnato le virate. Tutto andò bene fin che non entravi in nube, anzi in nebbia, e mi trovai di fronte a metà volo quel popò di pianta: cabrai, la sorvolai e appena di là caddi in stallo con le conseguenze del caso.

Il tutto perchè allora prevaleva la mentalità del paracadutista e non del pilota.

All'ospedale ottenni che il gesso fosse fatto in maniera di poter impugnare un palo di 25 millimetri di diametro e all'uopo usai una scopa; il motivo lo sapevo ben io. Il giorno dopo ritornai al campetto ed iniziai l'allenamento con calma (tanto avevo preso trenta giorni di riposo), lo feci con cura badando soprattutto a non infangare il gesso perchè era già colmo di firme degli ammiratori. Dopo quattro giorni capii che la mia ora era giunta (non la mia **ultima** ora sia ben inteso) e al seguito di amici fidati mi trasferii più in alto compiendo senza tante storie il primo volo alto (300 m), un'ora dopo mi buttai (notare il termine ancora paracadutistico) da 600 m e il giorno dopo ero esattamente dove sedici giorni prima avevo assistito al volo di Besnard.

La mia fortuna nei voli precedenti era stata nel volare al di sotto dell'inversione termica cioè in una fascia di aria praticamente calma nella quale la manovra più impegnativa era la partenza e l'atterraggio; per il volo si arrangiava tutto l'aquilone. Un sacco di patate legato al mio posto sarebbe andato forse meglio (il sacco non ha ossa e tantomeno scafoidi da rompere). Bene: era giunto il momento. Al gruppo dei soliti amici si era aggiunto Mario Zicche, pilota di aliante dell'Ae.C. di Vicenza, il quale mi tenne il primo briefing meteo avvisandomi che nei primi duecento metri di discesa avrei trovato condizioni..., poi mi sarei infilato nell'inversione dove tutto è tranquillo. Mi spiegò anche che la parola «condizioni» implicava qualche piccolo moto d'aria in su, in giù «ma non ti preoccupare, duecento metri e poi la calma». La sapeva lunga, lui. Alla porta, VIA! era l'ordine dei paracadutisti e così feci. Milleuno, milledue, millette, millequattro, millecinque, scioch d'apertura, controllo della calotta e tutto era finito, si poteva gustare il panorama e prepararsi alla capovolta di atterraggio; ma col delta fu diverso. Quei cinque secondi di brivido si trasformarono in una lunga agonia (che tradotta in tempo non fu più di un minuto). Le «condizioni» c'erano eccome. Ricordo che ad un tratto chiu-

si gli occhi ma subito li riaprii deciso a vederla in faccia. Quello che oggi non fa paura al peggiore dei miei allievi, mi terrorizzò. «Giuro che se tocco terra sano e salvo non toccherò più un aquilone» perfino questo ho gridato al vento, poi l'istinto di sopravvivenza mi spinse verso un cespuglio del monte. Nello sforzo il polso ingessato mi faceva un male terribile e le mani sudate ormai non facevano più presa sul trapezio. Perfino un vuoto d'aria presi, che diede una frustata alla vela facendola schioccare per tutta la valle e mandandomi le budella in gola. Rinnovai ancora i miei propositi ma mi resi conto che tutto sommato stavo ancora volando e verso l'inversione termica per giunta! Dio volle che la calma arrivò prima del cespuglio altrimenti avrei rischiato di infangare il gesso e proseguì ad ampie virate tirando gran sospironi verso valle dove atterrai fra un nugolo di persone ammirate. Quattro minuti e quindici secondi e mille metri di dislivello;

che soddisfazione, che bello e che panorama durante la discesa! «E la partenza?». Mi chiese qualcuno «Un po' di condizioni e nulla più». Il tempo di risalire in macchina e di rimontare il Delta e giù di nuovo anche se i primi duecento metri «tiravano».

Questi sono i miei primi sedici giorni di volo (meglio di lanci) con il Delta descritti in grand linee, anche perchè coi tasti della macchina da scrivere non mi trovo molto. Ma per il momento penso che basti, semmai se risulterà cosa interessante, potrei fare un ulteriore sforzo, magari raccontando di quella volta dalla torre più alta di San Marino con una dinamica di otto a salire... o di ieri che ho fatto 36 minuti di veleggiamento assieme a cinque alianti sul monte Summano... o della seconda ingessatura (dell'altra mano però)...

Beh! Ciao.

Gaetano Gioppo

ETIRIETIRIETIRIETIRIETIRIETIRIETIRI

Cedute le nostre pagine ai più importanti avvenimenti di Finlandia e di Vinon, occupiamo questo spazio per dire la «nostra» sull'attualità:

L'ASSOCIAZIONE CENTRALE DI VOLO A VELA, con sede in Rieti e con presidente Plinio Rovesti, è stata recentemente costituita con il preciso scopo di trasformarsi presto in AERO CLUB VOLOVELISTICO (l'interclub di cui alle tante attese) al fine di permettere a tutti i volovelisti di partecipare alla costituzione ed alla gestione del Centro Nazionale di Volo a Vela. Tutti i volovelisti possono e devono iscriversi, inviando al Presidente Rovesti la loro domanda di iscrizione accompagnata dalla quota associativa di lire duemila per il 1976.

A parere nostro sarà anche il banco di prova della disponibilità e della maturità dei dirigenti del volo a vela nazionale.

LA GARA DI PENTECOSTE ED IL TROFEO SAN PEDRINO, quest'anno organizzate dall'AVAL e speriamo l'anno prossimo organizzate dal nuovo AERO CLUB VOLOVELISTICO, sono l'embrione di una nuova iniziativa al volo a vela agonistico. Queste «garette» dovrebbero moltiplicarsi perchè nella loro semplicità racchiudono lo spirito e l'atmosfera più adatta per andare incontro al-

la competizione. In pochi ma mischiati a più titolati, oggi moderati da un fattore di handicap limitato all'aliante ma un domani esteso anche al pilota ed al tema della giornata. (In proposito attendiamo la collaborazione degli amici romani). Inoltre queste «garette» potrebbero rappresentare un'idonea preselezione, per la Lega Due, visto quanto sta succedendo per:

RIETI 1976: DEI NODI E DEI PETTINI

Un duplice e severo collaudo della resistenza e delle capacità dei preposti.

Un severo impegno da parte dei piloti, anche prima di scendere in lizza.

Non possiamo auspicare che il rispetto delle norme e dei regolamenti, il tutto al vaglio dello scarso buon senso e magari anche del cattivo gusto.

Siamo dalla parte degli organizzatori, anche se non avranno provveduto alle pedane olimpiche!

Agli stranieri, vecchi e nuovi, VOLO A VELA porge il più convinto: benvenuto a Rieti!

E vincano i nostri.

Renzo Scavino

AERO CLUB D'ITALIA

Situazione patrimoniale al 31 dicembre 1975 e rendiconto economico-finanziario concernente il fondo a disposizione dell'Ente al 1° gennaio 1975 e variazioni intervenute nei suoi componenti attivi e passivi per effetto della gestione dell'anno 1975

ATTIVITA'		ELEMENTI PATRIMONIALI	
Cassa		Immobili - Saldo al 31 dicembre 1975	L. 3.450.000
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 1.052.008	Mobili - Saldo al 31 dicembre 1975	» 12.142.036
Riscossioni	» 543.358.452	Saldo al 31 dicembre 1975	L. 15.592.036
Totale	L. 544.410.460	Impianti, materiale vario, servizi tecnici, servizi logistici M.S.A.	
Pagamenti	» 544.313.273	Saldo al 31 dicembre 1975	L. 49.121.462
	L. 97.187	Link trainers	
Credito Italiano - c. deposito in contante		Saldo al 1° gennaio 1975	L. 31.693.300
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 388.487.367	Acquistati	» 145.804.761
Versamenti	» 278.092.302	Saldo al 31 dicembre 1975	L. 177.498.061
Totale	L. 666.579.669	Pubblicazioni, tessere, distintivi, stampati	
Prelevamenti	» 632.543.857	Saldo al 1° gennaio 1975	L. 4.294.466
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 34.035.812	Venduto	» 1.495.000
Cassa Risparmio Provincia di Macerata		Saldo al 31 dicembre 1975	L. 2.799.466
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 957.174	Conto d'ordine - c. titoli di terzi a garanzia	
Versamenti	» 725.185.584	Saldo al 1° gennaio 1975	L. 500.000
Totale	L. 726.142.758	Prelevamenti	» —
Prelevamenti	» 473.724.897	Saldo al 31 dicembre 1975	L. 500.000
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 252.417.861		
Conto corrente postale		RIEPILOGO ATTIVITA'	
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 448.688	Cassa	L. 97.187
Versamenti	» 24.166.808	Credito Italiano	» 34.035.812
Totale	L. 24.615.496	Cassa Risparmio Provincia di Macerata	» 252.417.861
Prelevamenti	» 22.000.260	Conto corrente postale	» 2.615.236
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 2.615.236	Cassa Risparmio Provincia di Macerata: c. titoli in custodia per fondo liquidazione personale	» 59.121.979
Cassa Risparmio Provincia di Macerata c. fondo liquidazione personale		Debitori diversi: allegato 1	» 885.820.482
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 48.745.664	Immobili	» 3.450.000
Estratti	» 50.000	Mobili e macchine da ufficio	» 12.142.036
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 48.695.664	Link trainer	» 177.498.061
Acquistati	» 10.426.315	Impianti - Materiale vario: servizi tecnici e logistici M.S.A.	» 49.121.462
	L. 59.121.979	Pubblicazioni - Tessere - Distintivi - Stampati	» 2.799.466
L'importo di L. 59.121.979 corrisponde al prezzo del costo dei titoli acquistati, il cui valore nominale di L. 61.165.000 è rappresentato dai B.T.N. 5% 1975 - 5,50% 1980, Ricostruzione 5%, Obbligazioni 6%, Piano Verde e Obbligazioni Opere pubbliche 6% garantite dallo Stato.		L. 1.479.119.582	
Debitori diversi		CONTO D'ORDINE	
Saldo al 1° gennaio 1975	L. 782.202.478	Depositi di terzi a garanzia	» 500.000
Nuovi debitori	» 782.398.091		L. 1.479.619.582
Totale	L. 1.564.600.569		
Partite estinte	» 678.780.087		
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 885.820.482		

PASSIVITA'

Creditori diversi

Saldo al 1° gennaio 1975	L. 1.173.147.715
Nuove partite	» 671.566.138
Totale	L. 1.844.713.853
Partite estinte	» 669.777.275
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 1.174.936.578

Fondo liquidazione personale

Saldo al 1° gennaio 1975	L. 48.745.664
Acquistati	» 10.426.315
Saldo al 31 dicembre 1975	L. 59.171.979
Ammortamento immobili	L. 3.450.000
Fondo deperimento mobili	» 4.142.036
Fondo rinnovamento mobili	» 8.000.000
Fondo deperim. impianti vari - Mater.	» 49.121.462
Fondo deperimento Link trainers	» 177.498.061
Fondo deperimento pubblicazioni, tessere, distintivi, stampati	» 799.466
Fondo rinnovamento pubblicazioni, tessere, distintivi, stampati	» 2.000.000

Conto depositi a garanzia " 500.000

IL PRESIDENTE

RIEPILOGO PASSIVITA'

Creditori diversi - allegato 2	L. 1.174.936.578
Fondo liquidazione personale	» 59.171.979
Ammortamento immobile	» 3.450.000
Fondo deperimento mobili	» 4.142.036
Fondo rinnovamento mobili	» 8.000.000
Fondo deperim. impianti vari - Mater.	» 49.121.462
Fondo deperimento Link trainers	» 177.498.061
Fondo deperimento pubblicazioni, distintivi, tessere, stampati	» 799.466
Fondo rinnovamento pubblicazioni, distintivi, tessere, stampati	» 2.000.000
Totale	L. 1.479.119.582

CONTO D'ORDINE

Depositanti a garanzia	L. 500.000
Totale	L. 1.479.619.582

BILANCIO CONSUNTIVO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1975

PARTE PRIMA - ENTRATE

TITOLO I - ENTRATE CORRENTI

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in -	TOTALE ENTRATE
Categ. 1ª - Vendita di servizi e prestazioni di servizi			
Cap. 1 - Introiti per pubblicazioni	—	497.210	497.210
Cap. 2 - Entrate varie:			
Art. 1) - Brevetti e licenze	3.000.000	1.525.033	4.525.033
Art. 2) - Cessione mobili	—	91.500	91.500
Cap. 3 - Introiti per attività volovelistica	5.000.000	396.294	5.396.294
Cap. 3 bis - Introiti per iscrizione Campionato Italiano volo a vela	—	3.485.190	3.485.190
Categ. 2ª - Contributi e premi per prestazioni istituzionali			
Cap. 4 - Quote federative	30.000.000	4.437.990	34.437.990
Categ. 3ª - Trasferimenti attivi correnti			
Cap. 5 - Contributo Ministero Trasporti	200.000.000	489.999.700	689.999.700
Cap. 5 ter - Contributo Ministero Difesa	—	14.999.700	14.999.700
Cap. 6 - Contributo C.O.N.I.	75.000.000	8.200.000	83.200.000
Categ. 4ª - Redditi e proventi patrimoniali			
Cap. 7 - Interessi su depositi bancari e su titoli di proprietà	15.000.000	28.809.763	43.809.763

PARTE SECONDA - USCITE

Categ. 5ª - Entrate non classificabili in altre voci

Cap. 7 bis - Recupero da personale Ae.C.I. di somme erroneamente elargite	—	3.174.300	3.174.300
Cap. 7 ter - Assorbimento Residui Passivi:			

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in -	TOTALE ENTRATE
Art. 1) - Cap. 38 bis 72 - Acquisto alianti e attrezzature C.N.V.V.	—	3.978.424	3.978.424
Art. 2) - Cap. 31 73 - Stampa e Propaganda	—	3.898.535	3.898.353
Art. 3) - Cap. 38 74 - Contributi gare aeromodellismo	—	49.850	49.850
Art. 4) - M.D.A. - Cessione veicoli e alianti	—	2.104.995	2.104.995
Art. 5) - Cap. 8 74 - Rappresentanti Ae.C.I.	—	169.480	169.480
Art. 6) - Cap. 33 3 - Attività sportiva aeromodellismo	—	125.900	125.900
Art. 7) - Cap. 33 2 - Attività sportiva volo a vela	—	290.770	290.770
Categ. 6 - Poste correttive e compensative di spese correnti			
Cap. 8 - Rimborso assicurazione aeromodellisti	3.000.000	863.130	3.863.130
Cap. 8 bis - Rimborso sinistri alianti	—	930.000	930.000
Cap. 8 ter - Iscrizione Campionato Mondiale di Paracadutismo	—	442.950	442.950
Cap. 9 - Rimborso assicurazione paracadutisti	4.000.000	— 1.229.820	2.770.180
Cap. 9 bis - Cessione Link trainer	—	16.928.768	16.928.768
Cap. 9 ter - Cessione paracadute	—	24.172.500	24.172.500
TOTALE ENTRATE CORRENTI	335.000.000	608.341.980	943.341.980
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
Categ. 13 - Entrate per conto terzi			
Cap. 10 - Ritenute erariali	—	—	—
Cap. 11 - Diversi	10.000.000	10.451.820	20.451.820
Cap. 12 - Rimborso carburante e lubrificante estratto e non consumato	—	38.121.300	38.121.300
TOTALE ENTRATE PARTITE DI GIRO	10.000.000	48.573.120	58.573.120
TOTALE GENERALE ENTRATE PREVISTE	345.000.000	656.915.100	1.001.915.100
TITOLO I - SPESE CORRENTI			
Categ. 1ª - Spese per gli Organi dell'Ente			
Cap. 1 - Compensi, indennità di missione, rimborso ai componenti gli Organi dell'Ente	4.500.000	4.907.585	9.407.585
Cap. 2 - Compensi, indennità di missione, rimborso ai componenti il Collegio Sindacale	2.500.000	354.950	2.854.950
Cap. 3 - Commissione Sportiva Centrale	—	—	—
Cap. 4 - Spese riunioni commissione volo motore	—	—	—
Cap. 5 - Spese riunioni commissione volo vela	—	—	—
Cap. 6 - Spese riunioni commissione aeromodellismo	—	—	—
Cap. 7 - Spese riunioni commissione paracadutismo	—	—	—
Cap. 8 - Rimborso spese e indennità di missione ai rappresentanti dell'Ae.C.I.	1.000.000	3.762.440	4.762.440
Categ. 2ª - Oneri del personale			
Cap. 9 - Stipendi ed altri assegni fissi al personale di ruolo	67.500.000	3.193.142	70.693.142
Cap. 10 - Compensi per lavoro straordinario personale di ruolo	2.500.000	407.025	2.907.025
Cap. 11 - Compenso per prestazioni eccezionali rese in eccedenza ai limiti per il lavoro straordinario	—	—	—
Cap. 11 bis - Assistenza al personale che svolge mansioni connesse all'attività sportiva	6.500.000	— 11.319	6.488.681
Cap. 12 - Compensi speciali al personale di ruolo	6.000.000	+ 2.259.603	8.259.603

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in -	TOTALE ENTRATE
Cap. 12 bis - Gratifica «una tantum» al personale Ae.C.I. per eccezionali prestazioni	—	3.125.000	3.125.000
Cap. 13 - Indennità e rimborso spese trasporto missioni interno	1.000.000	123.371	1.123.371
Cap. 13 bis - Iniziative ed interventi per il benessere del personale	—	1.497.000	1.497.000
Cap. 14 - Oneri assistenziali e previdenziali personale di ruolo	19.500.000	3.513.200	23.013.200
Categ. 3ª - Oneri per il personale in quiescenza			
Cap. 15 - Indennità di liquidazione personale di ruolo	7.000.000	108.752	7.108.752
Categ. 4ª - Spese per l'acquisto di beni di consumo e servizio			
Cap. 16 - Affitto locali Ae.C.I.	9.000.000	— 2.047.830	6.952.170
Cap. 17 - Acqua, luce, riscaldamento, pulizie uffici	2.500.000	+ 158.813	2.658.813
Cap. 18 - Manutenzione locali e riparazioni ordinarie	150.000	2.788.740	2.938.740
Cap. 19 - Spese di rappresentanza	1.500.000	3.456.986	4.956.986
Cap. 20 - Spese stampati, cancelleria, fotocopie e varie	4.000.000	3.166.401	7.166.401
Cap. 21 - Spese postali, telefoniche e telegrafiche	3.500.000	3.945.037	7.445.037
Cap. 22 - Premi medaglie Ente	250.000	666.812	916.812
Cap. 23 - Attrezzature per uffici e acquisto automezzi	800.000	18.200.000	19.000.000
Cap. 24 - Locomozioni	50.000	— 2.050	47.950
Cap. 25 - Spese carburante, lubrificante, manutenzione automezzi vari	900.000	— 225.788	674.212
Cap. 26 - Onorari e compensi per speciali incarichi	2.000.000	+ 1.268.410	3.268.410
Cap. 27 - Spese legali	3.000.000	— 2.499.000	501.000
Cap. 28 - Spese Commissioni	p.m.		
Cap. 29 - Premi di assicurazione:			
Art. 1) - Ente	200.000	239.055	439.055
Art. 2) - Aeromodellismo	3.000.000	441.633	3.441.633
Art. 3) - Paracadutismo	4.000.000	885.222	4.885.222
Cap. 30 - Stampa e propaganda aeronautica, abbonamento a riviste e giornali, pubblicità e varie	17.000.000	— 11.155.473	5.844.527
Cap. 31 - Spese varie:			
Art. 1) - Volo a motore	—	—	—
Art. 2) - Volo a vela	—	—	—
Art. 3) - Aeromodellismo	—	—	—
Art. 4) - Paracadutismo	—	—	—
Cap. 32 - Attività sportiva:			
Art. 1) - Volo a motore	2.500.000	— 2.500.000	—
Art. 2) - Volo a vela	17.000.000	+ 9.537.274	26.537.574
Art. 3) - Aeromodellismo	4.000.000	4.411.504	8.411.504
Art. 4) - Paracadutismo	9.000.000	4.672.231	13.672.231
Cap. 33 - Acquisto paracadute e materiale di lancio	6.000.000	14.485.500	20.485.500
Cap. 33 bis - Acquisto attrezzature C.N.V.V.	—	1.058.560	1.058.560
Cap. 33 ter - Acquisto velivoli da destinare agli Aero Clubs	—	192.258.348	192.258.348
Cap. 33 quater - Acquisto Link trainer	—	6.626.514	6.626.514
Cap. 34 - Tessere, distintivi, stampati, pubblicazioni	2.000.000	— 187.680	1.812.320
Cap. 35 - Spese per attività volovelistica	24.500.000	+ 255.234	24.755.234
Cap. 35 bis - Prestazione RAI anni 1973-74-75	—	72.500.000	72.500.000
Cap. 35 ter - Corso piloti istruttori reintegr. fondi 1° corso	—	8.499.904	8.499.904
Cap. 35 quater - Corso qualificazione piloti istruttori	—	61.231.176	61.231.176
Cap. 35 quinter - Contributo eccezionale Ae.C. feder.	—	30.000.000	30.000.000
Categ. 6ª - Trasferimenti passivi			
Cap. 36 - Affiliazione alla F.A.I.	2.280.000	2.000.096	4.280.096
Cap. 37 - Contributi Aero Club per gare:			
Art. 1) - Volo a motore - all. 1	7.500.000	7.500.000	15.000.000
Art. 2) - Volo a vela	2.000.000	—	2.000.000
Art. 3) - Aeromodellismo	3.000.000	— 270.000	2.730.000

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in	TOTALE ENTRATA
Art. 3) - Paracadutismo - all. 2	4.000.000	+ 4.850.000	8.850.000
Cap. 38 - Provv. piloti volo motore - all. 3	22.500.000	27.500.000	50.000.000
Cap. 39 - Provv. piloti volo a vela - all. 4	4.500.000	--	4.500.000
Cap. 40 - Contrib. lanci paraadutisti	5.000.000	10.594.000	15.594.000
Cap. 41 - Contrib. acquisto materiale lancio	3.000.000	3.000.000	
Cap. 42 - Contrib. agli Aero Club per rinnovo flotta v.v. e acquisto carrelli	1.000.000	1.000.000	
Cap. 43 - Contributo assicurazione corpo alianti	5.000.000	10.636.000	15.636.000
Cap. 43 bis - Assicurazione corpo velivoli e alianti ac- quistati dall'AeCI	--	--	
Cap. 44 - Contributo assicurazione corpo velivoli	36.000.000	108.388.800	142.388.800
Cap. 45 - Contributo piste aeromodellismo	2.500.000	-- 2.000.000	500.000
Cap. 46 - Contributo U.N.G.A.	500.000	-- 500.000	
Cap. 46 bis - Contributo Associazione Medici Piloti Ae- ronautici	--	+ 200.000	200.000
Cap. 47 - Contributo Centro Speriment. Aero Club Roma	1.000.000		1.000.000
Categ. 7^a - Oneri finanziari			
Categ. 8^a - Oneri tributari			
Cap. 48 - Imposte e tasse	370.000	66.502	436.502
TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE			
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
Categ. 16^a - Spese per conto terzi, versamenti ritenute			
Cap. 49 - Ritenute erariali	--	--	
Cap. 50 - Diversi	10.000.000	10.451.820	20.451.820
Cap. 51 - Carburante e lubrificante estratto e non con- sumato anno 1972	--	38.121.300	38.121.300
TOTALE USCITE PARTITE DI GIRO	10.000.000	48.573.120	58.573.120
TOTALE GENERALE USCITE	345.000.000	656.915.100	1.001.915.100

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 84.000.000

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



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

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



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

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

**RIVOLGITI A NOI
OD AL CORRISPONDENTE PIU' VICINO**