

**LA RIVISTA DEI
VOLOVELISTI ITALIANI**

NOVEMBRE - DICEMBRE 1976

N. 119

VOLO A VELA



**DECISIONI
IN
VOLO**

**GRAN PREMIO
CALCINATE - RIETI
L. 1.000.000**

**19° BRIEFING
DELLE
DUE TORRI**



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

NOVEMBRE - DICEMBRE 1976

N. 119

SOMMARIO:

Gran premio «Calcinata-Rieti»	221
Notiziario	223
Il 19° briefing delle «Due Torri»	225
Trofeo Garelli	231
Tutta la Finlandia minuto per minuto	233
Decisioni in volo	237
Perchè il bianco è così insostituibile?	241
Le classifiche del Campionato 1976 dei soli concorrenti italiani	245
Il questionario	247
Lettere in direzione	250
Il Campionato Italiano 1976 visto dall'A.V.M.	251
Le graduatorie (non ufficiali)	253
I lavori della C.S.C.	255
F.A.I. - Riunione di novembre della CIVV	259
Volo libero	261
Aero Club d'Italia	264

IN COPERTINA:

Il vecchio eppure sempre valido **SUN** a coda di rondine

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: «Paolo Contri» Airport
Italia: individuale	L. 12.000	
Italia: sostenitore	L. 50.000	21100 Calcinata 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

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA



KOMET

rimorchio trasporto
alianti

CUSHMAN

veicolo da traino
per servizi aeroportuali



ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c.

Corso IV Novembre 19/21 - Tel. 0123-41602

10070 CAFASSE (Torino)

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione alianti in legno, metallo e vetroresina.

Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.

Strumentazioni PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

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

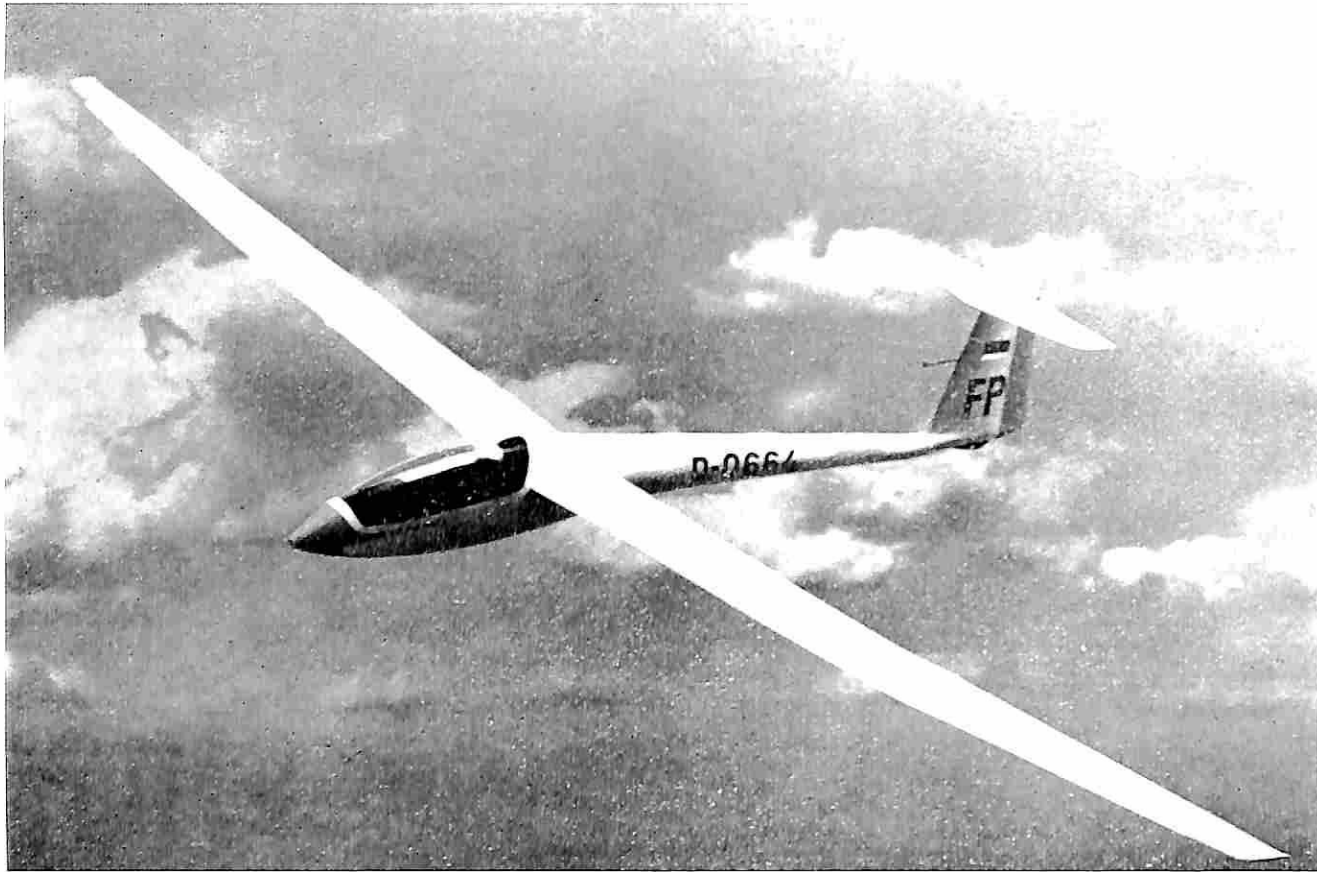
Aliante monoposto da competizione,
classe Standard-Libera, 15 m con flaps

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

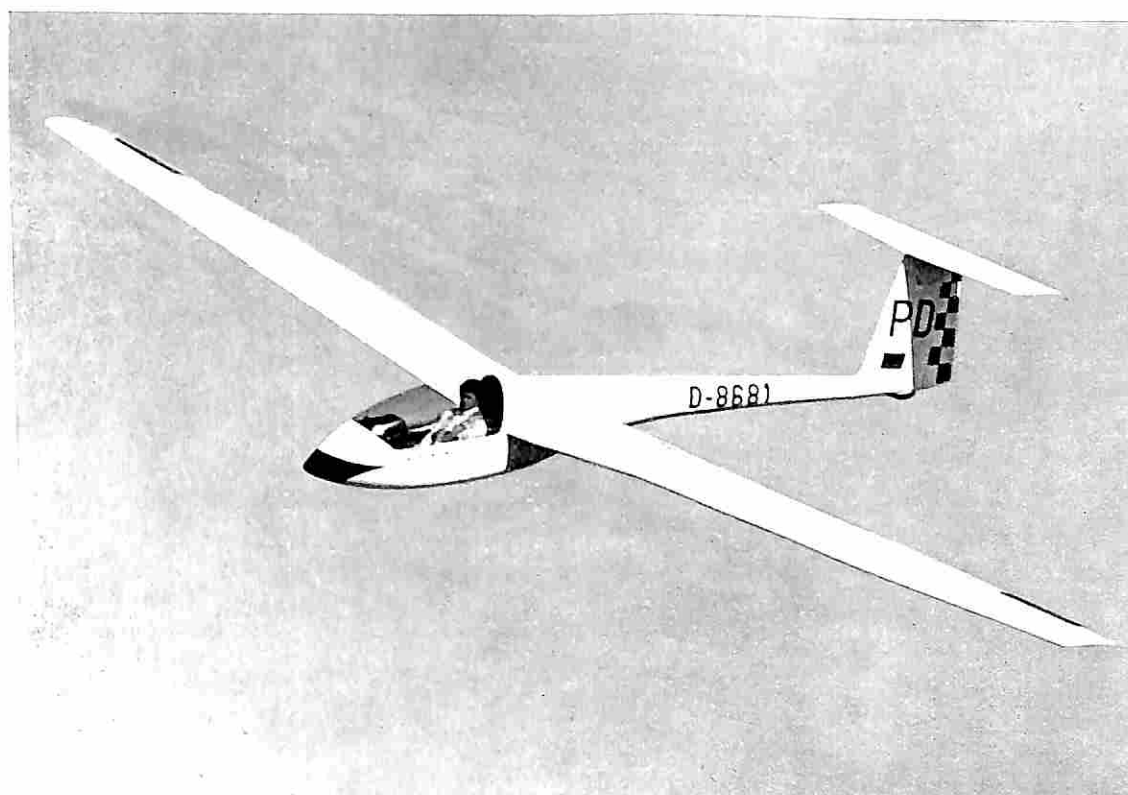
Rappresentante:

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

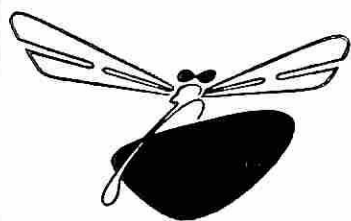
TWIN ASTIR

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 e inoltre	:	PZL; Winter e Bohli variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE impianti ossigeno: DRAEGER orizzonti artificiali: BENDIX radio: DITTEL paracaduti ultrapiatti: SECURITY 150
RICAMBI	:	Glasfluegel, Shempp Hirth, Schleicher
GRANDI RIPARAZIONI e inoltre	:	autorizzate per la maggior parte degli alianti. 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

Gran Premio

„CALCINATE - RIETI,„

Art. 1. Per assolvere i compiti istitutivi e per promuovere nuove mete volovelistiche, il CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO — per tramite della rivista VOLO A VELA — istituisce il GRAN PREMIO «CALCINATE-RIETI», da attribuire al pilota che per primo compirà il volo, prefissato o non, Calcinate-Rieti.

Art. 2. Al GRAN PREMIO possono partecipare tutti i piloti, anche stranieri, in possesso della licenza sportiva FAI, con qualsiasi tipo di aliante. Lo sgancio deve avvenire sulla verticale dell'osservatorio del Campo dei Fiori ad una quota non superiore ai 1400 metri QNH. Il volo si riterrà valido con l'atterraggio sull'aeroporto di Rieti oppure con la fotografia della manica a vento dello stesso aeroporto in caso di proseguimento del volo verso Sud.

Art. 3. Il GRAN PREMIO consiste nella somma di un milione di lire ed in una medaglia di riconoscimento. L'assegnazione avverrà in conformità al presente Regolamento, al R.S.N. dell'Aero Club d'Italia ed al C.S. della FAI e sarà effettuata — dopo l'omologazione da parte della C.S.C. — sul campo di Calcinate del Pesce entro il 10 dicembre.

Art. 4. Il volo Calcinate-Rieti dovrà essere realizzato entro il periodo corrente dal 22 gennaio al 31 luglio dell'anno.

L'esito positivo del volo dovrà obbligatoriamente essere comunicato, unicamente a mezzo telegramma, alla rivista VOLO A VELA (Aeroporto di Calcinate del Pesce - Varese) entro 24 ore dalla conclusione.

Il dossier del volo, corredato dalla cartina barografica, dalla pellicola, dalla documen-

tazione prevista e da una nota riguardante le condizioni meteo incontrate sul percorso del volo, dovrà pervenire alla C.S. del GRAN PREMIO (sempre presso la rivista VOLO A VELA) entro e non oltre il 30 settembre dello stesso anno.

Art. 5. Verificandosi il caso che due o più piloti portino a termine il volo Calcinate-Rieti nella stessa giornata, la somma costituente il GRAN PREMIO verrà divisa in parti uguali. Ai piloti verrà invece attribuita individualmente la medaglia di riconoscimento.

Art. 6. Altri premi e riconoscimenti saranno raccolti dalla rivista VOLO A VELA e liberamente assegnati a quei piloti che non avranno raggiunto in volo l'aeroporto di Rieti oppure avranno percorso maggiori distanze oltre Rieti, purchè presentino la documentazione del volo effettuato corredata dalle informazioni meteo incontrate nel corso del tentativo.

Art. 7. Eventuali reclami o contestazioni dovranno pervenire, accompagnate dalla somma di lire cinquantamila per fondo spese, alla C.S. del GRAN PREMIO entro 30 giorni dalla pubblicazione dei risultati, anche se non ancora omologati dalla C.S.C.

La C.S. è composta dai Signori:

Guglielmo Giusti

Willy Marchetti

Lorenzo Scavino

chiari e condivisi gli obiettivi confusa

la strategia per conseguirli

Il 19.mo BRIEFING. E' stato senz'altro uno dei meno dispersivi. Ha ovviamente orbitato intorno ai Campionati nazionali e le due note rilevanti e preoccupanti sono risultate essere la divisione in due periodi delle gare di agosto e la (conseguente) decisione di Piero Morelli di lasciare la direzione di queste gare.

Sorprendente ed ammirevole (non sappiamo fino a quando) la disponibilità degli «standard-corsa» di competere anche senza titolo in palio purchè venga riconosciuta subito la nuova classe.

Discusso ma non risolto il problema riguardante la normativa per la scuola. E' un argomento molto importante e la Commissione di Specialità dovrà dedicargli tempo, pazienza ed insistenza.

Conciso l'intervento di Fontana in merito alle selezioni per i mondiali.

Patetica quanto inutile la votazione per la scelta della località per i mondiali del '78.

Brillante la ricapitolazione dell'Ing. Guagnellini che ha elegantemente constatato il nostro regolare buon invecchiamento.

Peccato che il Presidente dell'Ae.C.I. non sia potuto intervenire.

UNA GIORNATA DI LAVORO. Esame ambiente in cui ci muoviamo politica governativa aero club italia clubs operanti piloti chi siamo perchè lo facciamo come siamo organizzati individuazione logici possibili futuri selezione tra questi definizione degli

obiettivi per raggiungere il futuro strategie e risorse per raggiungere gli obiettivi programmi chi come quando cosa perchè come controllare i risultati stop

Queste le analisi ed i quesiti posti agli invitati alla Prima Giornata di Lavoro per definire che tipo di futuro e di sviluppo si ripromette il Volo a Vela Italiano.

E' un'azione ad effetto ritardato e questo ritardo è in funzione della nostra volontà e capacità di... volare una seconda giornata.

BILANCIARE. Ad un bilancio economicamente disastroso osiamo contrapporre 270 pagine di testi i cui contenuti sono in costante miglioramento.

A fronte dei graditi consensi dobbiamo contrapporre la necessità di una maggiore tiratura, di un più massiccio afflusso di abbonamenti.

Il plauso non basta, occorre il sostegno della collaborazione diretta (articoli) ed indiretta (pubblicità) affinchè VOLO A VELA possa continuare.

Il bilancio preventivo dell'Aero Club d'Italia lascia intravedere più ampie possibilità. Il nostro Consigliere Federale, Sandro Serra, è moralmente impegnato a combattere la nostra battaglia.

Ma prima ancora di loro tocca a noi dare tutto quanto possibile.

R. S.

NOTIZIARIO

Comunicato Schleicher

Siamo lieti di poter informare gli amici volovelisti ed in particolare i nostri affezionati Clienti dell'entrata in funzione della nostra officina e magazzino ricambi

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c.

La nostra officina dispone di personale altamente qualificato ed è in grado di eseguire riparazioni di ogni genere, sia su strutture convenzionali in metallo, legno e tela che in vetroresina, e revisioni fino alle mille ore su aliante di ogni tipo.

Per dare modo ai nostri Clienti di rendersi conto della nostra disponibilità offriamo, approfittando della stagione invernale, una completa messa a punto per qualsiasi tipo di aliante, consistente in:

- controllo generale della struttura e parti mobili
- controllo trasmissioni rigide e tiranteria
- esecuzione ritocchi vernice
- lucidatura dell'aliante completo.

Questo servizio viene reso al prezzo eccezionale di Lit. 80.000.

Siamo inoltre volentieri disposti a provvedere noi stessi al prelievo degli aliante presso le rispettive Sedi dietro rimborso delle sole spese di trasporto calcolate in Lit. 120 al Km, più gli eventuali pedaggi autostradali.

Notizie della Bancarella Aeronautica

MANUALE DI VOLO

Abbiamo il piacere di informarvi che abbiamo ottenuto l'esclusiva di vendita del «Manuale di Volo» del Com.te Bertona.

Esso contiene tutti i dati relativi ad ogni aeroporto civile italiano (VOR, VDF, NDB, FIR, ILS, GCA, ecc.) nonché estratti delle carte relative alle zone in cui gli aeroporti si trovano ed altre informazioni di interesse generale.

Il Manuale è dotato di robusta copertina in pelle, è del tipo a schede ribaltabili (per un'agevole consultazione) e — cosa importante — verrà aggiornato mensilmente tramite lettere d'informazione che invieremo noi stessi agli acquirenti. il prezzo del manuale è di L. 9.000.

CARTE U.S.A.F.

Altra notizia importante per i Sigg.ri piloti: abbiamo ottenuto dal National Ocean Survey (U.S.A.) l'Agenzia di vendita per le carte aeronautiche U.S.A.F.

Riteniamo superfluo descrivere la qualità di queste carte che trovano ormai il consenso dei piloti più esigenti. Si pregano gli interessati di specificare nelle loro richieste le zone che essi desiderano. (Sono disponibili sia carte dell'Italia che di altri Paesi stranieri).

Costo di ogni carta L. 3.800.

Ringraziando fin d'ora per la collaborazione che confidiamo Vorrete fornirci, **portando quanto sopra a conoscenza dei Vs. Soci**, porgiamo cordiali saluti.

Giornata di ritiro per gli addetti ai lavori volovelistici

La preannunciata giornata di ritiro proposta da Giorgio Orsi, nella veste di Presidente dell'Aero Club Centrale, ha avuto luogo il 15 gennaio. Ai lavori ed ai dibattiti hanno presenziato quasi tutti i convocati: il Consigliere Federale, i componenti la Commissione di Specialità ed i rappresentanti dell'Aero Club Centrale.

Speriamo di poter pubblicare qualcosa in merito nel prossimo numero.

Un nuovo costruttore

Si tratta dell'Ing. Lindner, creatore del Phoebus al quale la Boelkow ha ceduto tutta la attrezzatura relativa a questo modello quando ne ha cessata la produzione. Lindner — che dirige a Langheim un laboratorio specializzato per la riparazione di Phoebus ed altre macchine in plastica — prepara l'uscita di un nuovo monoposto da 15 m con la fusoliera derivata da quella del Phoebus.

739 motoalianti nella Repubblica Federale Tedesca

Leggiamo su Aviasport che questa cifra compren-

de anche un certo numero di aeromobili che in Francia non rientrerebbero in questa categoria, pur escludendo questi restano comunque 644 motoalianti che figurano così suddivisi: 563 biposti e 81 monoposti!

Valbrembo, mostra mercato dell'aliante usato



Nino è stato licenziato dalla Schleicher Italiana per le Perottate commesse a Rieti. Ha così dovuto acquistare un aliante usato per i prossimi Campionati.

Benelux

Una delle prime situazioni favorevoli di Nord-Est della stagione passata, ha favorito l'abituale «calata» dei volovelisti tedeschi sulla Francia, la più parte dei quali si è posata nella zona parigina. Vi erano anche volovelisti belgi ed olandesi: di questi il dr. K. Hinkel di Eindhoven ha realizzato con un Ka.6E un volo di 847 Km (da Terlet, al Nord di Arnhem, a Rochefort) migliorando così il record olandese di distanza libera che era di 800 Km e risaliva al 1972.

Il pilota belga N. Bertels riusciva invece, con un Ka.8, a volare per 650 Km (da St. Hubert a La Rochelle) ed anche questo dovrebbe essere un record nazionale.

Non si è avuta conferma di un volo di circa 1300 Km con partenza dalla Danimarca.

Burg Feuerstein

I nuovi motoalianti monoposto che più si sono distinti a Burg Feuerstein in occasione delle gare

di maggio-giugno sono un ASK 14 con motore Wankel, piazzatosi terzo con più di 750 ore di volo all'attivo e l'ASW 15M con motore Wankel KM 27 di Fichtel & Sachs (tipo utilizzato su motociclo). Il motore è azionato in entrata ed in uscita elettricamente, ha una cilindrata di 300 cm³ e sviluppa a 6000 giri/m 30 Hp.

L'ASW 15M pesa 288 Kg. Il serbatoio contiene circa 20 lt di carburante pari ad oltre 3 ore di autonomia. Il carico alare è pari a quello dell'ASW 15B con ballast (attualmente costa ca. 29.500 DM). Il motore KM 27 pesa 55 Kg compresa batteria, elica e rinforzi all'ordinata e costa — montaggio compreso — una cifra che si aggira intorno ai 12.000-15.000 DM. Con motore estratto e fermo la velocità di caduta è di ca. 1,5 m/s a 90 Km/h. In decollo stacca dopo 250 m e quindi sale a 2,5 m/s. La E-max è di 37,4 a 94 Km/h.

Record mondiale

Il giorno dopo la fine delle gare di Burg Feuerstein Werner Hoffmann e Rudolf Schwarzer su Bergfalke IV M hanno stabilito il nuovo record mondiale motoalianti coprendo il triangolo di 300 km alla media di quasi 68 Km/h con strumentazione ridotta al minimo e senza motore, naturalmente.

La Scheibe era presente anche con il 17 mt. SF 32. Questo monoposto con motore retrattile (Rotat 642 di 40 Hp) ha la E-max di 37 a 90 Km/h. Sono elettriche l'accensione, l'estrazione e la rimessa.

IN VENDITA: 1) St. Cirrus, strumentato, ossigeno, paracadute, carrello aperto; 2) Slingsby Kestrel 19 m, strumentato, Pirol, ossigeno Distavia, Radio Berteia 360, Bohli, carrello chiuso, immatricolazione inglese; scrivere a Marco Gavazzi, Via Frisi 22 20052 Monza - Tel. 039/386974.

Il primo numero del 1977 — che uscirà in marzo — verrà inviato ai soli Clubs che avranno trasmesso gli elenchi per gli abbonati del 1977.

Il primo numero del 1977 conterrà una guida all'uso degli adesivi. Argomento di sicuro interesse per tutti i volovelisti.

19^{mo} Briefing delle "DUE TORRI,"

SANDRO SERRA

Benvenuti a questa XIX edizione del Briefing volovelistico nazionale «Due Torri».

Ringrazio le signore che sono intervenute abbastanza numerose a questo nostro incontro e i volovelisti che partecipano. Per venire agli argomenti di questa riunione, stiamo attraversando come voi tutti sapete un periodo di crisi finanziaria ed economica che si riflette anche sulla nostra attività, questa però non è condizionata — almeno per quest'anno — e si è avuto anzi un grosso sviluppo, sia come gare nazionali, e anche come gare minori, infatti, per la prima volta sono state fatte a Rieti delle gare «minori» mentre il Campionato nazionale ha avuto quel grossissimo successo che voi tutti conoscete.

C'è un grosso fatto nuovo nel volo a vela italiano, cioè che si è creato il nuovo Aeroclub Centrale di Volo a Vela. Il Centro Nazionale ha smesso di esistere definitivamente e il 24 dicembre, quando scadrà il periodo di sei mesi di prova, l'Aeroclub Centrale di Volo a Vela entrerà in funzione a tutti gli effetti per condurre l'attività del centro e quindi avrà in gestione gli impianti e godrà anche di un contributo dell'Ae.C. d'Italia.

Ci sono due eventi sportivi ai quali desidero dare rilievo. Lo svolgimento dei campionati mondiali ai quali hanno partecipato quattro nostri rappresentanti: siamo riusciti, dopo 13 anni, per merito di Leonardo Briigliadori, a mettere un uomo tra i primi 10 (si è conquistato il 7° posto dopo 13 anni, quando conquistò, ancora lui, il 4° in Argentina).

Il secondo è quello della nomina dei due campioni italiani di standard e di libera: sono Adele Orsi, per la seconda volta in Libera e Angelo Gritti che interrompe una catena — di egemonia, se vogliamo — di più esperti piloti.

Ci fa piacere, anche se purtroppo non siamo i giovani, noi, perchè vuol dire che il volo a vela sta prendendo piede e si sta diffondendo, e ci fa piacere anche perchè la diffusione del volo a vela viene portata avanti in un certo modo che senz'altro dà dei buoni risultati.

Altro grosso fatto è il leasing di alianti di cui si è parlato

l'anno scorso; e qui mi spiace che non ci sia il presidente perchè ci diede ampie assicurazioni che purtroppo non abbiamo visto rispettate, almeno nei tempi.

Sono stati indicati dei tipi di alianti che la commissione preposta ha selezionato attraverso delle valutazioni fatte, sono stati indicati dei tipi che saranno acquistati dei motoalianti, alianti e il velivolo trainatore; a questo punto perchè non partono gli ordini? Per una serie di lungaggini più o meno logiche e più o meno comprensibili, ma che comunque ritardano l'evento che per noi è importantissimo. Stiamo andando ad esaurimento perchè i nostri clubs non comperano, mentre i privati comprano perchè hanno un'ottica ben diversa della situazione, mentre invece i clubs aspettano perchè sono aumentati i prezzi, perchè la crisi esiste e questo è un fatto che tutti noi sappiamo, e questa impostazione del «leasing», che è importantissima e sarebbe venuta anche al momento opportuno, dà amaro, in quanto non si vede realizzata così rapidamente come si vorrebbe e come sarebbe necessario. La situazione dei paracadute: dei molti paracadute che stanno per essere radiati dal RAI e che impediscono già in alcuni casi il rinnovo dei disciplinari scuola, stanno per essere rinnovati.

Sarà compito della commissione del volo a vela mettere a posto le domande per coprire il fabbisogno. Arriverà una circolare che spiegherà come dovrete chiedere il paracadute. L'importante è che l'Ae.C.I. abbia stanziati finalmente questi benedetti fondi.

Ultimo, ma non ultimo, il problema riguardante lo standard istruzionale per la scuola.

E' da tempo che la Commissione si è occupata di questo argomento e dopo ulteriori indagini compiute in altre nazioni si è orientati sull'adozione dello standard americano.

E' comunque opportuno un ulteriore sondaggio presso tutte le nostre scuole per arrivare rapidamente ad un atteggiamento comune, in maniera che chi lo porta poi in discussione con le Autorità preposte possa sapere che ha l'avallo di tutti noi.

La mia esposizione è finita, apro pertanto la discussione dando la parola a Walter Vergani, Presidente della Commissione Consultiva di Volo a Vela.

WALTER VERGANI

Posso rispondere e chiarire la politica dell'Aero Club d'Italia. Alla base del piano leasing c'è una filosofia che è stata difesa, e che è tuttora il tema centrale del piano: cioè il sistema leasing intende andare in porto acquistando macchine esistenti sul mercato. Questo risponde alla questione Hornet e ASK 13, questo perchè? Perchè evidentemente, se così non fosse, ognuno potrebbe fare un disegno di un super trainatore o aliante con cui non si finirebbe mai. Pertanto il presidente ha sancito, ed è riuscito a far approvare, che l'acquisto di aeroplani, alianti e motoalianti ed idrovolanti ecc. verta esclusivamente su macchine già progettate, costruite, costruite in serie e vendute.

Questo appunto per impedire che i tempi tecnici della scelta dei velivoli, non finiscano mai.

Per quanto riguarda i lavori della Commissione, debbo dire che noi diamo molta importanza a questa assise e cerchiamo di tradurre in delibere anzi proposte — non dimentichiamo che la Commissione è soltanto un organo consultivo dall'Ae.C.I. — quelli che sono in linea di massima i desideri della base.

Così l'anno scorso abbiamo pensato di avallare il meccanismo di promozione e retrocessione che d'altronde era già in gestazione dall'anno precedente ancora, e quest'anno, se-



guendo un certo spirito emerso da sondaggi, da opinioni apparse sulla rivista, da colloqui ecc. Avremmo deliberato di proporre all'Aero Club d'Italia, una cosa di questo genere: 1) la Lega 2 e la Lega 1 saranno effettuate a Rieti nel mese di agosto ma non più contemporaneamente, si restringeranno un pochettino i giorni a disposizione dell'una e dell'altra categoria, nel complesso si dilaterà il periodo in cui il campionato ha il suo svolgimento, e per campionato intendiamo anche quello di Lega 2, in modo che si riesca a conciliare la necessità di non tenere impegnati enormemente gli uomini

che sono addetti all'organizzazione e allo svolgimento delle gare, e nello stesso tempo di consentire che queste due competizioni siano fatte in tempi separati.

E' stata data la precedenza alla Lega 1 e la Lega 2 verrà fatta subito dopo.

Poi vi leggerò il calendario delle gare, così come è stato approvato a proposito dalla Commissione di Volo a Vela in una riunione dell'11 settembre di quest'anno a Rieti.

CONTRIBUTI E BENEFICENZA

Innanzitutto, per i Campionati, io devo ringraziarvi, perchè ho avuto la più grossa grana che mi sia capitata da quando sono Consigliere federale, e voi me l'avete risolta.

Voi sapete che, a sette giorni dall'inizio dei Campionati (e se non lo sapete mi fa piacere, perchè vuol dire che sono riuscito ad attenuare gli effetti della bomba abbastanza bene), è successo che un certo stanziamento garantito non è stato mantenuto, in parte per ritardi nostri nella presentazione delle documentazioni, in parte perchè non c'era la procedura, in parte per posizioni umane varie, e i Campionati decollavano per i fatti loro, cioè saltavano verso miglior vita, perchè si erano raggiunte delle situazioni in via di rapida cristallizzazione che come sempre possono, nella faccenda, degenerare. Sono intervenuto, forse male, forse bene, non lo so, ma ne abbiamo già parlato a Rieti, con quelli che erano là, chiedendo a tutti i partecipanti di intervenire con una sottoscrizione volontaria, infatti non sono andato da ognuno, ma ho aspettato che chi volesse, degli iscritti, venisse a pagare, un quid, chiedendo a ognuno un tanto (indicavo 100.000 lire) per raggiungere quella cifra che permettesse di svolgere i Campionati così come previsto.

Vi ringrazio per due motivi: primo perchè mi avete fatto pesare poco la cosa, secondo perchè si è raggiunta una cifra superiore a quella necessaria che adesso vi restituiamo perchè non è stata utilizzata.

Io spero che questo non debba mai più ripetersi, però è molto importante che sia stato fatto. Mi avete confortato veramente molto quando resomi conto del sistema di interve-

nire, voi in questo modo avete risposto. Giorgio Orsi chiede di parlare.

Io volevo dire questo: i soldi sono a disposizione. Chi vuole oggi, vada da Muzi che gli darà l'assegno. Vi chiederei di aspettare un momento, di dare del tempo, perchè ci troviamo in un passaggio di gestioni dell'ex Centro Nazionale.

Li diamo a VOLO A VELA, la rivista?

Mi associo sempre in via personale.

Essendo chiamato in causa direttamente, debbo dire che io non approvo questo sistema. Il bilancio preventivo dell'Aero Club d'Italia di un miliardo e quattrocentomilioni, ha 40 milioni per la stampa. Penso che se un contributo alla rivista deve arrivare, deve arrivare da lì.

Sulla generosità dei volovelisti, posso sempre fare affidamento prima di chiudere bottega, però non è giusto che si sperperino milioni in certi modi di stampa, pubblicità, distintivi, ecc.

Le notizie tecniche che trovate sulla rivista le troverete sempre più frequentemente.

VOLO A VELA svolge anche il compito di tradurre, in parte, ciò che pubblicano le riviste straniere. Quindi è una funzione alla quale l'Aero Club d'Italia dovrebbe finalmente degnarsi di contribuire in maniera tangibile, non la beneficenza, perchè la beneficenza l'editore della rivista ce l'ha fatta finora, ce la fa ancora adesso, senza mai rimproverarci di una lira.

Quindi se voi volete farla, fate pubblicità sulla rivista, c'è un corrispettivo, l'accetto sempre, però non nel sistema proposto prima, che non mi pare giusto.

PIERO MORELLI

Io, innanzitutto sono spiacente di comunicare una decisione che ho maturato in questi ultimi giorni, cioè di non potermi occupare di Rieti 1977 nè nella fase di preparazione, nè nella fase di conduzione dei campionati stessi.

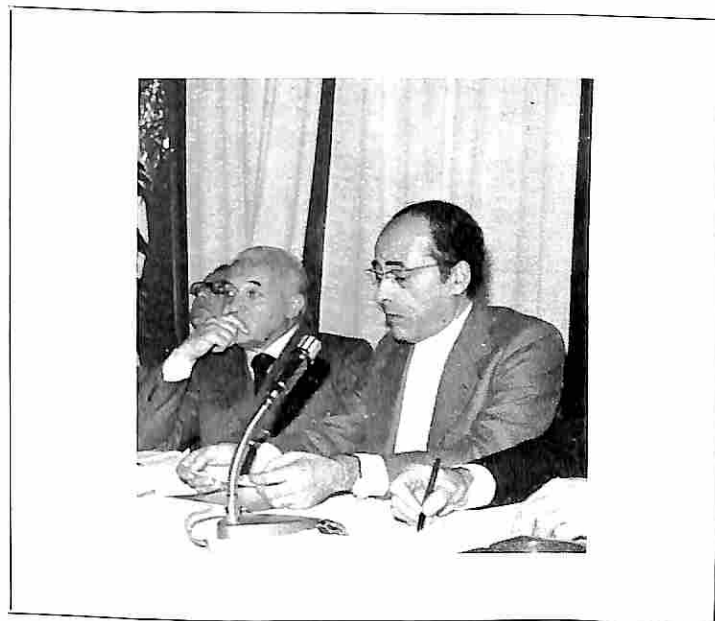
Alla base di questa decisione ci sono dei motivi di carattere

strettamente privato, personale, e c'è anche un pochino la considerazione che senza voler essere minimamente polemico, data l'esperienza di organizzazione e di conduzione dei campionati fatta negli ultimi quattro anni, sono del parere che cambiamenti radicali a quello che è stato praticato in fatto di normativa in questi quattro anni, comportano un notevole lavoro perchè le norme vanno studiate e meditate e estese con estrema attenzione e cercando nei limiti del

possibile di prevedere tutte le implicazioni che possono sorgere da queste norme. Quando si modifica una norma bisogna stare molto attenti per tutti i riflessi che queste modifiche hanno su altri aspetti che a prima vista possono sembrare non toccati dalle modifiche stesse. Così il mio parere espresso anche a Rieti nella riunione dell'11 settembre con giunta della Commissione volo a vela e del consiglio direttivo dell'allora ancora Associazione Centrale di volo a vela, io avevo allora presentato la relazione che è ora pubblicata sulla rivista che in fondo alcune proposte per l'edizione prossima di Rieti. E sul meccanismo di promozione e di retrocessione avevo fatto queste proposte: è la seconda applicazione che noi facciamo di questo meccanismo; a me è sembrato che questa seconda applicazione i risultati che sono venuti fuori siano abbastanza accettabili, abbastanza equi, i calcoli sono stati fatti in base ai dati forniti dal prof. Pace per quanto riguarda Rieti 1976, controllati dal prof. Veneri e sono stati da me trasmessi al Presidente della Commissione Sportiva Centrale, ing. Guanellini, e al Consigliere Federale Serra, al Presidente della Commissione Volo a Vela Vergani. Però a me sembrava abbastanza equo come criterio e modificarlo è possibile in certi dettagli, per esempio nella considerazione che faceva Vergani poco fa di dare la possibilità ad un vincitore, ad un neo-promosso di Lega 2 che non può partecipare perchè fa il servizio militare. Modificarlo radicalmente, come è stato proposto attraverso questo «repechage» che avrebbe luogo nei mesi immediatamente precedenti il campionato e che quindi produce un effetto sull'organizzazione del Campionato stesso, perchè deve essere stesa la norma in modo molto preciso subito, perchè la gente si possa regolare per la partecipazione a queste gare. Non so, penso che la scelta del periodo di ferie per le persone sia una cosa che richiede una conoscenza dei periodi da impegnare molto anticipatamente. E poi quando si devono tirare le fila di questo discorso, bisogna che questo sia entro i termini di chiusura delle iscrizioni che sono i termini che abbiamo cercato di anticipare il più possibile nel passato, ma abbiamo visto che si urta contro difficoltà serie, perchè abbiamo visto, il regolamento deve essere stampato in tempi brevi, ma non è facile. L'anno scorso siamo riusciti nel mese di marzo, quest'anno siamo andati a fine aprile, per esempio, e allora tante cose che si desumono dal regolamento, le persone possono non venirne a conoscenza in tempo utile in relazione a tutte le possibilità nuove che il regolamento offre. Sono tutte considerazioni di questo genere, che mi inducono a pensare che a cambiare bisogna meditare bene, bisogna andare piano, andare con i piedi di piombo. Io per esempio capirei lo studiare adesso di norme che andranno poi applicate al Campionato del '78, avere la possibilità di sottoporle ad un vaglio.

C'È UNA COSA OSCURA!

Nel volo a vela italiano, se c'è una cosa oscura, in mezzo a tutte le altre cose, è quella della scelta dei piloti del Campionato del mondo. In un articolo che ho fatto due o tre anni fa, ho fatto una proposta: che ci fosse un criterio di scelta. Qualsiasi criterio, ma che ci fosse. Vogliamo fare come i francesi che scelgono tra i primi 8? Vogliamo fare come i tedeschi in cui la scelta è matematica? Vogliamo dare al Commissario sportivo la possibilità di scegliere come vuole? Però deve essere chiaro. Questo deve essere chiaro. Perché non si può andare avanti in una situazione tale per cui uno dice «io ci terrei»... vado dal Galli dice «guarda che io ci terrei a venire» o dico a lui... vai dal Galli e digli che io ci terrei a venire. Deve essere una cosa chiara per cui se io o il tale è fuori dalla graduatoria non ci va, e se rientra in una certa rosa può avere diritto. Il Commissario sportivo se ha diritto di scegliere tra otto, sceglie tra otto, ma non si deve andare avanti con criteri che non esistono. I criteri devono secondo me essere legati alle prove sportive e propongo assolutamente di abolire quelle indicazioni tirate fuori riguardanti lo spirito di collaborazione, la capacità di far la nube



Ma le proposte che ho sentito fare poco fa sono delle proposte accennate, ma c'è un testo che si può presumere come definitivo e che quindi si può presumere nei dettagli qui?

Se non c'è questo testo allora, chiaramente non c'è la possibilità di questa consultazione.

La consultazione non può prescindere da certi dettagli, e le osservazioni fatte già da alcuni poco fa, dimostrano che ci sono le implicazioni a cui accennavo. Allora se se ne parla per il '78, evidentemente ci sono tante occasioni intermedie per ripensarci, ma pensare di farlo già per il '77 mi sembra perlomeno rischioso, certamente aggravante del lavoro di organizzazione e di preparazione. Il Regolamento per esempio è da rivedere tutto da capo a fondo e da riscrivere completamente — si vogliono gli stranieri a Rieti, se si vogliono bisogna fare le traduzioni inglesi, bisogna curare la stampa, bisogna correggere le bozze — sono tanti i lavori da fare e per persone che non sono pagate per fare questo lavoro, che devono dedicare frazioni del loro tempo (tempo libero) a questo lavoro, non ce la fanno a farlo in tempo utile per tutte le scadenze a cui accennavo prima. Quindi io sono tendenzialmente contrario a cambiamenti radicali e affrettati.

e cose strane che non hanno niente a che fare con i risultati delle gare. Contano i punteggi, dopo di che il Commissario sportivo nell'ambito di una certa graduatoria (come in Francia) dei primi 85, dei primi 100 sceglie, però io ci tengo personalmente che vengano chiarite queste cose, altrimenti non mi ritengo soddisfatto di tutta l'organizzazione dei campionati.

Si dirà che non conta, che non conta niente, però conta che ci sia una indicazione precisa... dobbiamo chiarire le cose, perchè c'è della gente che compra gli aianti, che è andata a far le gare all'estero, che li ha piazzati (magari solo io e gli altri no), e poi dire no, no, è tutto cambiato perchè il risultato non è così, il risultato non è così. Quindi bisogna chiarire, e questo lo dico col cuore.

Ci deve essere un criterio e deve essere scritto, perchè ci sono i prossimi Campionati del mondo ed ognuno deve fare i suoi conti.

Deve essere «scritto» e che non si cambi più. Grazie.

I VOLTAGABBANA?

Tra gli argomenti o gli interventi esposti più diffusamente, buttate un'infinità di altri interventi sempre più insistenti e riguardanti la presenza a Rieti 77 della 15 metri corsa; il prezzemolo e l'aglio sono stati così abbondanti che alla fine Walter Vergani è stato costretto a dichiarare:

«Io proporrei, a titolo strettamente personale, che per la classe 15 metri corsa, come si chiama oggi in Germania, venga indicato

il numero minimo per l'attribuzione del titolo ma che non venga indicato nessun numero minimo per istituire la classe nella gara. Mi spiego: se ci sono almeno 10 alianti di quella classe, verrà attribuito al vincitore il titolo di Campione italiano 15 metri corsa, se non ci fossero, la classe sussiste, corre lo stesso, però non avrà diritto al titolo.

Non la aggregiamo a nessuna classe. La classe è istituita. Ci dovranno essere come minimo due concorrenti, però avrà classifica a parte».

PER UN CACCIAVITE IN PIU'

Essendo il responsabile dei cambiamenti, vorrei spiegarne i concetti principali. Il primo, al disopra di tutto, è il compito di rafforzare la nostra organizzazione centrale a Rieti. Se rinunciamo a Rieti, rinunciamo anche al Campionato nazionale perchè Rieti scompare.

Il secondo concetto è che in questo momento il nostro volo a vela ha bisogno di essere promosso e non limitato o reso difficile.

L'ideale sarebbe di avere un Campionato con 80 in standard e 80 in libera! Evidentemente con tutte le riserve per non portare avanti della gente che in pratica serve solo a far numero. Non dobbiamo continuare a limitare una cosa già piccola in partenza, dobbiamo allargare la base, facilitare l'entrata dei nuovi. E' gente che quando entra (in Lega Uno) automaticamente si roda, impara e corre un poco di più. Così come chi scende in Lega Due incomincia a fare 10 Km/h in meno.

Arrivati a 80 in standard e 80 in libera avremo certamente altri problemi, faremo le selezioni regionali, ogni anno dobbiamo essere in condizioni di adeguarci.

Non penso che se esce un Regolamento che permette l'entrata di due piloti in più in Lega Uno questo faccia male. Al massimo avremo un caccia vite in più. L'importante è promuovere e non bloccarci a 50 pezzi.

Il tutto per dare una maggior possibilità di funzionamento all'Aero Club Centrale che deve superare non poche difficoltà, anche perchè qualcuno lo «sente» poco e qualcuno non partecipa.

Sbaglieremo forse cambiando qualcosa, ma è meglio sbagliare cambiando che restare immobili.

C'è un altro argomento. Ho proposto agli addetti una giornata di ritiro per definire gli obiettivi, la strategia, quello che vogliamo essere tra 5 o 10 anni. Stiamo da tempo andando avanti giorno per giorno, con la manata sulla spalla,



io reputo che sia il momento di uscire all'aperto perchè siamo diventati tutti più vecchi e dobbiamo essere tutti più... consapevoli.

G. Orsi

ALVARO DE ORLEANS

Ogni parola che dico allontana il momento della colazione, quindi cercherò di essere breve...

La partecipazione alla Lega 1, di 3 o 4 persone o forse 6 che vengono da queste garette, è stato voluto come uno zucchero ben visto, poichè l'obiettivo, si può dire la strategia a breve termine per il prossimo anno, è quella di man-

dar gente giù a Rieti, perchè è una cosa importante. E per mandar gente giù a Rieti, abbiamo stabilito di fare una specie di cortocircuito di tutto quel complicatissimo meccanismo per accedere a Lega 1 — che sarà molto equo; ma è un po' complicato — e di permettere a delle persone di far direttamente il salto.

E' un incentivo secondo noi molto forte, e secondo me valido. Invece il problema secondo me importante è questo: a breve termine chi farà il direttore di gara o quello che



LEONARDO BRIGLIADORI

Il discorso di Giorgio è molto importante: spero che lo abbiano capito i volovelisti presenti.

L'aver le mani sull'Aero Club Centrale non vuol dire soltanto avere un Aero Club da organizzare: per me vuol dire non essere più una collettività di piloti amministrati dall'Aero Club d'Italia, nel senso che attraverso queste esperienze, ci si apre un mondo nuovo.

In quella giornata che molto giustamente ha proposto Giorgio, credo che capiremo più ampiamente che cos'è questo discorso. Perciò difendere Rieti è forse il nostro obiettivo principale di questo momento e una delle soluzioni pratiche per difendere Rieti è stata quella di portare queste competizioni di primavera reatina.

Queste competizioni per essere partecipate in misura apprezzabile, dovevano avere un compenso, e si è pensato che il compenso sportivo, quello dell'accesso alla Lega 1, fosse abbastanza significativo.

Secondo me — e penso che nessuno possa dire di no — è più importante che coloro che devono imparare a volare bene, a fare del volo di competizione, abbiano anche la possibilità di volare bene, e ripeto il concetto del Fontana. Che cosa m'importa se sanno tagliare il traguardo se poi non sanno fare le «termiche»?

Che cosa mi importa se sanno tagliare il traguardo a 950 m, a 980, a 250 Km/h se non hanno potuto fare un'esperienza di volo di 300 Km? Perché di fatto, i nostri Lega 2 hanno avuto una sola occasione in diversi anni (5 o 6) di fare un tentativo di volo di 300 Km.

Si sa, facendoli decollare alle quattro del pomeriggio, noi diamo senza dubbio una penalizzazione enorme a questi concorrenti.

Questo per me taglia già le gambe completamente a qualsiasi altra considerazione di difesa di un regolamento (detrattivo). Attenzione, noi non facciamo le gare per fare dei regolamenti o per interpretare dei regolamenti. Noi facciamo le

è del prossimo campionato di Rieti perchè se voi vedete un attimo, questa cosa (*indicando l'organigramma pubblicato a pag. 158 di VOLO A VELA*), non dico che è un ministero, ma è una cosa di notevole impegno e complicazione ed è praticamente in mano a Piero, perchè lui conosce gli ingranaggi e sa come funzionano, e non so veramente se sarebbe matematicamente possibile, cioè configurabile che tutto questo senza Piero funzioni l'anno prossimo. Visto che probabilmente senza Piero non funzionerà, è già il momento migliore per cambiare e inventarne un'altra.

Poi vorrei dire un'altra cosa ed è fondamentale, e rivolgo un invito — forse è una preghiera un po' provocatoria — Piero (a parte che è il nostro «uomo a Parigi») è certamente la mente più metodica, più legislativa per quanto riguarda i campionati e i regolamenti in genere che abbiamo. Non vorrei che questa sia un'occasione di scoraggiamento per Piero che rinuncia a questo genere di attività che invece è fondamentale perchè è una specie di ingegnere del regolamento ed è quindi una cosa questa fondamentale e necessaria.

Ovviamente non è detto che lui la debba mettere in pratica e sopportare le conseguenze di decisioni che non sono le sue, però io lo invito (perchè è interesse di tutti, e soprattutto del volo a vela italiano) che non sia un momento di frattura perchè ci sono dei problemi un pochino complicati, che ci si passi sopra, e che continui a darci una mano.

gare per volare e per volare nel migliore dei modi. Il regolamento è una cosa che dobbiamo subire, come subiamo tante altre cose del volo a vela, la burocrazia e tante altre belle cose.

Il dividere la Lega 1 e la Lega 2 — e ribadisco anch'io anche le idee del Monti — potrebbe, certo se c'è questo impegno, se c'è questo spirito, consentire ai concorrenti di Lega 1 di partecipare all'organizzazione del successivo campionato di promozione, o come trainer o come commissari, e certo sarebbe anche l'occasione di sperimentare formule nuove, perchè è anche giusto andare avanti e non accettare sempre il vecchio, anche se io capisco perfettamente e l'ho detto tante volte a Piero: attenzione a non modificare tutto, perchè modificare quando non si è ancora avuto il tempo di sperimentare se è buono quello che si è cambiato l'anno prima, sarebbe un errore. Tanto è vero che il metodo fotografico, che io non avevo accettato molto bene all'inizio, adesso va benissimo, l'abbiamo digerito in 2-3 anni di rodaggio.

Però questo per me va conciliato, quindi applicare il regolamento attuale del campionato italiano alla categoria nazionale così come è, con quegli addentellati, quelle che penso siano piccole modifiche — non so se Piero mi può contraddire — ma quello di accettare gli elementi nuovi a questo campionato, non vuol dire cambiare il regolamento di campionato, le formule di gara, tante altre cose, anche penso non sia un problema lasciare aperte le iscrizioni fino all'ultimo, per due concorrenti che verranno fuori dall'ultima gara reatina, mentre nella categoria promozione, permetterei le partenze simultanee, per esempio.

Non dimentichiamo che al Campionato di Rieti, come in tutte le gare impegnative internazionali, il taglio traguardo impegna 15 persone. Sono 15 le persone anche nei nazionali. Ecco, forse molti non lo sanno. Io l'ho imparato quest'anno. 15 persone impegnate per far tagliare il traguardo.

Io dico: se vogliamo svilupparci, cominciamo subito da questi particolari e sperimentiamoli con l'occasione che ci stiamo inventando noi delle gare di categoria a promozione. Tanto più che non è un salto al buio dato che abbiamo già i precedenti del Trofeo Colli Briantei.



A titolo puramente personale e non come Presidente della Commissione sportiva, io ho seguito con molto interesse il dibattito, le conversazioni, le proposte, le lamentele che si sono svolte qui, e mi fa piacere constatare come siano sempre molto vivaci, molto intelligenti, anche se sono molto meno grintose di quello che erano una volta. Si vede che siamo diventati tutti un po' più democratici, e questo forse potrebbe essere un risultato. Io ho preso la parola perchè in ultima analisi chi dovrà poi tirare le somme su queste proposte è il Consiglio Federale dietro proposta della Commissione sportiva, perchè così vuole la prassi dell'iter regolare di ogni federazione sportiva che si rispetti. Quindi da queste discussioni sono emersi per me tre punti fondamentali: uno è l'allargamento della Lega 1 che è una cosa che io vedo con simpatia perchè mi sembra che possa rappresentare qualche cosa che ci permette di metterci sulla strada se arrivare o meno a quella divisione fra i partecipanti di Lega 1 ed i partecipanti di Lega 2.

Questo è uno degli argomenti che come gli altri due, prego la Commissione del Volo a Vela di studiare attentamente per poterlo sottoporre e per poter poi arrivare a quella famosa soluzione che ci permette di portarlo, come Commissione sportiva, al Consiglio Federale, farglielo capire ai nostri Consiglieri federali e ottenere o meno il benestare.

Secondo argomento è l'inserimento di questa classe standard corsa. Da quello che ci ha detto Galli, le cose si possono vedere con una certa proiezione un po' più nel futuro, perchè ci sarà una specie di interregno con la soluzione del bloccaggio dei flaps che anche quella io come sportivo non vedo perchè è una limitazione stupida che non vuol dire niente, ma che è molto importante da discutere in Commissione e da portare in Commissione sportiva perchè cosa comporta? Comporta la istituzione della classe, anche in campo nazionale, l'istituzione di un nuovo campione e stiamo attenti quindi e non inflazionare i campioni perchè può essere dannoso.

Terzo: la scelta dei candidati alla partecipazione dei campionati del mondo. Anche per questo come sportivo, raccomando alla Commissione che vengano fatte (come diceva giustamente l'ing. Fontana) scelte il più possibile obiettive; gli elementi trovateli voi, che siano elementi validi, come d'altronde mi sembra che in pratica sono stati fatti, perchè correttivi di giudizio, campionato italiano, una vittoria nella prova del campionato italiano, la partecipazione ecc., sono già elementi,

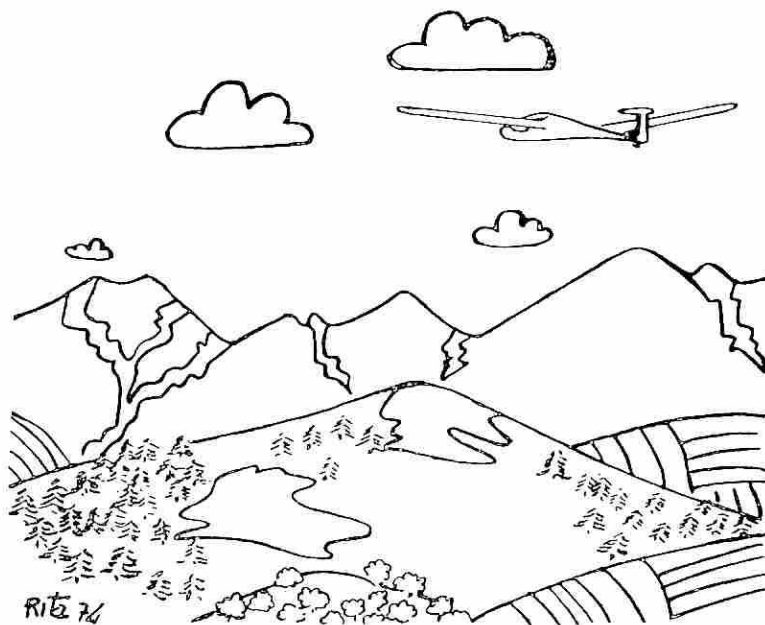
però sarebbe bene definirli e pubblicizzarli, di modo che si eviti ad un altro sig. Fontana il dire «ma io non so come vengono fatte queste selezioni, saranno fatte benissimo, però non so quali sono gli elementi che avete adoperato per poterle fare».

Questi sono i tre punti per i quali io raccomando come Iginio Guagnellini alla Commissione di specialità di approfondirli, discuterli. Oggi avendo sentito il polso della maggioranza dei volovelisti italiani, avete la possibilità di poterli veramente giudicare. Rimane ancora in sospeso il quarto punto che è scivolato alla fine della discussione sui biposto. Sì, sarebbe logico una separazione per i biposto, anzichè arrivare all'artificio dell'handicap. E' certo che una classifica separata potrebbe essere anche auspicabile. Però qui ricadiamo ancora incontro all'inflazione perchè anche qui bisognerebbe fare il discorso del campione ecc. ecc.

Si potrebbe accettare la proposta di Mantica (?) di vedere se non è possibile inserire una classe biposto, mettere un limite minimo di partecipanti perchè non vogliamo fare come i motonauti che all'inizio della loro attività sportiva, avevano 28 concorrenti con 27 categorie, 26 primi — non vogliamo — perchè attraverso questa situazione, anche col volo a motore all'inizio speravamo di fare le categorie, ma poi abbiamo dovuto ripiegare e fare l'handicap, altrimenti cadevamo in quella stessa ridicolaggine. Quindi anche questo quarto argomento che abbiamo inserito all'ultimo momento, mettiamolo, eventualmente si dovesse arrivare alla categoria separata con un determinato numero minimo di partecipanti, tanto per tenere la categoria valida, ovviamente per uno, due tre anni finchè la categoria biposto avrà dato i suoi frutti di proselitismo.

Non ho voluto riassumere la discussione perchè non spetta a me riassumerla, però ho voluto indicare alla Commissione di specialità quali sono gli elementi che a noi, Commissione sportiva, e credo che il mio amico Veneri condivida il mio pensiero, interessa portare a termine l'iter e possa farlo varare e avere il viatico del Consiglio Federale.

Ho finito, grazie.



TROFEO GARELLI

1ª Combinata Nazionale di Volo a Vela

Al termine del XIX Briefing delle «Due Torri», svoltosi a Bologna il 14 novembre scorso, il Presidente della C.S.C. Ing. Iginio Guagnellini, ha premiato i vincitori della 1ª Combinata nazionale.

Franco Trentini ha letto la classifica finale a punti risultante dalle singole classifiche del Trofeo Colli Briantei e dei Campionati Nazionali.

Ai vincitori è stato consegnato il Trofeo Garelli, opera in bronzo dello scultore Elvio Becheroni.

Ecco la foto dei vincitori e le classifiche finali di questa prima combinata volovelistica.



CLASSIFICA FINALE

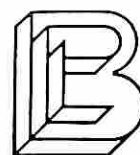
Bologna 14-11-1976

CLASSE STANDARD

CONCORRENTE	CLUB DI APPARTENENZA	COLLI BRIANTEI PUNTI	CAMPIONATI ITALIANI PUNTI	TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE
Brigliadori Leonardo	AVM Milano	1	2	3	1°
Perotti Nino	Ae.C. Aosta	3	3	6	2°
Maestri Giancarlo	AVM Milano	2	5	7	3°
Gritti Angelo	AVA Valbrembo	7	1	8	4°
Pronzati Attilio	AVAL Varese	4	10	14	5°
Monti Roberto	AVAL Varese	5	11	16	6° p.m.
Trentini Franco	AVM Milano	8	8	16	

CLASSE LIBERA

Fontana Vittorio	AVAL Varese	2	5	7	1°
Vergani Walter	AVAL Varese	1	7	8	2°



**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':

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
 (in Lecco) 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 - MOLTEÑO - 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



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

CARIPLO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

TUTTA LA FINLANDIA MINUTO PER MINUTO

Relazione sulla partecipazione della squadra italiana ai XV^{mi} Campionati Mondiali

di Egidio Galli

LA PREPARAZIONE TECNICA

La preparazione della squadra, iniziata il giorno 8 novembre 1975, dopo la scelta dei piloti fatta dalla Commissione Tecnica Consultiva Permanente per il Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia, è stata curata — essenzialmente — nei seguenti aspetti:

- a) scelta, eventuale acquisto e messa a punto degli alianti, degli **strumenti**, degli **apparati radioelettrici** e dei **rimorchi** per il trasporto degli alianti;
- b) scelta degli **aiutanti**;
- c) conduzione di un ciclo di **riunioni** per piloti e per aiutanti, separate e a settimane alternate;
- d) effettuazione di un ciclo di **allenamenti** in volo con pratico inizio a fine inverno 1975-76;
- e) fissazione della **condotta di gara**, basata sul volo in coppia e sull'assistenza meteorologica da terra (inseguimento dell'aliante praticato dal tandem autovettura-ri-morchio).

a) La scelta degli alianti è stata fatta tenendo conto della possibilità pratica di entrare in possesso delle migliori macchine del momento, ossia del «Nimbus 2» per la classe Libera e del «Cirrus 75» per la classe Standard.

La messa a punto dei due alianti di classe standard è stata curata presso la Glasflügel Italiana sotto la guida del perito aeronautico Giampaolo Ghidotti. Egli ha realizzato — con l'aiuto magistrale di Gianluigi Rotoli, ritenuto oggi il più esperto tecnico italiano in materia di lavorazioni aeronautiche in fibra di vetro — diverse migliorie, alcune delle quali suggerite dai piloti Brigliadori e Monti.

Le operazioni più importanti sono:

- controllo e aggiustaggio dei profili alari con dime realizzate da disegni della Schempp-Hirth;
- raccordi al pattino di coda, ai comandi degli alettoni e agli sportelli di chiusura del vano carrello;
- ristabilimento della continuità del profilo di fusoliera all'altezza del salto di apertura della capottina.

Il pilota belga Stouffs ha dichiarato in Finlandia che gli alianti standard meglio curati e rifiniti del campionato erano, a suo giudizio, i due italiani.

I cruscotti per strumenti sono stati interamente rifatti per raggiungere la completa unificazione e intercambiabilità tra i quattro alianti: un cruscotto poteva essere smontato e sostituito da un altro in un tempo inferiore a 6-8 minuti primi.

Gli apparati radioelettrici, inizialmente di tre diversi tipi, sono stati sostituiti con 8 Alpha 100 Com/Transceiver della Genave, General Aviation Electronics, Inc. di Indianapolis, U.S.A. Quattro apparati sono stati montati sugli alianti e quattro sulle autovetture di recupero e ricognizione meteorologica.

b) Per la scelta degli aiutanti è stato seguito il criterio di assorbimento dagli enti di appartenenza dei piloti e dello stesso caposquadra, tenuto naturalmente conto dei desideri degli stessi piloti.

c) Le riunioni hanno consentito la esposizione dei problemi e delle esigenze alla intera squadra. Le soluzioni e le decisioni sono state quasi sempre adottate e assunte collegial-

mente, con evidente vantaggio per la coesione della compagine.

Per evitare la sovrapposizione della trattazione dei principali temi (operazione di volo, per i piloti e operazioni tecnico-logistiche, per gli aiutanti) le riunioni sono state tenute a settimane alterne.

Le riunioni a intero organico sono state due, una delle quali di aggiornamento diretto sugli alianti per smontaggio e montaggio della cellula.

d) Gli allenamenti sono stati effettuati, per ragioni economiche, sulle basi abituali dei piloti col successivo ricongiungimento in volo della coppia della classe standard partita da due aeroporti diversi (Calcinatè del Pesce e Alzate Brianza).

Le ore e i chilometri volati in allenamento nel periodo dall'8 novembre 1975 al 2 giugno 1976 sono stati:

- Brigliadori, ore 105 e chilometri 2.200,
- Monti, ore 125 e chilometri 2.500,
- Vergani, ore 80 e chilometri 1.700,
- Gavazzi, ore 90 e chilometri 2.000.

e) La condotta di gara del volo in coppia rappresenta la prima pratica introduzione di tale tecnica nella nostra squadra in occasione del campionato mondiale. E' necessario aggiungere, però, che i piloti Brigliadori e Monti hanno applicato questa tecnica in tutte le gare svolte negli ultimi tre anni e in molti voli di prospezione e allenamento condotti nello stesso periodo.

L'assistenza meteorologica da terra, invece, è stata attuata fin dal campionato mondiale di Polonia (1968). Uno dei risultati più consistenti è dato dai recuperi da atterraggi fuori campo effettuati senza ricorrere a collegamenti telefonici e — alle volte — con arrivo sul terreno del «fuori campo» pochi minuti dopo l'atterraggio dell'aliante anche se avvenuto a forte distanza dalla base di partenza (tra 100 e 200 chilometri).

Non è stato trascurato il problema della misurazione a terra della direzione e della velocità del vento la cui soluzione è stata avviata con la realizzazione di un sistema di palloncini gonfiati a idrogeno collegati con filo ad un cavalletto goniometrico. Il sistema era ancora in fase di messa a punto al momento della partenza per la Finlandia e non se ne è fatto uso. Il suo pratico impiego è previsto per le prossime gare.

GLI AUTOVEICOLI

Gli autoveicoli per il traino dei rimorchi per il trasporto degli alianti sono stati richiesti, come ormai di consueto, alla FIAT S.p.A. Infatti, il merito della piena efficienza terrestre della squadra, nelle precedenti edizioni per la Polonia e la Jugoslavia, deve essere ancora una volta ricordata a credito della Casa torinese. Deve essere anche aggiunto che l'aspetto esteriore delle vetture, la uguaglianza di tipo, il completamento del parco con roulettes e con furgone-officina, facevano della squadra italiana il meglio in quanto a mezzi terrestri.

Per la spedizione finlandese ciò non è stato possibile.

Non era mutata la simpatia verso il volo a vela, ma erano mutate le condizioni strutturali dell'Azienda e lo stato generale dell'economia.

Dopo la risposta negativa della FIAT, sono stati fatti tenta-

tivi in direzione di altre marche, divisioni della FIAT stessa e non, ma senza esito.

Non è rimasta altra azione, rapida nella attuazione e valida operativamente, che ripiegare sui veicoli di proprietà dei piloti, degli aiutanti o di altri volovelisti.

Il parco dei mezzi partiti dall'Italia è il seguente:

- «Citroen DS 19»
- rimorchio tipo «Glasflügel Italiana»
- «Cirrus 75» I-URLO numero di gara OK
- «Renault R 16»
- rimorchio tipo «Glasflügel Italiana»
- «Cirrus 75» I-DAYS numero di gara 82
- «Fiat 132»
- rimorchio di produzione tedesca
- «Nimbus 2» D-7246 numero di gara WV
- «Fiat 132»
- rimorchio di produzione tedesca
- «Nimbus 2» D-0884 numero di gara SS
- «Mercedes 200 D»
- roulotte «Elnagh»
- «Fiat 131»
- roulotte «CI Europa»
- «Fiat 238» autofurgone

L'intervento fatto dal professor Piero Morelli alla vigilia della partenza ha fruttato la concreta partecipazione della FIAT Finlandia con l'assegnazione di una vettura «132» consegnata in Helsinki; la macchina è stata prontamente sostituita dopo un giorno, per avaria, con una «131» a cambio automatico dimostratasi veramente valida per il particolare impiego fatto. E' stata, infatti, la vettura più intensamente utilizzata per l'assistenza meteorologica da terra e ciò ha permesso di risparmiare alquanto le vetture di proprietà privata.

L'utilizzo dei mezzi di proprietà privata ha reso possibile, e in alcuni casi addirittura necessario, l'inserimento nella squadra di personale ausiliario. Agli ausiliari (il termine è puramente amministrativo) è stato chiesto il rimborso delle spese vive individuali (passaggi marittimi) e di provvedere in proprio alle spese di alimentazione. Gli alloggi, durante i viaggi stradali, sono stati ricavati dai veicoli privati, sia per i membri ufficiali di squadra che per gli ausiliari, epper tanto questi ultimi non sono stati richiesti di praticare alcun rimborso.

Gli alloggi per gli ausiliari durante la permanenza in Finlandia sono stati ottenuti gratuitamente.

IL VELIVOLO DELL'AERONAUTICA MILITARE

La doppia disponibilità (viaggio di andata e viaggio di ritorno) di un velivolo «C 130 Hercules» dell'Aeronautica Militare ha notevolmente alleggerito il peso del trasferimento, sia per l'onere economico, sia per il dispendio delle energie fisiche e sia, infine, per il risparmio di tempo.

Sono stati trasportati, sul percorso Malpensa-Helsinki, il giorno 5 giugno 1976, in circa 5 ore di volo:

- 15 persone (allegato A),
- 2 autovetture,
- 2 rimorchi per il trasporto degli alianti,
- 2 alianti di classe Standard: I-URLO e I-DAYS,
- 6 quintali circa di materiale vario e bagagli individuali.

A fine campionato sono stati trasportati, sul percorso Helsinki-Malpensa, il giorno 28 giugno 1976, in circa 5 ore di volo:

- 20 persone (allegato B),
- 2 autovetture,
- 2 rimorchi per il trasporto degli alianti,
- 2 alianti di classe Standard: I-URLO e I-DAYS,
- 6 quintali circa di materiale vario e bagagli individuali.

E' doveroso ricordare e ringraziare i due comandanti degli equipaggi degli «Hercules» per la comprensione avuta verso le esigenze della spedizione per via dello speciale carico installato sui velivoli a cura dei volovelisti con brillanti accorgimenti d'incastro ma superanti le prescrizioni fissate dagli standard militari riguardanti lo stivaggio.

IL TRASFERIMENTO TERRESTRE

Il viaggio di trasferimento terrestre di andata si è svolto in due sezioni:

a) La prima, partita dall'Aeroporto di Alzate Brianza alle ore 11,45 del 2 giugno 1976, e arrivata nell'Aeroporto di Räyskälä il 5 giugno alle ore 21,30 dopo essersi ricongiunta — secondo il piano di viaggio e con l'ausilio degli apparati «Alpha 100» della Genave — alle ore 19,30 sul piazzale esterno dell'Aeroporto di Helsinki con le persone e i mezzi trasportati dall'«Hercules».

Era costituita da:

- 11 persone (allegato A),
- 3 autovetture,
- 2 rimorchi per il trasporto degli alianti,
- 1 roulotte,
- 1 autofurgone,
- 2 alianti di classe Libera: D-7246 e D-0884,
- 12 quintali circa di materiale vario e bagagli individuali.

Nota: La squadra era dotata di materie prime (vetroresina, colle, materiale di supporto, eccetera) in quantità tale da consentire la effettuazione in loco di una riparazione degli alianti anche di rilevante proporzione.

b) La seconda, partita da Como nel primo pomeriggio del 5 giugno, è arrivata nell'Aeroporto di Räyskälä il mattino del giorno 8 giugno.

Era costituita da:

- 2 persone (allegato A),
- 1 autovettura,
- 1 roulotte,
- 2 quintali circa di materiale vario e bagagli individuali.

Particolarmente duro è stato il viaggio della prima sezione i cui componenti — al fine di giungere al porto tedesco di Travemünde in tempo per ottenere l'imbarco (non prenotato) sul traghetto trisettimanale per la Finlandia — si sono visti eliminare i pasti e ridurre a quattro ore la sosta notturna tra il 2 e il 3 giugno. Sosta che, forzatamente si è trasformata per i più in una scomoda sistemazione in autovettura.

Arrivati all'imbarco piuttosto provati dalla impegnativa guida di veicoli lunghi anche 15 metri e dal sorpasso sempre critico, gli uomini hanno poi fortunatamente potuto recuperare nella navigazione sul Baltico durata quasi 48 ore.

Le percorrenze puramente stradali relative al viaggio di andata sono state:

- | | | | |
|----------------------------|----|-------|----------|
| — sezione aerea, | | | |
| Helsinki-Räyskälä, | | km | 125 |
| — sezione terrestre a), | | | |
| Alzate Brianza-Travemünde, | km | 1.361 | |
| Helsinki-Räyskälä, | km | 125 | km 1.486 |
| — sezione terrestre b), | | | |
| Como-Stoccolma, | km | 2.275 | |
| Helsinki-Räyskälä | km | 125 | km 2.400 |

Il viaggio di trasferimento terrestre di ritorno si è svolto in unica colonna, costantemente collegata in fonia.

E' partita alle ore 15,00 del giorno 27 giugno dall'Aeroporto di Räyskälä (perdendo purtroppo la cerimonia di chiusura dei Campionati, ma il traghetto successivo sarebbe partito tre giorni dopo), si è imbarcata alle ore 17,30 a Helsinki, è sbarcata a Stoccolma il giorno 28 alle ore 8,00 ed è giunta alle ore 14,30 del 1° luglio nell'Aeroporto di Alzate Brianza.

Era costituita da:

- 14 persone (allegato B).

- 4 autovetture,
- 2 rimorchi per il trasporto degli alianti,
- 2 roulettes,
- 1 autofurgone,
- 2 alianti di classe libera: D-7246 e D-0884,
- 12 quintali circa di materiale vario e bagagli individuali.

Le tratte coperte giornalmente sono state:

- 27 giugno, Räyskälä-Helsinki, Km 125
- 28 giugno, territorio svedese, km 500
- 29 giugno, territorio danese e tedesco, km 700
- 30 giugno, territorio tedesco e svizz., km 670
- 1 luglio, territorio svizzero e italiano, km 405 km 2.400

Tutti i componenti la colonna meritano un cenno di encomio per il sacrificio sopportato in condizioni di avanzato affaticamento, dopo un mese di assiduo e spesso frenetico lavoro fatto durante il campionato, per alcuni senza cambio alla guida per quattro giorni, per tutti con i pasti normali ridotti a due in quattro giorni.

Nessun danno a persone o a cose, nè durante il viaggio di andata, nè in quello di ritorno. Degna di menzione la condotta di guida di Rotoli al quale (nel ritorno) era affidato l'autofurgone «238» col cambio in cattive condizioni.

Occorre aggiungere che per il disciplinato e capace comportamento dei conducenti gli alianti, nonostante le lunghe percorrenze, sono giunti sul terreno di gara in perfetta efficienza; altrettanto è avvenuto al ritorno sugli aeroporti italiani di abituale residenza.

Nessuna infrazione è stata commessa alle regole della circolazione internazionale e quindi non si è avuto alcun intervento delle polizie stradali dei Paesi attraversati.

E' indispensabile ricordare in questa relazione le centinaia di ore lavorative spese alla vigilia della partenza per il concentramento dei mezzi, per la loro preparazione tecnica (basti pensare a tutte le installazioni radio sulle autovetture con posizionamento delle antenne, stesura dei cablaggi, protezione delle alimentazioni, eccetera), per la loro preparazione amministrativa (adeguamento delle polizze di responsabilità civile per il traino dei rimorchi, ottenimento della carta verde eccetera), la loro cura diretta (ispezioni giornaliere per verifica livello olio, per controllo pressione maggiorata dei pneumatici richiesta dal traino dei rimorchi, eccetera) e infine la loro assegnazione ai responsabili della guida provenienti da sedi diverse e spesso lontane.

Ugual cosa è avvenuta al ritorno con la complessa operazione di primo concentramento e riordino generale, seguita poi dalla ridistribuzione ai proprietari dei mezzi, degli strumenti, degli effetti personali, dei documenti, eccetera. Questa operazione si è protratta per oltre dieci giorni senza peraltro giungere alla completa collocazione dei materiali. In proposito, basti pensare agli strumenti ottenuti in prestito e che devono necessariamente essere smontati dagli alianti per consentirne la pratica restituzione ai proprietari.

Al momento della stesura della presente relazione non è stata segnalata alcuna mancanza di materiali. I medesimi erano elencati in liste di controllo individuali e collettive.

IL COMPORTAMENTO GENERALE

Per quanto riguarda il comportamento dei componenti l'intera squadra italiana, esso è stato esemplare, sia sotto il profilo disciplinare che sotto quello della dedizione alla gara.

Alcuni equipaggi sono anche andati oltre gli schemi del dovere: sono stati sottoposti, infatti, specie negli ultimi giorni di campionato, a inseguimenti automobilistici quotidiani compresi tra 350 e 500 chilometri; ciò è stato sopportato passando in secondo piano l'alimentazione, la pulizia personale e qualche volta parte del riposo notturno.

I PILOTI

La presente relazione è accompagnata dalla raccolta com-

pleta delle classifiche ufficiali. Tali classifiche sono inserite nei bozzetti giornalieri (allegato C).

Da esse appare che il volo a vela italiano non aveva risultati individuali come quello raggiunto quest'anno col settimo posto di Brigliadori Leonardo da ben 13 anni, da quando cioè lo stesso Brigliadori si piazzò quarto ai mondiali svoltisi in Argentina. Il quinto posto conquistato nei campionati nazionali olandesi 1975, il titolo di campione italiano della classe Standard nello stesso 1975 e la vittoria, sempre in classe Standard, tanto nella edizione 1975 che in quella 1976 della gara con partenza simultanea di Alzate Brianza, confermano che Brigliadori è il miglior pilota italiano di classe Standard.

Egli ci ha ricompensato largamente per i lunghi anni di sacrifici fatti sia per i campionati mondiali che per altre gare internazionali. Più di una nazione, volentieri e più consistenti della nostra, ci invidiano (anche se celatamente) il suo settimo posto.

Per il completamento della figura e della personalità del nostro pilota occorre aggiungere che egli si è comportato, anche per l'aspetto non strettamente riguardante il pilotaggio, con estrema serietà. Il legame con i tre aiutanti è stato molto stretto per l'intera durata della missione.

Monti Roberto, esordiente su terreno mondiale, mette all'attivo due grossi meriti. Anzitutto ha appoggiato in modo esemplare, pur senza perdere nulla della propria personalità, la condotta di gara di Brigliadori: la tenuta della coppia fino al possibile non è passata inosservata e tale condotta, prevista e voluta, è propria del pilota di levatura internazionale. La sua vittoria nella quarta prova di allenamento ufficiale (11 giugno 1976, triangolo di 324 chilometri a 110 chilometri orari) lo conferma, senza ombra di dubbio, 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. Analizzare, in proposito, le risultanze di Stouffes e Oye. Sono due meriti che convincono e tranquillizzano un selezionatore anche esigente.

Vergani Walter, sei volte campione italiano di classe libera e veterano di diversi mondiali, dato alla vigilia finlandese tra i migliori concorrenti per maturità ed esperienza, è stato la nostra inattesa delusione.

Molto probabilmente il fuori campo della prima prova, a poche decine di chilometri dalla partenza, ha influenzato tutte le prove successive. Ma più probabilmente ancora l'incalzare dei giovani piloti si è fatto — dall'Est, dall'Ovest e dall'altro emisfero — assai aggressivo. Tanto Vergani, quanto il selezionatore, ne devono tenere conto.

Gavazzi Marco, nostro secondo esordiente su terreno mondiale, ha volato e gareggiato encomiabilmente. Più degli altri tre nostri piloti 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 gara fatta disputare contro il buon senso comune o forse anche 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 più regionale che mondiale.

Abbiamo fatto alcune insistenze autunnali nel 1975 per inserire Gavazzi nella rosa dei quattro (così come in primavera lo avevamo fatto per Monti): 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 stretti in occasionali plotoni di 6-8 macchine e che dai 400 ai 700 metri — rimasto per oltre due ore il valore del plafond pratico — non riuscivano a distinguere, per via della caligine, i campi erbosi dai laghi. In condizioni di rischio così marcato le squadre di recupero tentavano di precedere gli alianti alla ricerca di un prato ove far atterrare in fonìa il proprio pilota.

Questo ultimo quasi tragico atto di una prova da non assegnare per motivi di sicurezza (lo stesso giorno, la prova del-

la classe Standard è stata annullata) non ci sembra possa toccare l'affermazione aritmetica di un terzo posto, un quinto, un settimo, due decimi e un trentaduesimo.

GLI AIUTANTI

La dedizione alla gara e lo spirito di sacrificio citati nel precedente capitolo «Il comportamento generale» non sono valori completi se staccati dal senso di ammirazione e di sicurezza provati da chi ha avuto la responsabilità di guidarli.

La efficienza collegialmente completa ci sembra il miglior risultato della lunga preparazione invernale e primaverile confermando, ancora una volta, l'avversione di questo sport per le improvvisazioni e i tempi corti.

Riteniamo doverosa la citazione nominativa di tutti gli aiutanti in questo documento affinché rimanga traccia della loro buona opera e del riconoscimento, da parte nostra, del loro valore:

- OK Brigliautori:
Balconi Luigi, Brigliautori 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.

I RAPPORTI INTERNAZIONALI

Le pubbliche relazioni sono state frenate per modestia fino a quando non abbiamo avuto in luce Brigliautori e Gavazzi. Saggiato poi il terreno in direzione delle squadre più amiche (Argentina, Austria, Brasile e Germania), abbiamo ritenuto opportuno assecondare l'iniziativa di alcuni membri della squadra dedicatisi con entusiasmo alla preparazione di un incontro all'aperto con offerta di spaghetti e di vino, italiani naturalmente e dall'Italia portati a cura della colonna terrestre.

Abbiamo offerto anche l'ultimo numero di VOLO A VELA, giunto in Finlandia per via aerea.

Abbiamo avuto la soddisfazione di vedere il nostro invito

accettato da circa un centinaio di persone — piloti, organizzatori e aiutanti — trattenutesi a lungo in colloqui molto amichevoli e il cui tema principale era rappresentato da Rieti, ritenuto da tutti terreno da campionato mondiale. Ci siamo così resi conto di persona che la fama del nostro clima volovelistico è diffusa in misura almeno europea.

CONCLUSIONE

Ogni Paese dedica parecchie preziose energie alla preparazione di ciascun incontro mondiale e non sempre tali sforzi sono coronati dall'alloro. Vedasi, per quest'ultima edizione, la posizione dei nostri validi vicini Francia e Svizzera. L'Italia si è riaffacciata nella prima decina di ciascuna classe e vista la situazione interna si può oggettivamente affermare che tali risultati sono proporzionati a quello che facciamo per il volo a vela nazionale.

Per migliorare ulteriormente dopo l'incoraggiante esperienza finlandese, ci sembra necessario: favorire il volo in coppia, continuare ad iscrivere nei prossimi campionati il massimo numero ammesso di piloti, inserire tra gli aiutanti i giovani piloti più agonisticamente promettenti, favorire anche finanziariamente la partecipazione di nostri piloti a gare straniere di alto livello (campionati nazionali polacchi, austriaci e svizzeri oltre alle classiche di Angers, Vinon e Hahnweide) e, infine, allargare la direzione della squadra da uno a tre responsabili: dell'amministrazione e della rappresentanza, delle operazioni di volo e della logistica.

Le notizie dai Campi di Volo appariranno sul prossimo numero. I Corrispondenti che non hanno ancora inviato le loro relazioni sono invitati a provvedere con premura. Grazie.

COMPONENTI ELETTRONICI



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

Decisioni in volo

(dal libro "Soaring Cross Country,, di Ed Byars e Bill Holbrook)

Ed Byars è uno dei buoni volovelisti americani, professore universitario di meccanica teorica ed applicata. Bill Holbrook è di professione pilota di executive jet, ma è sopra tutto noto per i suoi voli lungo gli Appalachi, in gara con Striedeck nello strapparsi a vicenda il record mondiale di andata e ritorno (che Striedeck ha recentemente portato a oltre 1600 Km.).

Entrambi sono promotori di Soaring Symposia, ente organizzatore di simposi tecnici «dedicati a rendere migliori i buoni piloti». Ai simposi partecipano notissimi piloti e studiosi, e gli atti, che riportano relazioni e discussioni, sono fonte di notizie estremamente interessanti. Per Soaring Symposia i due hanno scritto insieme «Soaring Cross Country», destinato a insegnare al principiante a tagliare il cordone ombelicale che lo lega al campo e ad affrontare il volo di distanza, ma ricco di nozioni utili anche a piloti più esperti.

Ho ritenuto particolarmente interessante ed utile a molti lettori il quinto capitolo, «Decisioni in volo», di questo libro scritto in maniera estremamente piana e chiara.

La traduzione, qua e là abbreviata, è stata generosamente autorizzata da Bill Holbrook, che mi sento in dovere di ringraziare, attraverso il comune amico Piccagli.

SMILIAN CIBIC

1. Introduzione

Uno dei problemi fondamentali per il volo di distanza è costituito dalle decisioni. Alcune, molto importanti, vanno prese prima del decollo, come la scelta del tema e la programmazione del volo. Ma cruciali sono quelle prese tra lo sgancio e l'atterraggio, ed è di queste che ci occuperemo.

Precisiamo innanzitutto che il nostro è **uno sport da corsa**. Il volo fuori campo è una corsa contro il tempo, sia nelle prove di velocità che in quelle di distanza. In queste ultime infatti percorrere la massima distanza significa ottenere la massima velocità nel tempo disponibile per il volo.

Pertanto tutte le decisioni che non riguardino la sicurezza del volo devono tendere a far percorrere la massima distanza nel minimo tempo, e del fattore tempo devono essere ben consci i piloti che, non accontentandosi di girare sopra il campo la domenica pomeriggio, vogliono avere successo in questo gioco.

2. Decisioni allo sgancio

La prima è quella di non sganciarsi troppo presto: anche se durante il traino vi sembra di attraversare termiche molto forti, proseguite, pur cercando di tenerle in mente, fin verso i 500-600 metri.

La seconda decisione importante subito dopo lo sgancio è di rimanere nella prima ascendenza che trovate (a meno che il vento non sia tale da trascinarvi via dal campo) quando siete sotto i citati 500-600 metri.

La terza decisione è quella di non allontanarsi dal campo se non si è sicuri, diciamo al 95 per cento, di restare per aria. E' sempre una buona regola saggiare l'aria e guardare che cosa succede agli altri, se ce ne sono.

3. Banda di quota

Dal momento in cui ci si allontana dal campo ha inizio

una serie di decisioni estremamente importanti. Gioverà all'inizio formarsi un programma mentale dell'intero volo, verificarlo poi continuamente in relazione all'andamento effettivo e variarlo man mano, se necessario, per portare a compimento nel migliore dei modi il tema predeterminato.

Un elemento importante del volo sarà la banda di quota, ovvero la fascia di altezza entro la quale dovete volare. Detta fascia si estenderà da un livello inferiore di sicurezza ad una quota superiore alla quale le ascendenze si sono indebolite al punto che non vale più la pena di continuare a salire.

I limiti inferiore e superiore di tale fascia sono determinati non solo dalla forza delle ascendenze (a loro volta funzioni dell'ora del giorno, del tempo ecc.), ma anche dal terreno, dalle nubi, dalla visibilità, dall'affollamento del roccolo, dalla lunghezza del tema e da altri fattori di cui più avanti.

4. Quando lasciare la termica

Il più grande errore del principiante è di rimanere troppo a lungo in una termica, anche quando non conviene più. E' un errore naturale, in quanto la prima cosa che si impara è di salire più in alto possibile, e basta. Ma è un grande passo l'imparare a lasciare una termica ancora «buona», ma non più abbastanza per massimizzare la velocità.

Per essere più precisi e dare una regola generale diremo che nelle ore centrali di una buona giornata, durante un tema medio, con sommità delle termiche secche o base cumulo oltre i 1200-1500 metri ground, si dovrebbe lasciare un'ascendenza quando nella sua parte superiore il suo valore scende, per uno o due giri, al 70-80% del suo valore massimo.

Ricordatevi bene questa regola generale!

Il valore di 70-80% è basato sulla presunzione che sia

possibile planare alla velocità ottimale fino alla termica successiva, centrarla e utilizzare nuovamente i massimi valori di ascendenza.

Il valore va diminuito, anche drasticamente, se più avanti lungo la rotta:

1. le formazioni di cumuli sembrano meno buone
2. c'è copertura
3. ci sono temporali o ombre di cumulonembi
4. il terreno è più mosso o più alto
5. il terreno è bagnato

oppure se:

6. ci si avvicina al pilone
7. è il momento di iniziare la planata finale.

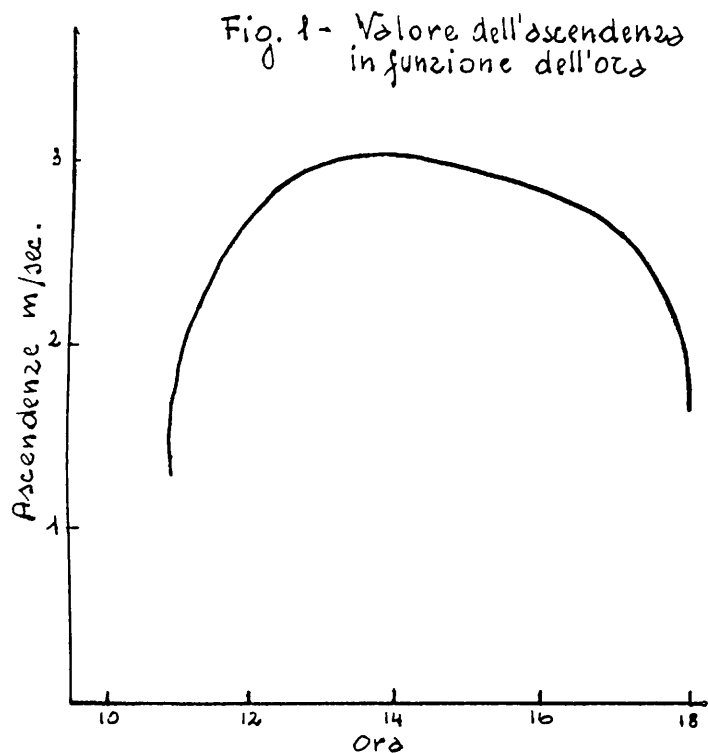
In presenza di cumuli spesso l'ascendenza è forte fino alla base, che in questo caso diventa il limite superiore della banda (a meno di entrare in nube).

Quanto i fattori sopra citati debbano influenzare la banda dipende dall'esperienza del pilota. Quello meno esperto si terrà sul sicuro e tenderà a salire di più prima di procedere. La capacità di giudizio che qui si richiede è uno dei fattori che distingue i campioni dai quasi campioni.

5. Banda di quota in funzione dell'ora del giorno

L'ora del giorno influenza molti parametri importanti del volo, e tra questi la banda di quota. Qualche schizzo ci aiuterà a spiegarci.

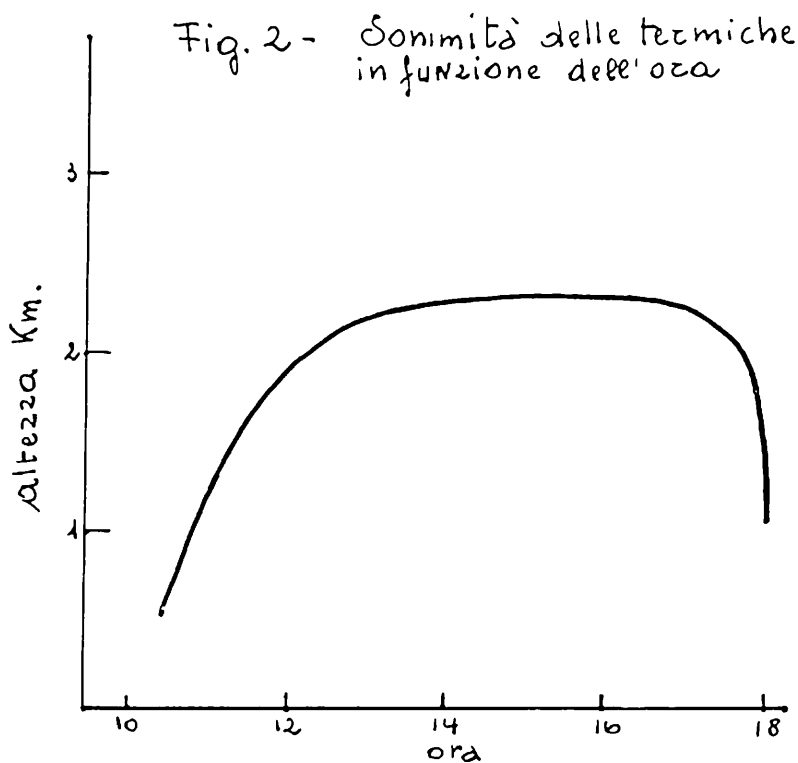
La fig. 1 rappresenta l'andamento dei valori delle ascendenze, la fig. 2 la sommità delle termiche in funzione dell'ora del giorno. In entrambe le figure più che i valori assoluti sono importanti gli andamenti.



Dalla fig. 1 rileverete come le ascendenze si rinforzano piuttosto rapidamente all'inizio della giornata e altret-

tanto rapidamente si affievoliscono alla fine. Dalla fig. 2 rileverete il graduale innalzarsi della sommità fin verso la metà della giornata, e una relativa costanza della quota fin quasi alla fine. L'ultima termica ha spesso la sommità alla quota di quelle delle ultime ore.

Così stando le cose, in una buona giornata non influenzata da bruschi cambiamenti d'aria od altri fattori imprevisti, la fig. 3 ci dà un tipico diagramma della banda di quota sempre in funzione dell'ora del giorno. In essa la linea continua dà un tipico andamento della sommità delle termiche, mentre le due linee tratteggiate delimitano, in alto e in basso, la banda. La presenza di cumuli può far coincidere la sommità della banda con la base cumulo.



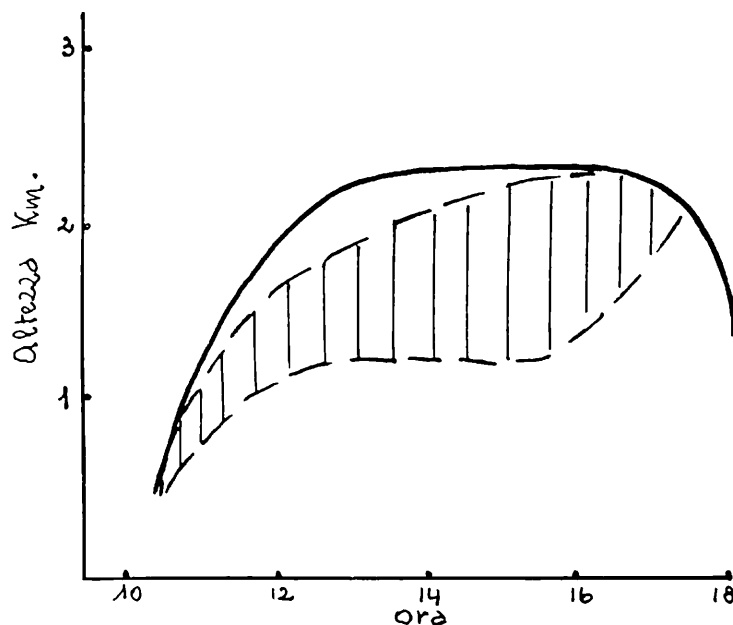
Notate come la banda è stretta all'inizio della giornata (che potreste dover sfruttare per un volo molto lungo) e come la sua sommità coincide praticamente con quella delle termiche. La banda si allarga quindi nelle ore centrali e il suo limite superiore si allontana dalla sommità delle termiche. Verso la fine della giornata la sommità della banda torna a coincidere con quella delle termiche, ma il suo limite inferiore si alza rapidamente e costringe ad essere più prudenti: **non c'è alternativa all'essere alti alla fine della giornata.**

La fig. 4 ci riporta a quanto detto nel par. 4 e dà, in linea continua e sempre in funzione dell'ora, i massimi valori di salita nelle termiche (ci riferiamo ovviamente a medie su uno o più giri e non a punte istantanee), mentre la curva tratteggiata più bassa ci indica i valori ai quali deve scattare la decisione di abbandonare la termica, considerando che le condizioni sulla rotta siano buone e che la decisione non sia influenzata da alcuno dei fattori citati nel paragrafo precedente.

Ripetiamo ancora che, come potete rilevare dai diagrammi, si dovranno sfruttare le termiche fino alla sommità

nelle parti iniziale e finale della giornata e abbandonarle invece verso i 3/4 della loro altezza nelle ore centrali. Si può generalmente determinare con una certa approssimazione, viste le condizioni della giornata, il tempo richiesto per un tema prefissato. Usando il diagramma della fig. 4 si potrà scegliere l'ora della partenza, come mostrato dall'esempio in figura, in modo da sfruttare per lo svolgimento del tema il periodo migliore. In caso di gara di velocità o tentativo di record sarà opportuno andare in volo un'ora prima del tempo previsto per la partenza per valutare l'altezza e la dimensione delle termiche, la variazione dei valori di salita con la quota, e verificare la prevista evoluzione di questi fattori nel tempo.

Fig. 3 - Banda di quota in funzione dell'ora.



Richiamiamo ancora la vostra attenzione sull'indebolimento delle termiche e sul restringimento della banda verso sera, e sulla conseguente necessità di stare alti alla fine della giornata e possibilmente iniziare la planata finale dalla sommità dell'ultima termica.

6. Quando fermarsi e termicare (fondo della banda di altezza)

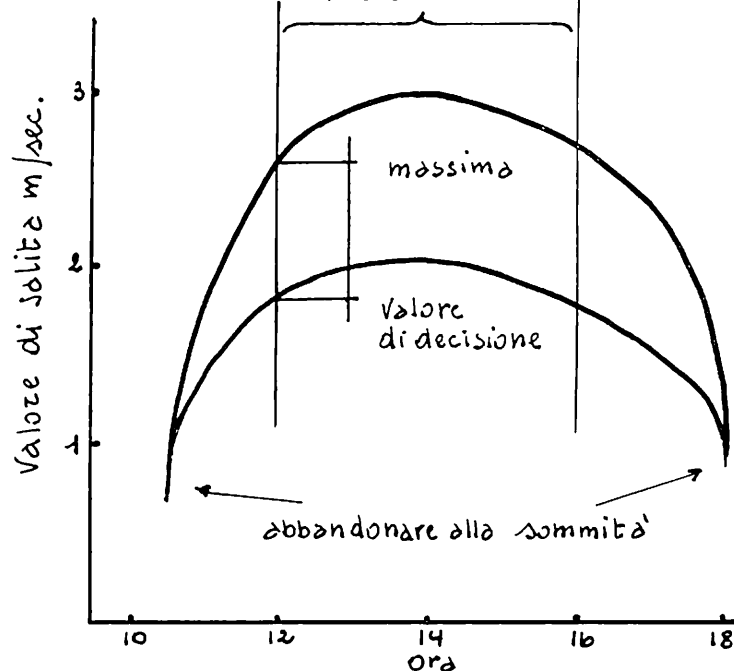
Parleremo ora di un'altra decisione importante: quando fermarsi a termicare, o, per meglio dire, come evitare di finire per terra.

Non c'è sensazione più spiacevole dell'accorgersi troppo tardi che si sarebbe dovuto fermarsi qualche chilometro più indietro e 200 metri più alti.

Questa decisione ha fatto venire i capelli grigi a molti piloti. Vorremmo veramente che ci fosse qualche risposta magica, un numero da tenere a memoria e da rispettare sempre; ma, come avete capito, questa risposta non esiste. Possiamo solo discutere i parametri e

le condizioni determinanti e tentare di aiutarvi a decidere meglio.

Fig. 4 - Valore di decisione in funzione dell'ora
durata del tempo



Senza perdere altro tempo vi daremo la seguente regola empirica: nella parte migliore di una buona giornata, con molte buone termiche davanti, non fermatevi davanti ad ognuna di esse (rallentate soltanto attraversandola) se siete solo due o trecento metri sotto la quota alla quale avete lasciato la salita precedente. Potreste fare un'eccezione solo se incocciate in un nucleo molto forte ed il vostro vario ben compensato vi dice che è notevolmente più forte (p. es. del 50%) dell'ultima termica utilizzata. E adesso rileggete più volte questo capoverso e meditatelo bene.

Supponiamo che non sia una buona giornata o che più avanti non sembri proprio fumante. In questo caso ricompaiono i fattori influenti, per cui l'altezza alla quale fermarsi e termicare dipende da:

1. tipo di nubi più avanti (cumuli buoni o in disfaccimento, copertura ecc.)
2. tipo di terreno più avanti:
 - a) nei riguardi dell'atterrabilità
 - b) nei riguardi delle buone sorgenti termiche
3. vicinanza del pilone o della meta
4. ora del giorno.

Riassumendo, la decisione sul quando fermarsi e termicare dipende dalle vostre probabilità di rientrare o atterrare con sicurezza. Alcuni piloti adottano come regola di sfruttare ogni ascendenza sotto i 600 metri o, verso la fine della giornata, sotto i 900 metri. Tale regola sarebbe impensabilmente prudente per i migliori piloti da competizione in zone buone e in una buona giornata. I valori citati possono invece essere troppo bassi quando terreno e giornata sono sfavorevoli.

(segue)

Gestetner

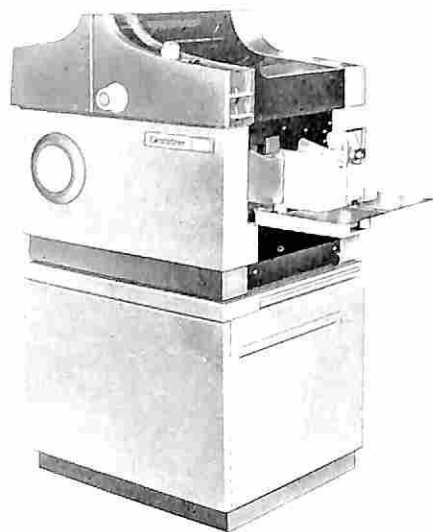
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

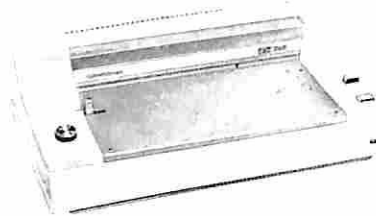
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



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

Perchè il bianco è così insostituibile?

di John P. Green

(Il problema della colorazione negli alianti)

Tradizionalmente gli alianti in fibra di vetro vengono prodotti soltanto in colore bianco, e anche le rifiniture colorate sono scelte raramente dalle ditte produttrici. Ci sono alcune ragioni evidentemente valide per attenersi al bianco, e le esamineremo brevemente, elencando i maggiori inconvenienti del colore.

- 1) In un aliante riparato professionalmente, è praticamente impossibile sapere dove è avvenuto un danno, se il colore utilizzato è il bianco. E' invece molto problematico ottenere riparazioni invisibili su strutture colorate; è infatti una enorme difficoltà trovare un colore che si avvicini in misura accettabile al colore originale.
- 2) Il mondo volovelistico ha da tempo mostrato di gradire il fatto che l'aliante in fibra sia bianco. D'altro canto l'interesse primario è rivolto verso le prestazioni ed il costo, non certo verso il colore. Quindi perchè correre rischi su qualche cosa di così nuovo e non sperimentato?
- 3) Disponendo di un mercato limitato come quello degli alianti, come potrebbe una ditta sperare di scegliere colori e sfumature secondo il gusto del pubblico? Produrre un aliante colorato non è un compito semplice e, quindi, perchè correre rischi su qualcosa che procurerebbe aggravio di lavoro?
- 4) Ed infine, l'argomento principale, che costituisce l'oggetto di questo articolo, e cioè il problema dell'innalzamento della temperatura sulla superficie di un aliante colorato, quando esposto alla luce del sole. Considerando i rischi della distorsione delle strutture dovute alla dilatazione termica e dell'intenerimento dei materiali, ci sono motivi più che sufficienti per una logica preoccupazione.

La citazione che segue è tratta direttamente dall'opuscolo illustrativo di un moderno aliante in fibra di alte prestazioni:

«La sola finitura disponibile è quella in bianco, allo scopo di ridurre al minimo il riscaldamento superficiale». Se fosse possibile ignorare quest'ultimo serissimo fattore, le altre obiezioni sarebbero facilmente superabili. Se infatti il riscaldamento della superficie non fosse un problema, probabilmente al giorno d'oggi si prenderebbe in considerazione la fibra colorata.

Ci si potrebbe però chiedere che scopo ha porsì tanti problemi sul colore. La risposta è semplice: «Rendere l'aliante facilmente visibile».

Si immagini ad esempio questo quadro: un cielo lattiginoso, con un orizzonte mal definito, il sole in una posizione da tardo pomeriggio che riduce la visibilità. In una tale situazione alianti dalla linea affusolata, e quin-

di scarsamente visibili, potrebbero trovarsi in circostanze pericolose in mezzo ad altri aeromobili.

In alcuni paesi d'Europa si è già preso in considerazione il problema e così determinate parti dell'aliante sono ora colorate vivacemente per migliorare la visibilità. Tuttavia l'efficacia di questo accorgimento è relativa e sarebbe necessario fare qualcosa di più, eventualmente colorando tutto l'aliante.

Lo scopo di questo articolo è di studiare le relazioni intercorrenti tra il colore e il riscaldamento della superficie in seguito ad una esposizione diretta e continua alla luce solare.

Cominciamo con una rassegna molto breve dei principi fondamentali mantenendo gli aspetti tecnici di questa questione entro limiti modesti. La luce del sole, che è una forma di energia, non può essere percepita finché non colpisce un oggetto e non si trasforma in luce utile o calore. Le superfici colorate di bianco e lucide generalmente tendono a riflettere l'energia radiante. Le superfici scure invece la assorbono. Quando una superficie assorbe parte della luce del sole che la raggiunge, l'energia assorbita si manifesta sotto forma di calore e la superficie si riscalda rapidamente.

Con una definizione piuttosto vaga si può dire che un pigmento è una sostanza che assorbe alcuni colori e, in modo predominante, ne riflette altri. La luce del sole comprende tutti i colori dello spettro, ciascuno con una propria lunghezza d'onda. I vari pigmenti hanno ciascuna una propria capacità di separare queste lunghezze d'onda assorbendone alcune e riflettendo le altre. L'occhio umano riceve questi riflessi sotto forma di colore sensibile. Il bianco completamente puro riflette circa il 90 per cento della luce totale che gli arriva; e dà luogo ad un piccolo immagazzinamento di calore. Il nero più puro assorbirà circa il 95 per cento della luce totale che gli arriva; non deve quindi sorprendere il notevole aumento di temperatura che ne consegue.

Ma cosa accade con i sette colori dell'iride prima e con tutte le sfumature che ci sono tra l'uno e l'altro? Quale effetto avranno essi sul riscaldamento della superficie?

Per rispondere a queste domande è stato condotto un programma sperimentale basato su migliaia di rilevamenti di temperature con dozzine di campioni colorati.

Le prove sono state effettuate nel New Jersey negli anni dal 1972 al 1974. Per simulare con verosimiglianza le condizioni che si possono avere alla superficie di un aliante reale i campioni erano costituiti da scatole di polistirolo che avevano le dimensioni esterne di circa 15 x 15 x 12 cm. con pareti spesse 2,5 cm.

Un lato di ciascuna scatola era stato rimosso e sostituito con un pannello in fibra di vetro colorato. Un certo numero di questi campioni sono stati preparati nei vari colori e sfumature in aggiunta a quelli bianchi e neri.

Per completare il dispositivo di ogni scatola è stato introdotto un termometro a mercurio che attraversava una delle pareti ed aveva il bulbo sensibile a contatto col pannello colorato, ben fissato nella sua posizione con resina epossidica.

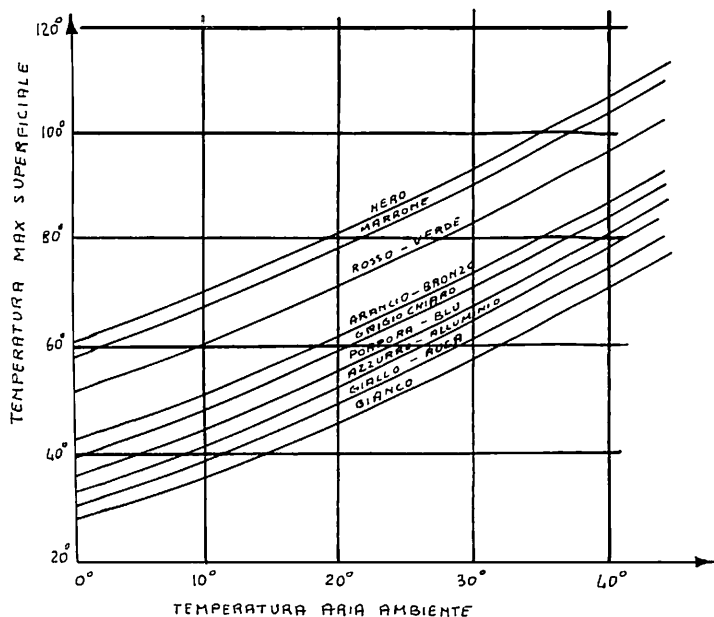


Fig. 1

Si è costituito così un ambiente ermeticamente chiuso, con cinque pareti ben isolate e, come sesto lato, un pannello in fibra di vetro colorato. E' evidente l'analogia con la reale struttura di un'ala o di una fusoliera. Le prove vere e proprie sono state condotte come segue: i campioni di prova erano montati su una semplice intelaiatura, con le superfici colorate disposte perpendicolarmente ai raggi del sole. Questa intelaiatura veniva continuamente inclinata e girata in modo da mantenere la perpendicolarità con la fonte di energia; la temperatura dell'aria circostante e la temperatura di ogni campione venivano continuamente rilevate finchè non si raggiungeva la punta massima per le condizioni esistenti. Questo procedimento è stato ripetuto tante volte da assicurare una serie di valori statisticamente validi. L'espressione «aria circostante» si riferisce sempre alla temperatura del bulbo secco, rilevato all'ombra ed espresso in gradi centigradi. Questa prova esige un cielo molto limpido senza la minima formazione di nubi o foschia. Infatti anche la più leggera foschia a mala pena percettibile all'occhio avrebbe causato immediatamente l'abbassamento della temperatura dei campioni portando alla fine della prova. Inoltre il più leggero soffio di vento avrebbe costituito un notevole fattore di raffreddamento; ecco perchè le prove sono state condotte in aria molto calma.

Lo scopo ultimo era quello di determinare a quale temperatura massima verrebbe a trovarsi la superficie di

un aliante colorato, parcheggiato sotto un sole ardente, non velato da nessuna nuvola o da nessuna ombra, senza il più leggero soffio di vento e in una zona di grande altitudine. Dopo due anni di prove sono stati selezionati dati significativi per tracciare il grafico relativo alle curve di innalzamento della temperatura per ciascun colore (fig. 1). In questo grafico l'asse delle ascisse rappresenta l'aria circostante, e quello delle ordinate rappresenta la massima temperatura del campione.

Come previsto le curve toccano valori massimi per il nero e minimi per il bianco. Queste curve sono semplicemente la rappresentazione grafica delle più alte temperature registrate per ciascun colore, in presenza di temperature ambientali comprese fra 0° e 45°.

Interpretazione dei risultati

Vediamo dunque quale applicazione pratica si può dare a questi dati.

Le curve indicano chiaramente che la superficie di un aliante nero raggiungerebbe una temperatura superiore a quella circostante di circa 60-65°. Per esempio in una giornata in cui si registrino 35° all'ombra, la superficie di un aliante nero raggiungerebbe la temperatura di ebollizione dell'acqua. Non abbiamo certo l'intenzione di proporre aliante neri, però anche questo fatto può essere utile, infatti dovendo lavorare a grandi altitudini, a temperature molto rigide, potrebbe convenire dipingere tutta la zona dell'abitacolo e anche una parte del tettuccio con un colore nero asportabile, in modo che si ottenga un certo aumento di temperatura nell'abitacolo stesso.

Il grafico indica anche che un aliante completamente bianco potrebbe raggiungere una temperatura superiore a quella ambientale di circa 30°, molto minore rispetto alla curva corrispondente di un aliante nero. Riguardo poi alle curve dei colori, vediamo che il marrone dimostra una spiccata tendenza ad assorbire calore, non molto diversamente dal nero. Colori come il rosso o il verde vanno evitati se non si gradiscono temperature delle superfici anche moderatamente elevate. L'arancione e il marrone rossiccio si trovano più o meno nel mezzo della scala dei valori, l'arancione però ha la caratteristica di essere molto visibile. I colori più freddi sono il rosa, il giallo e il blu chiaro, insieme a tutte le tinte pastello. Notare la posizione del campione alluminio.

Conclusione

Il lettore dovrebbe considerare i valori dati in questa trattazione come una semplice indicazione approssimativa di ciò che ci si potrebbe aspettare.

E' molto importante che ci si renda conto della vastità di questo problema. Per ogni colore ci sono innumerevoli sfumature e gradazioni tutte con differenti capacità di assorbire o di riflettere l'energia solare ed è possibile che la posizione di due colori adiacenti nel grafico possa invertirsi in seguito allo scurimento di uno o alla aggiunta di bianco a schiarire l'altro.

D'altro canto lo scopo di questo articolo non è quello

di esaurire l'argomento, pro o contro, in merito all'uso del colore per gli alianti in fibra. Ciò richiederebbe un completo programma di prove fisiche per sviluppare dei dati attendibili. Tuttavia, i numeri che appaiono sul diagramma, suggeriscono chiaramente che in alcune zone del paese, con determinati colori, il surriscaldamento provocato dalle radiazioni solari potrebbe presentare un grosso problema.

D'altronde potremmo anche immaginare che alcune delle tinte pastello come il giallo chiaro, il rosa e l'azzurro polvere si potrebbero usare senza pericolo nelle finiture degli alianti in fibra.

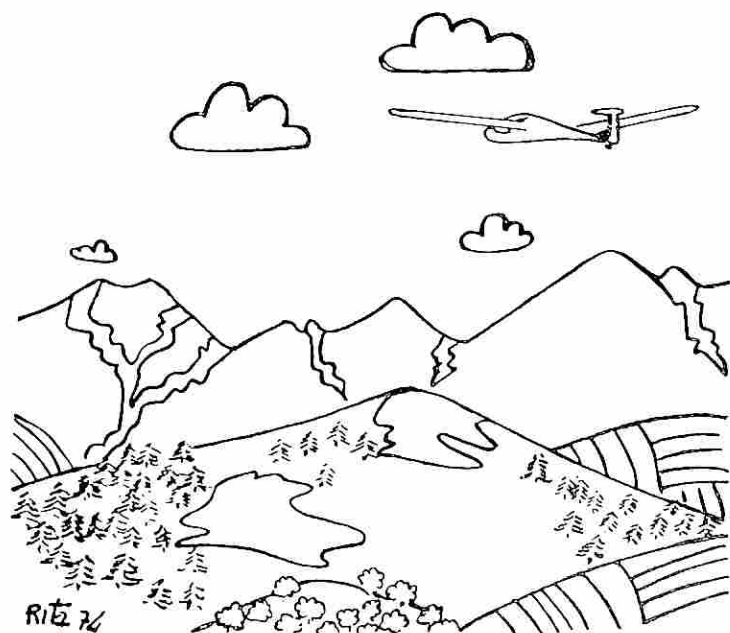
Ma il problema resta evidentemente quello di stabilire fino a che punto ci si può spingere.

(N.d.tr. - A questo punto l'autore conclude, ma sarebbe interessante confrontare questi dati con quelli relativi al comportamento delle strutture in vetroresina al variare della temperatura. Sarebbe così possibile completare il quadro valutando quale gamma di colori sarebbe eventualmente accettabile).

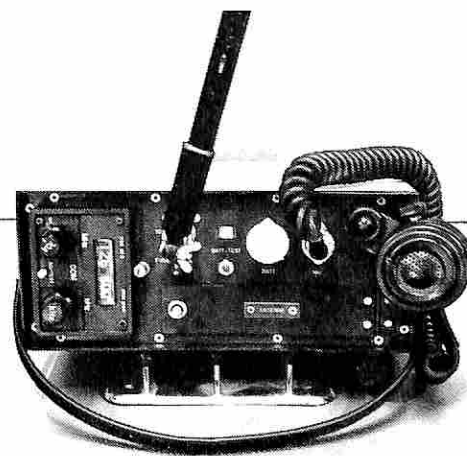
(traduzione a cura di Pierluigi Duranti)

PROSSIMAMENTE:

- *I migliori del mondo... in un campo di trifoglio*
- *Il «Sollfahrt» nel volo a vela*
- *Caratteristiche tecniche del nuovo LS 3*
- *L'indicatore di coefficiente di portanza*
- *Misura dell'intensità e direzione del vento*
- *L'attività della Commissione di Specialità*



**..... ecco
la nuova
linea DITTEL**



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

- **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**

Le classifiche del Campionato 1976 dei soli concorrenti italiani

Le classifiche del Campionato 1976 rielaborate in base ai risultati conseguiti dai soli concorrenti italiani hanno bisogno di alcuni chiarimenti.

S'intende che sono stati utilizzati i dati già noti relativi alle velocità, distanze percorse, penalità applicate.

Si è ritenuto opportuno per ogni prova indicare i dati su cui sono stati effettuati i calcoli (numero partiti, numero arrivati, numero qualificati, Day factor) e la suddivisione dei 1000 punti fra punti per la distanza e punti per la velocità.

I risultati sono presentati in ordine di classifica generale per poter dare la possibilità di confronto con quella generale comprendente anche gli stranieri.

A questo punto si può constatare che se dalle classifiche finali del campionato depenniamo gli stranieri la classifica degli italiani non corrisponde come ordine a quella rielaborata.

Nella Standard Gavazzi M. precede al 3° posto Perotti Nino (4°); dall'11° al 17° posto risultano vari spostamenti; agli ultimi posti Acquaderni guadagna su Cibic.

Nella Libera un solo spostamento: Villani G. precede al 2° posto Caraffini Antonio che scende al 3° posto.

Il motivo di questi spostamenti è la presenza degli stranieri che influiscono sui dati utilizzati nelle formule e in particolare sul rapporto n/N cioè arrivati rispetto ai partiti.

A scopo di chiarimento esaminiamo il corso Villani - Caraffini. Nella tab. 1 sono esposte le differenze di punteggio guadagnate da un concorrente sull'altro nelle varie prove.

Tab. 1

Prove	Classifica Campionato		Classifica solo Italiani	
	Punti in più di Villani	Caraffini	Punti in più di Villani	Caraffini
2/8		24		25
3/8	119		123	
4/8	92		90	
5/8	—	—	—	—
7/8	117		111	
8/8	43		44	
9/8		367		326

Dalla tabella si può constatare che le variazioni sono

piccole esclusa la prova del 9 agosto in cui i 367 punti guadagnati da Caraffini si riducono nella nuova classifica a 326.

In tal modo Villani scavalca Caraffini.

Nelle prove del 9 agosto ben tre stranieri (su quattro partiti) sono arrivati al traguardo e così il rapporto 4 arrivati su 14 di italiani nella classifica del Campionato sale a 7 su 18.

I punteggi analitici dei due concorrenti sono i seguenti:

	Villani		Caraffini			Diff.
	Pd	Pv	Pd	Pv	P	
Campionato	581	0	674	274	948	367
Solo Italiani	656	0	760	222	982	326
Variazioni	+ 75		+ 86	- 52	+ 34	- 41

Si nota che nella classifica per soli italiani:

- aumenta il punteggio per la distanza e diminuisce quello per la velocità;
- ambidue i concorrenti guadagnano punti per la distanza;
- a Caraffini si riduce il vantaggio perchè prende meno punti per la velocità.

L'influenza dei concorrenti stranieri in questa prova è stata sensibile provocando differenze più accentuate.

Per quanto riguarda la prova del 9 agosto nella classe Standard le variazioni ai primi posti di quella prova derivano sempre dalla presenza degli stranieri (5 arrivati di cui 3 ai primi posti).

Senza gli stranieri si riduce il punteggio per la Velocità e si attenuano le differenze di punti fra i concorrenti italiani.

Gritti con una penalità di 50 punti si vede così eliminato il vantaggio che aveva sugli altri.

Classifica - Campionato:

- 1) Gritti p. 969 - 50 = p. 919
- 2) Perotti p. 913
- 3) Gavazzi p. 903

Classifica degli Italiani:

- 1) Perotti p. 961
- 2) Gavazzi p. 954
- 3) Gritti p. 1000 - 50 = p. 950

Considerato che quest'anno la classifica con i soli italiani è stata eseguita ufficialmente si possono porre in discussione varie argomentazioni che ci riserviamo a parte di svolgere in un prossimo articolo.

Anche la prova del 5 agosto per la classe Libera merita considerazioni generali sulle disposizioni del regolamento e che illustreremo a parte.

Basta qui far presente che, depennati dalla classifica gli stranieri, in quella prova solo due italiani su quattordici hanno superato la distanza di qualificazione per cui la prova, ai sensi degli art. 18.1, 19.2.3 e 17.1, viene considerata come prova di distanza su rotta prefissata senza l'applicazione del fattore di riduzione «Day factor» riservato solo alle prove di velocità (art. 19.3).

Francesco Pace

CLASSE STANDARD

	2-8	3-8	4-8	5-8	7-8	8-8	9-8	Totale	su max	%
1										
2	795	19	739	8	774	8	813	3(11) 950	su 6.511	87,28
3	776	22	792	2	948	1	1000	3(4) 950	su 6.511	86,46
4	763	3	972	20	250	3	884	2(3) 954	su 6.511	85,31
5	820	1	1000	2	814	5	856	1(2) 961	su 6.511	85,27
6	436	10	893	5	812	2	890	8	su 6.511	83,22
7	759	4	969	3	844	18	428	6	su 6.511	82,04
8	773	6	917	6	811	6	839	11	su 6.511	79,48
9	686	7	257	17	257	13	767	13	su 6.511	73,10
10	573	15	844	20	250	4	860	8	su 6.511	69,34
11	740	2	984	20	208	24	344	13	su 6.511	67,86
12	198	9	898	12	656	5	905	10	su 6.511	66,24
13	198	5	952	14	342	15	705	11	su 6.511	65,79
14	694	13	868	26	216	2	975	12	su 6.511	65,62
15	672	8	909	21	372	15	837	13	su 6.511	65,19
16	409	14	865	17	298	14	849	14	su 6.511	63,87
17	379	12	877	13	357	10	804	15	su 6.511	63,52
18	104	11	880	18	284	17	660	16	su 6.511	63,10
19	198	16	808	7	777	12	800	17	su 6.511	59,13
20	389	20	657	11	665	21	372	18	su 6.511	52,30
21	198	21	641	14	401	9	812	20	su 6.511	50,92
22	198	22	249	16	339	14	730	21	su 6.511	50,69
23	198	26	159	23	141	18	428	22	su 6.511	49,05
24	198	25	201	18	284	16	674	23	su 6.511	34,64
25	158	18	794	9	769	25	254	NP	su 4.550	47,40
26	331	24	219	14	342	18	428	NP	su 4.550	45,53
	26	Pd:	26	26	Pd:	26	Pd:	24	Pd:	
	11	645	21	322	12	612	17	451	5	825
	17	Pv:	23	Pv:	19	Pv:	25	Pv:	22	Pv:
	0,82	355	1	678	0,82	420	0,91	388	1	175

CLASSE LIBERA

	2-8	3-8	4-8	5-8	7-8	8-8	9-8	Totale	su max	%
1										
2	983	5	879	6	576	2	842	1	su 6.970	86,61
3	980	1	1000	2	944	2	842	2	su 6.970	85,75
4	917	8	872	4	854	6	731	3	su 6.970	85,50
5	935	11	800	5	812	4	605	2	su 6.970	84,68
6	983	4	900	12	177	1	890	9	su 6.970	82,08
7	1058	9	861	6	576	7	724	4	su 6.970	74,00
8	871	12	795	2	705	1	1022	6	su 6.970	73,97
9	1050	3	927	6	576	12	315	7	su 6.970	71,82
10	817	10	839	11	376	9	885	8	su 6.970	69,34
11	138	6	877	13	527	8	890	9	su 6.970	68,92
12	213	2	936	6	576	7	897	10	su 6.970	64,27
13	537	13	202	3	662	11	787	11	su 6.970	59,03
14	140	14	85	14	0	14	0	11	su 6.970	53,48
	14	Pd:	14	Pd:	14	0	0	14	su 5.970	8,92
	11	340	12	280	0	1000	10	400	Pd:	
	12	Pv:	13	Pv:	2	Pv:	10	Pv:	4	760
	1	660	1	720	—	0	0,89	600	1	240

Nota: I numeri tra parentesi indicano l'ordine di classifica degli italiani per stralcio da quella del campionato.

IL QUESTIONARIO

(seguito a Rieti 1976)

98 alianti in competizione con avverse condizioni meteo

98 e più piloti che manifestano pareri spesso validamente contrastanti

98 motivi + uno per rinnovare l'invio del questionario ai piloti partecipanti, nella fiducia che vorranno rispondere anche nell'evidente consapevolezza che non si potrà raggiungere l'unanimità dei pareri.

Alcune situazioni riguardanti l'applicazione del meccanismo di promozione/retrocessione meritano di essere più ampiamente discusse ed ognuno potrà inviarci le proprie opinioni anche in aggiunta al questionario.

Noi faremo il possibile per pubblicare il tutto prima del Briefing di Bologna, l'abituale sede di esposizione dei problemi del volo a vela (problemi che non si limitano certamente al solo «meccanismo»).

Ecco le domande che poniamo:

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate.*
- 2) Considerazioni sull'insieme dei risultati della rispettiva Classe o Lega.*
- 3) Considerato il numero dei partecipanti, dei mezzi e delle infrastrutture; tenute presenti le difficoltà che potrebbero insorgere anche dalla disponibilità degli addetti all'organizzazione, ritenete che si possa dividere la competizione reatina in due periodi, ovviamente più brevi e non necessariamente uguali, riservati alla Lega 2 e alla Lega 1?*
- 4) Ritenete che l'istituzione del «numero chiuso» anche per la Lega 2, possa ovviare agli inconvenienti di un eccessivo affollamento? In proposito ritenete possibile una pre-selezione attraverso gare minori, competizioni all'estero o attività nell'ambito del Club di appartenenza?*
- 5) Quali sono, a Vostro parere, le situazioni «piuttosto anomali» derivanti dall'applicazione del meccanismo di promozione/retrocessione?*
- 6) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?*

Attendiamo con interesse le Vostre risposte. Grazie.

VOLO A VELA

Ed ecco cosa ci hanno risposto:

NINO PEROTTI

1) L'exploit più bello, l'ho compiuto nella sesta prova: quando sono atterrato a Spoleto, domenica 8 agosto 1976. Quel giorno, era più facile rientrare che non restar fuori; tant'è vero, che in classe Standard solo due piloti non sono tornati a casa: il primo e l'ultimo della classifica generale. Davvero un notevole exploit, poche volte in passato ero riuscito a tanto. Spero di non riuscirci mai più in futuro.

Le difficoltà sono venute dopo, in quella interminabile settimana di cattivo tempo, incredibile a Rieti: è stato duro aspettare invano, giorno dopo giorno, di poter tornare a volare.

2) Avendo volato solo metà Campionato, mi è rimasta l'impressione che la classifica sia solo temporanea, come se la gara dovesse ancora finire. Così com'è, la Standard vede in testa un numero troppo grande di stranieri, sia pure bravissimi.

3) L'esperienza di quest'anno ha dimostrato che è molto difficile far coesistere le due leghe, quando si oltrepassa un certo numero di iscritti. Disponendo di un numero sufficiente di trainer, sarebbe almeno necessario creare due linee distinte per i decolli. Questo eliminerebbe alcuni problemi (partenze troppo ritardate, piloti atterrati da far ridecollare); nello stesso tempo ne sorgerebbero altri, forse più dif-

ficili da risolvere (spazio troppo affollato, direttori di linea, personale).

4) Su questo argomento, espongo un'idea che mi piace, e che non è mia, bensì di Giorgio Orsi: a Rieti, nel solito periodo di agosto, si svolge il Campionato Italiano, Classe Libera e Classe Standard, ed eventualmente, a seconda di quanto verrà stabilito in sede internazionale per i prossimi Campionati del Mondo, anche la nuova Classe 15 metri libera. La Lega 2 viene abolita.

Sempre a Rieti, in periodi stabiliti nell'arco di tutto l'anno veleggiabile, vengono indette quattro o cinque gare di selezione, con durata più limitata, regolamento semplificato e organizzazione garantita

dal Centro Nazionale sull'esempio della Gara di Pentecoste e del Trofeo d'oro San Pedrino che hanno avuto felice svolgimento quest'anno. I primi classificati di queste gare — in numero che, per criteri di giustizia, sarà proporzionale al numero degli iscritti ad ogni gara — avranno diritto a partecipare al Campionato Italiano. Per non mettere in crisi di tempo e denaro chi ne dispone in modo limitato, il diritto sopradetto, ove non venga esercitato entro lo stesso anno, vale anche per l'anno successivo. Naturalmente, perderà il diritto a partecipare al Campionato Italiano un egual numero di piloti, secondo criteri di classifica o di punteggio che andranno stabiliti con equo discernimento.

In fondo, si tratta di fare anche in Italia quello che si fa in tutti i Paesi dove il volo a vela ha superato un certo limite di sviluppo, con la differenza che le selezioni, altrove periferiche, da noi saranno concentrate a Rieti, stante la difficoltà di organizzare altrove gare idonee. Naturalmente, niente vieta che abbiano valore di selezione anche altre lodevoli iniziative, per esempio la gara di Alzate.

Ho dimenticato di dire più sopra, che il numero dei partecipanti al Campionato Italiano potrà essere stabilito attorno a 70-80 alianti suddivisi fra le diverse classi, permettendo la partecipazione di piloti stranieri pur senza sovraffollare la gara.

5) Non ho esaminato il problema con la dovuta attenzione. Credo che lo farò non appena mi avvicinerò — cosa ineluttabile con il passar degli anni — alla zona pericolosa.

6) Per gli organizzatori, posso ripetere tal quale ciò che scrissi lo scorso anno: sono superiori ad ogni elogio. Posso esprimere soltanto la speranza che vogliano dirigere il Campionato per tanti anni ancora.

SMILIAN CIBIC

1) La prima considerazione riguardante i miei risultati è che forse,

invece di continuare a far gare, dovrei scrivere un manuale sul come scassare un aliante. Vedrò, dopo riordinato l'abbondante materiale a disposizione, se esso può essere di qualche utilità ai colleghi: se non proprio un manuale, potrebbe uscirne un utile decalogo, con note illustrative.

Delle mie prove, sono contento di una sola, il triangolo su Costacciaro-Todi. Quello che mi fa rabbia è che so anche volare così, ma troppo spesso non sono capace dal trattenermi dalle trovate furbe, che il più delle volte mi portano ai fuori campo più impensati.

Difficoltà? Qualche preoccupazione per il traguardo di partenza, subito superata. Insufficiente allenamento all'atterraggio corto, fuori campo, con un mezzo nuovo, alquanto diverso da quello precedente.

2) Per quanto riguarda i risultati della standard, penso che qualche prova in più avrebbe forse consentito risultati più probanti. Fa piacere un nome nuovo in testa alla classifica, anche per il modo bersagliere e piuttosto solitario di condurre la gara.

3) e 4) Rispondo per comodità ai due quesiti insieme.

Per quanto riguarda la Lega 2, se le gare si fanno insieme con la Lega 1 non ritengo che si debba ripetere l'affollamento di quest'anno. Occorrono quindi un numero chiuso ed una preselezione (gare minori, selezioni entro i club), anche per evitare la partecipazione di concorrenti non maturi.

A questo punto si potrebbe veramente pensare a sdoppiare i campionati, facendo precedere un più breve campionato di Lega 2 (7-8 giorni) e consentendo ai migliori di partecipare al successivo campionato di Lega 1, eventualmente ridotto di qualche giorno, in modo da contare p.es. su 8 prove.

Visti anche i tempi, si potrebbe cercare di snellire l'organizzazione, da un lato per ovvie ragioni economiche, dall'altro per distribuire le poche persone disponibili sul maggiore arco di tempo.

5) Una situazione molto anomala, creata dal marchingegno promozio-

ni retrocessioni, è quella dell'estrema probabilità che i promossi della Lega 2 vengano subito retrocessi alla stessa.

Si dovrebbero concedere loro, a mio modo di vedere, uno o due anni di ambientamento prima di pretendere di applicare la regola del punteggio.

6) Per quanto riguarda gli organizzatori, bravi come sempre; ma qualche osservazione può essere opportuna. Essa riguarda il voler dare gara ad ogni costo, e magari con un tema non troppo felice.

Secondo me, non si doveva cercare di dare un'area prescritta in una giornata balorda, perchè si sarebbero potuti avere effetti in classifica simili a quelli dell'ultima giornata dei mondiali in Finlandia.

E a questo proposito appare chiara la necessità di un day factor anche per l'area prescritta, che avrebbe ovviato almeno in parte ai possibili inconvenienti di cui sopra.

EMILIO TESSERA CHIESA



1) Rispetto al 1972 (ultimo mio campionato) ho trovato a Rieti un grande miglioramento qualitativo generale del livello di pilotaggio ed agonistico. Enorme è anche purtroppo la differenza tra la normativa in vigore allora ed oggi; riconosco la necessità di una regolamentazione così pignola. È l'unico modo per fare volare in certa sicurezza 100 alianti. Resta tuttavia l'amarezza nel constatare che quel meraviglioso spirito entusiastico, romantico, quasi goliardico che caratterizzava Rieti d'un tem-

po, è stato ormai ucciso e sepolto. Ho trovato validissima ed eccellente l'organizzazione. Le uniche lievi critiche che posso muovere sono: a) una certa lentezza nella pubblicazione delle classifiche; b) non trovo giusto per la sicurezza che prima del traguardo si possa spiralarare indifferentemente a destra od a sinistra, quando cioè il roccolo diviene imponente specie se le termiche sono poche. Sul percorso di gara trovo sempre validissima la vecchia norma per cui chi è in spirale detta legge a chi arriva, a meno che vi siano forti differenze di quota. Dobbiamo ricordare che ormai il livello qualitativo di pilotaggio è tale, che ben poca differenza dovrebbe fare lo spiralarare saltuariamente nel senso opposto a quello abituale.

2) I risultati confermano quanto già da tempo si conosceva nell'ambiente volovelistico sulla grande validità di Gritti, accresciuta a Rieti dall'aver partecipato con una macchina considerata inferiore. Resta un rammarico personale per il caro Nino che, commessa la Perottata, non ha potuto riscattarsi perchè non ci sono più state giornate valide di gara.

Brevissimi gli stranieri che ci danno lezione di pilotaggio, di cortesia, di modestia.

3) Non trovo giusto dividere per ora il periodo di effettuazione di Lega 1 e di Lega 2. Se è logico da un lato che il Campionato Italiano divenga sempre più serio, tecnico, normativo, non si può dimenticare il piacere ed il desiderio di trovarsi a Rieti coi propri compagni di volo e di conoscerne altri. Dividere i periodi vuol dire togliere molto di questo piacere che ritengo componente fondamentale dei Campionati.

Faccio di seguito alcune proposte per risolvere i problemi di eccessivo affollamento e di interferenze che quest'anno si sono verificati tra le varie classi:

a) sdoppiamento del traguardo di partenza mediante l'effettuazione di un secondo traguardo sul lato ovest dell'aeroporto ovviamente parallelo al primo, operante su frequenza differente ed obbligatorio al momento dell'iscrizione;

b) vi sono sicuramente tra i piloti partecipanti a Rieti alcuni che danno grossa importanza alla «vacanza volovelistica» e minore importanza all'aspetto agonistico. E' certo che questo genere di pilota si dirige ai campionati perchè Rieti è l'unico aeroporto che offra, durante le ferie, organizzazione sicura, voli sicuri, condizioni quasi sempre fumanti.

Se si assicurasse su un aeroporto alternativo (Aquila, Foligno), un servizio di traino per uno «stage volovelistico» per tentativi di 300 o 500 Km., sono convinto che molti piloti preferiranno questa forma meno stressante e più vacanziera; ciò permetterà con una minima organizzazione di scaricare piloti da Rieti.

5) Il meccanismo promozione/retrocessione è a mio avviso fondato su buone basi ovviamente perfettibili. Ritengo tuttavia vi siano alcuni elementi ingiusti. Nel considerare come elemento di retrocessione il 65 per cento del punteggio max ottenibile non si è tenuto conto delle disparità di livello di pilotaggio che potrebbero crearsi tra le due classi standard-libera. Se ad esempio si addensassero in classe libera i piloti più validi e restassero in classe standard piloti di livello notevolmente inferiore, potrebbe succedere che vengano retrocessi piloti di classe libera di livello anche sensibilmente superiore a piloti di standard non retrocessi. E' sicuramente una complicazione del meccanismo l'effettuazione di una classifica che cerchi di equiparare i risultati delle due classi (considerando ad esempio la velocità media per ogni giorno di gara tra le due classi), ma ritengo che una simile variante sarebbe giusta.

Un altro motivo di critica del meccanismo è che lo stesso considera i risultati degli ultimi quattro anni per i piloti di Lega 1, dando quindi una buona possibilità di scartare gli anni negativi (scassature, salute, anni no, ecc.). Non altrettanto avviene per i piloti di Lega 2 promossi in Lega 1; se per motivi anche estranei alle capacità agonistiche essi non superano il 65 per cento in Lega 1, sono immediatamente retrocedibili. Se ho bene interpretato il meccanismo, av-

viene inoltre l'assurdo che il pilota di Lega 2 promosso e che non superi il 65 per cento in Lega 1 è retrocedibile immediatamente; se invece non si presentasse per niente al Campionato per tre anni, potrebbe il quarto anno gareggiare in Lega 1.

MARIO BALZER

1) E' stato il mio secondo campionato nella standard:

1975: 28° posto (classifica tutta italiana);

1976: 12° posto (idem c.s.);
nel 1977 si vedrà.

Nessuna difficoltà particolare tranne una certa tensione dovuta alle scarse condizioni meteo, costringendoci a razzolare per lunghi tratti a quote piuttosto basse in zone non ideali per un f.c.

3) Escludo la possibilità di dividere in due i periodi dei campionati (Lega 1, Lega 2), si rischia di fare un campionato striminzito, inoltre per l'organizzazione, anche se di minor mole, sarebbe comunque un doppio lavoro.

4) Auspicabile senz'altro l'istituzione del numero chiuso anche per la Lega 2. Condizioni essenziali per parteciparvi due: «250 ore di volo anzichè le attuali 150 e avere, se non il C d'oro completo, fatto i 300 Km». Riducendo a 20 i concorrenti di Lega 2 con una preselezione nell'ambito dei club di appartenenza, si avrebbe un livellamento tra i piloti. Questo consentirebbe di dare temi più impegnativi e con un cielo meno affollato si aumenterebbe anche la sicurezza del volo.

5) Non ho dati precisi riguardanti le percentuali dei punteggi ottenuti dai piloti, comunque mi pare di ricordare che solo quattro piloti di Lega 2 hanno raggiunto l'80% del punteggio assegnato valido ai fini della promozione, mentre almeno 10 di Lega 1 non hanno raggiunto il 65% del punteggio assegnato per rimanervi.

Ritengo che con una Lega 2 selezionata l'attuale percentuale dell'80% per la promozione non sia da modificare e dovrebbe consen-

tire il passaggio di 5-7 piloti in Lega 1; mentre in Lega 2 riducendo la percentuale dal 65% al 60% si potrebbe avere un minor numero di retrocessioni e un conseguente equilibrio fra promozioni e retrocessioni.

6) Tutto OK per quanto riguarda l'organizzazione.

VINCENZO ESPOSTO

1) Propri risultati: scarsi. Exploits: 1/2 m/s a 100 m. La terra in una valletta inatterribile ad est del Serano.

Difficoltà: quella di compiere tutte le prove del Campionato.

2) Non c'è molto da dire; c'è stato poco confronto. I singoli valori non hanno avuto la possibilità di un aggiustaggio in classifica, tale da far sentire ognuno al proprio posto; comunque se il buon di si vede al mattino, un bravo ai primi classificati che hanno subito saputo piazzarsi.

3) No. Non si è sempre detto che Rieti è il punto d'incontro di tutti i volovelisti?

4) Sì. D'accordo per la preselezione. (Però coi tempi che corrono

ce ne sarà proprio bisogno?).

5) Situazioni «piuttosto anomale»? Sì, quella di finirci dentro.

Chi viene retrocesso si sente proprio in una «situazione anomala». Ma un rimescolamento delle carte spesso è quel che ci vuole.

6) Sì, e penso che interessi anche la prima parte del punto 3. Ritengo che ci si debba sforzare, se necessario, per attuare la partenza simultanea. Non solo appare semplice, semplificatrice ed entusiasmante, ma soprattutto è «giusta».

lettere in direzione

Caro Mancini,

Plinio Rovesti mi ha fatto pervenire la risposta ai quesiti da te posti in ordine ai sondaggi meteorologici dell'atmosfera per mezzo dell'aliante.

Eccola:

Il Centro Militare di Volo a Vela di Guidonia (Roma), possiede una sezione meteorologica attualmente diretta dal Col. Corsaletti, meteorologo e volovelista. Negli anni '50 e '60 tale sezione ha svolto per prima in Italia intense ricerche nel campo del volo d'onda e della termoonda nelle regioni appenniniche dell'Italia centrale, ricerche condotte dall'allora Magg. Mantelli e dall'Ing. G. A. Ferrari. I risultati conseguiti sono stati illustrati dall'Ing. Ferrari in vari congressi tenuti in Italia ed all'estero, nonchè riportati nell'opera «Meteorologia per i piloti di volo a vela» di Plinio Rovesti, edita dall'Aero Club d'Italia.

Dal 1957 a questi ultimi anni, anche l'ex Centro Nazionale di Volo a Vela ha effettuato, in varie riprese, numerose ricerche mediante l'impiego dei suoi alianti sempre nel campo del volo d'onda e della termoonda nella valle reatina. Anche i risultati di tali ricerche sono stati riportati nell'opera citata.

Va ricordato inoltre l'attività che svolge da qualche anno l'Osservatorio Centrale di Meteorologia di Vigna di Valle (Roma), diretto dal noto fisico Magg. Vittorio Cantù, del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare. Presso questo Ente so-

no stati studiati vari strumenti di interesse notevole anche per il volo a vela, come ad esempio il telepsicrometro sperimentato a Rieti fin dal 1970 dal Maresciallo Pierino Narducci; il quale ha pubblicato nel numero «agosto-ottobre 1976», un'interessante relazione sulle sue esperienze di volo con tale strumento.

In ordine all'attività di ricerca meteorologica mediante l'impiego dei Calif A.21, con e senza motore a getto, ti dirò che il Centro Militare di Volo a Vela ha da tempo in progetto un ciclo di ricerche, la cui realizzazione è però subordinata alla disponibilità dei mezzi necessari.

Per quanto riguarda i percorsi seguiti dai temporali termoconvettivi, dalle osservazioni compiute a Rieti ed in altre località, risulta che la loro direzione di avanzamento è generalmente quella indicata dal vento spirante alla quota di 3-4.000 metri QNH (vedi capitolo 23°, terza edizione, opera citata). In fine al concorso «Nubi ed ali silenziose» non ha fatto seguito la pubblicazione delle relazioni tecniche riguardanti le condizioni meteo alle quali erano associate le formulazioni nuvolose riprese, perchè, purtroppo, i concorrenti non hanno fornito sufficienti dati che permettessero l'elaborazione delle relazioni promesse.

Nella speranza che le informazioni fornitemi da Rovesti ti abbiano soddisfatto, ti saluto cordialmente.

Lorenzo Scavino

Le condizioni meteorologiche volovelisticamente mediocri o addirittura avverse, sono state l'elemento che ha caratterizzato questo trascorso Campionato di Volo a Vela, tenutosi a Rieti nel periodo dal 2 al 16 agosto 1976.

La successione delle gare ha, pertanto, avuto un andamento irregolare ed indeciso; i dubbi sulla possibilità di effettuare la gara, i ritardi dei decolli, l'annullamento di alcune prove, la snervante attesa in linea, i temi di gara volati in condizioni tutt'altro che fumanti, hanno creato un ambiente non proprio distensivo: è stata una altalena continua di carica agonistica e successivi rilassamenti, di alti e bassi nel morale e di nervosismo.

Se a tutto ciò si sommano anche le polemiche sorte appena pochi giorni prima dell'inizio delle gare, su fatti ed argomenti più o meno chiari e più o meno pertinenti, che hanno persino messo in forse l'effettuazione del Campionato, non si può certo affermare che Rieti 76 si sia svolto in atmosfera adatta all'importanza che la competizione riveste.

Ciò non di meno il Campionato ha avuto luogo: organizzatori, concorrenti ed aggregati hanno detto la loro, hanno manifestato disappunti ed espresso pareri; tutti hanno avuto l'opportunità di polemizzare ed alla fine più o meno soddisfatti tutti abbiamo applaudito sportivamente i vincitori. Ci sembra però opportuno accennare ad alcuni punti che a nostro parere, confermato anche da numerosi concorrenti qualificati, potrebbero essere oggetto di esame e perfezionamento da parte della Organizzazione Reatina:

a) Briefings:

— potrebbero essere tenuti un poco in anticipo rispetto agli orari soliti; molti son gli argomenti da trattare e quindi diventano prolissi, generando impazienza anche per il ristretto margine di tempo che rimane tra la fine del briefing e l'inizio dei decolli.

— è funzionale l'impiego di un interprete per gli ospiti stranieri, ma riteniamo piuttosto amena la traduzione della lavagna meteorologica; essa riporta simboli internazionali noti a tutti i volovelisti di tutte le lingue.

b) Decolli:

— i numerosi alianti in linea ed i soliti trainatori richiedono molto tempo per i decolli che, sebbene impeccabilmente diretti dal nostro Egidio Galli e dai suoi collaboratori, si succedono in un clima frenetico e nervoso; ci pare che la ampiezza dell'aeroporto di Rieti possa permettere l'uso di un'altra pista; suggeriremmo la possibilità di utilizzare l'area del lato Ovest, compresa fra la attuale pista n. 4 e la recinzione. Eviterebbe la incongruenza di dover sospendere i decolli in corso, a causa del contemporaneo atterraggio di più alianti o addirittura di una intera classe come nel giorno della «area prescritta»; questo anche perchè la pista n. 1, prevista per soli atterraggi, è comunque insufficiente quando se ne verificano più di uno contemporaneamente.

c) Trainatori:

— sono sempre pochi, alcuni anche sfiatati, non tutti comunque al livello che si avrebbe il diritto di pretendere per una competizione volovelistica di valore quale è il Campionato Italiano; si auspica perciò una maggiore partecipazione reale di tutti gli A.C. Italiani per incrementare il numero e la qualità degli aeromobili.

d) Traguardi:

— riconosciamo che la partenza simultanea è un poco il «pallino» della A.V.M., e del suo ideatore Riccardo Brigladori, ma è un pallino che si è dimostrato valido e non si vede il perchè, dopo opportune modifiche che la rendano idonea alla situazione di Rieti, non possa venire adottata: abbrevierebbe i tempi di parcheggio, le complicate procedure di prenotazione e taglio traguardo, eviterebbe qualche rischio nei roccoli, permetterebbe a tutti i concorrenti di avere, alla partenza, le stesse condizioni meteorologiche.

Il numero dei concorrenti dei due gruppi (lega 1 e 2) era all'incirca quello del trofeo «Colli Briantei» e, pertanto, l'aspetto numerico non può essere invocato come argomento negativo.

il campionato italiano 1976 visto dall'A.V.M.

CONSIDERAZIONI GENERALI SUL CAMPIONATO

a cura di Bruno Bruni e Paolo Lecis

Richiamata l'attenzione su quanto esposto ed auspicando che possa essere di possibile miglioramento, passiamo in rassegna la nostra partecipazione a questo Campionato.

PARTECIPAZIONE A.V.M.

Siamo stati presenti a Rieti 1976 con una forza di:

54 persone così ripartite:

n. 17 piloti concorrenti dei quali:

- n. 4 in Lega 1 - classe Standard
- n. 13 in Lega 2 (ai quali si aggiungono n. 4 secondi piloti che hanno gareggiato, a giorni alterni su 2 alianti biposto)
- n. 3 trainatori dei quali n. 1 anche concorrente in Lega 1 classe Standard
- n. 34 aiutanti di squadra dei quali n. 6 anche piloti alternati in Lega 2
- n. 1 addetto alle tabelle tempi volo e compilazione classifiche ufficiose
- n. 4 responsabili del servizio radio;

e 18 macchine così distinte:

n. 15 alianti dei quali:

- n. 4 monoposto in Lega 1 - classe Standard
- n. 11 monoposto in Lega 2
- n. 2 biposto in Lega 2;

n. 3 aerei a motore per traino, pari a tutto il potenziale trainante del nostro club.

Quanto sopra per forza direttamente operativa: da segnalare inoltre la solita schiera dei gruppi familiari e degli aiutanti a tempo determinato che hanno collaborato a tante attività marginali e collegate, ma non per questo meno indispensabili.

La attività volativa, in termini di tempo, è stata la seguente:

1) Aerei a motore

a) trasferimenti Alzate B./Rieti e ritorno

1 - UVAM	5 h 41'	(Robin R 400)
1 - GOLF	7 h 22'	(Piper PA 18)
1 - ROLF	8 h 57'	(Piper PA 18)
Totale	22 h 00'	

b) traini e voli liberi

1 - UVAM	n. 42	4 h 31'
1 - GOLF	n. 56	14 h 57'
1 - ROLF	n. 72	12 h 48'
Totale	n. 170	32 h 16'

2) Alianti (compreso voli liberi)

1 - KAOS	31 h 19'	
1 - OGHY	38 h 17'	
1 - ERSI	44 h 36'	
1 - OKEY	27 h 41'	
1 - ACOB	34 h 07'	
1 - CIOP	30 h 54'	
1 - IVAM	32 h 27'	
1 - CESI	23 h 25'	
1 - URRR	28 h 52'	(Lanzi 18 h 32' - Gerosa 10 h 20')
1 - ANTO	20 h 02'	(Riva 13 h 22' - Pozzi 6 h 40')
1 - WCPV	22 h 31'	
1 - URKA	24 h 15'	

I - LOOP 8 h 40'
 I - TTOR 18 h 35'
 I - PING 30 h 48'
 Totale di: 417 h 09' con n. 30 fuori campo

CONSIDERAZIONI A.V.M. DI ORDINE GENERALE

La mancata disponibilità, nel luogo per noi abituale, del classico tendone militare, ha disperso la nostra compagine in gruppetti separati e in singole presenze.

Sino alla partenza era stata data per certa la totale mancanza di detti tendoni, mentre inaspettatamente se ne sono trovati due dislocati in luogo poco agevole, distanti dal parcheggio alianti e dai servizi; sono stati quindi utilizzati parzialmente, dai nostri ed in coabitazione con estranei all'A.V.M. Solo se fosse stata accennata una ipotetica disponibilità avremmo fatto l'impossibile per averne uno, solo per noi e nella tradizionale nostra posizione.

Le tende personali, quest'anno piuttosto numerose appunto in conseguenza della preannunciata mancanza dei tendoni militari, sono ovviamente sorte nell'ambiente area a Sud della pista; questo accentramento come prima impressione può aver dato l'idea di «unione» ma, in realtà, ha creato solo «vicinanza di abitazione» e non una vita comunitaria, come invece si sarebbe realizzato con maggioranza dei presenti in unico tendone.

La mancata realizzazione di un servizio mensa, da noi previsto con schema migliorato rispetto a quello del 1975 e non attuato per divieto della Organizzazione di Gara (divieto impostoci a 15 giorni dalla partenza), ha costituito materiale impossibilità a provvedere in tempo utile ed in altra forma valida.

Quanto sopra ha creato le premesse per la dispersione e l'annullamento dello spirito di gruppo, che è sempre stata la nota positiva e caratteristica della nostra presenza negli anni scorsi ed ha innescato una certa irrequietezza e un poco di indisciplina.

In alcuni concorrenti è apparsa anche una debole carica agonistica; dopo tante riunioni preparatorie, evidentemente, non hanno realizzato il vero senso della presenza a Rieti ed hanno inteso caratterizzare tale loro presenza come adesione ad una scampagnata... volovelistica, non osservando un regime di vita gastronomico e di riposo consono all'equilibrio fisico e psichico che la gara richiedeva.

Nemmeno riteniamo che le sfavorevoli condizioni meteorologiche possano giustificare certi atteggiamenti di rinuncia; lo spirito di gara serve e si rafforza nella condizione avversa e, non dimentichiamocene, lo si consegue con una seria e responsabile preparazione fisica e morale, non in quindici giorni ma nell'intero arco di un anno.

Questo aspetto spiacevole e negativo, ha privato la A.V.M., che sicuramente ci contava, di provate esperienze e capacità venute a mancare proprio nella prova più significativa dell'anno.

E' un punto che dovrà essere oggetto di serio esame quando si inoltreranno le domande per il Campionato 1977.

Fortunatamente possiamo registrare notevoli e grintosi impegni personali, tanto più validi perchè realizzati da piloti promettenti od esordienti che, proprio nelle difficili condizioni di questo anno, o con macchine chiaramente inadeguate, hanno mostrato di possedere doti di tenacia e capacità, dando sicure indicazioni per i futuri programmi A.V.M.

Con piena soddisfazione abbiamo anche rilevato la prova positiva degli aiutanti di squadra che, pur essendo in certi casi digiuni di esperienza e «disertori» delle riunioni preparatorie, hanno avuto serietà ed impegno; pronti nelle operazioni di preparazione, pulizia ed allineamento delle macchine, attenti e tempestivi nei recuperi in campo, capaci e sicuri nei recuperi fuori campo.

Lo spirito di Rieti è stato ben compreso da una squadra che si è presentata al recupero del suo pilota in campo, dopo rinuncia, con un bastone in mano.

C'è stata qualche esuberanza «fuori servizio» che può essere giustificata da giovanile vitalità.

Sentiamo il dovere ed il piacere di porgere agli aiutanti di squadra un sentito ringraziamento.

CONSIDERAZIONI A.V.M. DI ORDINE SPORTIVO

Buttiamo là alcuni sintetici commenti, senza seguire un filo conduttore, ma soltanto così come ci vengono in mente: — Sebbene quest'anno non ci si possa fregiare del titolo di Campione Italiano, possiamo ritenerci soddisfatti per le posizioni raggiunte nella classifica di Lega 1 - classe Standard ove, presenti con 4 concorrenti, abbiamo piazzato 3 di essi entro la rosa dei primi 10 e, precisamente, Brighadori Leonardo al 2° posto, Maestri G. al 5° e Trentini F. all'8°; completiamo precisando che in classe Standard abbiamo allineato, come BG e IU, il 15,4% delle presenze nazionali.

— Abbiamo contribuito ad ingentilire la Lega 2 portando in gara la Sig.ra Mariarosa Gerosa, alla quale demandiamo l'impegnativo compito di emulare la simpaticissima e bravissima Campionessa Sig.ra Adele Orsi.

— Ci sentiamo tanto forti nelle nostre opinioni da muovere critiche al troppo altruismo del nostro Presidente Riccardo Brighadori, sempre impegnatissimo e disponibile sino a trascurare i suoi interessi volovelistici. Gli muoviamo questa critica, che vuole essere costruttiva perchè, al prossimo Campionato, lasci ad altri il compito di trainatore e si dedichi completamente a fare il concorrente.

— Malgrado qualche opinione contraria e qualche sorriso... ironicamente divertito, ci compiaciamo di insistere nella nostra politica di presentare ai Campionati Italiani anche i biposti che, pur essendo non «corsaioli» e quindi tagliati fuori dalla lotta per la classifica, permettono ai nostri volonterosi soci di farsi una notevole esperienza. Abbiamo sempre abbinato un pilota esperto ad altro meno esperto,

tenendo in giusto conto il valore formativo di tali macchine saggiamente utilizzate. Se limitazioni o carenze vi sono, esse vanno ricercate nella regolamentazione di gara che non prevede temi e classifiche per gli alianti Club e Biposto. — Ci siamo sempre preparati per Rieti, e così continueremo a fare, con riunioni (27 sono state per il 1976) ove si trattano tutti gli argomenti connessi al Campionato; dalla logistica alla tecnica di volo, dalla meteorologia alla fotografia, relazioniamo sui voli del precedente Campionato, ne ipotizziamo altri con determinate condizioni, servendoci di un plastico della zona Reatina, stendiamo una classifica sociale sulla attività volativa degli aspiranti concorrenti, così da permettere alla Sezione Sportiva responsabile di opportunamente valutare l'accettazione o meno delle domande di partecipazione al Campionato.

Per completezza di esposizione riteniamo opportuno evidenziare che:

— Per quanto attiene alla logistica ed alla sistemazione in campo, stante il fatto che per impegni di lavoro non è possibile inviare nostri incaricati a Rieti, con 15 giorni di anticipo per conoscere la situazione, e al fine di una razionale sistemazione di tutti i nostri partecipanti, è indispensabile chiedere che l'organizzazione proceda meno affrettatamente, trovando soluzioni ritenute irrazionali da buona parte dei partecipanti.

Sarà quindi necessario essere aggiornati, diremmo «pretendere» di essere aggiornati in tempo utile, circa le previsioni e le possibilità di posizionamento delle tende, del parcheggio alianti e carrelli, della entità e stato dei servizi che, invero, sono stati ancora piuttosto carenti.

Da parte A.V.M. si deve però anche essere disponibili per soluzioni accentrate in posizione diversa da quella nostra abituale sotto i pini, spostando anche, se necessario, il parcheggio alianti.

— Senza polemizzare ricordiamo che la mensa A.V.M. dello scorso anno ci ha tenuti uniti; è quindi un punto positivo da non tralasciare; riproponiamo, per il futuro, la necessità di trovare un luogo di ritrovo per i pasti che sia occasione di incontro: altri lo hanno fatto, in luoghi vicino al campo e frequentando «insieme» il ristorante.

Concludiamo constatando che in questa edizione di Rieti 76 non tutti i nostri obiettivi sono stati raggiunti, non tutte le nostre aspirazioni sono state soddisfatte; abbiamo però sportivamente partecipato e, dopo una doverosa autocritica, ci riproponiamo di ripetere l'exploit dello scorso anno che ci ha visti vincenti in Lega 1 e Lega 2.

LE GRADUATORIE NON UFFICIALI

Graduatoria Nazionale di Lega 1

dopo i Campionati 1976

(tra parentesi: l'anno in cui è stata realizzata la percentuale)

1 - VERGANI	95,31% (75)
2 - BRIGLIADORI L.	92,35 (74)
3 - GRITTI	87,28 (76)
4 - PRONZATI	86,68 (74)
5 - ORSI A.	86,61 (76)
6 - VILLANI	85,75 (76)
7 - CARAFFINI	85,50 (76)
8 - GAVAZZI	85,31 (76)
9 - PEROTTI	85,27 (76)
10 - SERRA	84,68 (76)
11 - MAESTRI	83,22 (76)
12 - MONTI	82,83 (74)
13 - FONTANA	82,08 (76)
14 - BALBIS	82,04 (76)
15 - NIDOLI	80,00 (75)
16 - LAMERA	79,86 (74)
17 - CATTANEO M.	79,48 (76)
18 - PILUDU	77,87 (74)
19 - MARCHISIO	77,77 (74)
20 - DALL'AMICO	77,44 (74)
21 - BUCCERI	76,41 (74)
22 - TRENTINI	73,90 (75)
23 - MANZONI	73,56 (74)
24 - CAPOFERRI	71,82 (76)
25 - PECCOLO	71,39 (74)
26 - RIZZI	69,46 (75)
27 - MOTTA	69,34 (76)
28 - ZOLI	69,34 (76)
29 - BARAZZETTI	68,92 (76)
30 - COSTA C.	68,84 (75)
31 - TOSCHI	67,47 (75)
32 - MENALDO	67,01 (74)
33 - BALZER	66,72 (74)
34 - BERTOLI	66,03 (75)
35 - BRIGLIADORI R.	65,24 (75)
36 - SPINELLI	63,52 (76)
37 - TESSERA CHIESA	63,43 (76)
38 - AGRESTA	63,10 (75)
39 - ORSI G.	62,47 (75)
40 - FERRARI G. A.	61,22 (74)
41 - COLOMBO A.	60,33 (73)
42 - PAVESI	promosso

43 - URBANI L.	promosso
44 - MUZI	promosso
45 - VISCARDI	promosso
46 - COSTA F.	promosso
47 - PAOLILLO	promosso
48 - BERTONCINI	promosso
49 - MOLTRASIO	promosso
50 - LANZI	promosso

Graduatoria di Lega 2

in base ai risultati 1976

1 - PAVESI	94,71 %	promosso
2 - URBANI L.	94,98	promosso
3 - MUZI	91,76	promosso
4 - VISCARDI	89,05	promosso
5 - COSTA F.	84,41	promosso
6 - PAOLILLO	82,71	promosso
7 - BERTONCINI	81,95	promosso
8 - MOLTRASIO	81,64	promosso
9 - LANZI	80,34	promosso
10 - BORELLINI	77,93	

(seguono gli altri)

Percentuali realizzate in Lega 1 negli ultimi quattro anni

	1976	1975	1974	1973
1 - VERGANI	73,97%	95,31	85,45	—
2 - BRIGLIADORI L.	86,46	90,58	92,35	90,65
3 - GRITTI	87,28	74,29	65,19	—
4 - PRONZATI	67,86	82,73	86,68	84,56
5 - ORSI A.	86,61	82,40	79,98	88,48
6 - VILLANI	85,75	74,04	67,18	65,45
7 - CARAFFINI	85,50	58,27	—	—
8 - GAVAZZI	85,31	84,42	70,10	70,05
9 - PEROTTI	85,27	67,55	85,10	91,46
10 - SERRA	84,68	72,81	72,25	79,68
11 - MAESTRI	83,22	63,71	71,38	—
12 - MONTI	65,79	81,20	82,83	75,87
13 - FONTANA	82,08	77,35	67,62	60,17
14 - BALBIS	82,04	78,12	77,83	77,06
15 - NIDOLI	74,00	80,00	74,57	73,39

16 - LAMERA	—	78,75	79,86	—	41 - COLOMBO A.	53,48	—	—	60,33
17 - CATTANEO M.	79,48	—	58,84	—	42 - CAIROLI	—	44,77	58,38	—
18 - PILUDU	—	72,78	77,87	—	43 - GUSSONI	—	—	57,88	—
19 - MARCHISIO	65,19	—	77,77	73,81	44 - CAIMOTTO	—	—	56,31	—
20 - DALL'AMICO	45,53	75,96	77,44	61,75	45 - ESPOSTO	—	55,98	41,30	—
<hr/>					<hr/>				
21 - BUCCERI	66,24	51,19	76,41	71,65	46 - TORGGLER	—	—	52,97	52,71
22 - TRENTINI	73,10	73,90	—	—	47 - PAOLILLO	—	52,49	—	—
23 - MANZONI	64,27	—	73,56	—	48 - MANTICA	—	52,12	48,49	51,45
24 - CAPOFERRI	71,82	51,83	54,20	73,69	49 - WEBER	—	—	40,23	51,67
25 - PECCOLO	49,05	59,32	71,39	59,78	50 - COLOMBO V.	50,92	—	—	—
<hr/>					<hr/>				
26 - RIZZI	—	69,46	—	63,28	51 - URBANI P.	—	29,47	41,42	50,91
27 - MOTTA	69,34	66,05	68,10	70,95	52 - CIBIC	47,40	49,94	50,57	66,31
28 - ZOLI	69,34	56,10	—	—	53 - ACTIS	—	24,79	47,44	—
29 - BARAZZETTI	68,92	57,34	—	61,83	54 - ACQUADERNI	34,64	—	—	—
30 - COSTA C.	—	68,84	—	—	55 - MUZI	—	34,44	—	—
<hr/>					<hr/>				
31 - TOSCHI	—	67,47	—	—	56 - GRAZIOLI	—	28,38	—	—
32 - MENALDO	63,87	—	67,01	—	57 - RASERO	—	25,74	21,49	—
33 - BALZER	65,62	37,83	66,72	45,81	58 - BRAMBILLA	—	8,67	—	19,26
34 - BERTOLI	59,13	66,03	—	48,30	59 - ZANETTI	8,92	—	—	—
35 - BRIGLIADORI R.	50,69	65,24	62,13	38,91	60 - RASINI	—	—	—	5,51
<hr/>					<hr/>				
36 - SPINELLI	63,52	46,66	56,93	56,25	N.B. - E' la percentuale più elevata realizzata da ciascun pilota nei suoi tre più recenti campionati. E' questa infatti la percentuale con cui, in base alla circolare Ae.C.I. n. 2340 del 5 marzo 1976, viene formata la Graduatoria Nazionale di Lega 1.				
37 - TESSERA CHIESA	63,43	—	—	—	I piloti sono elencati nell'ordine decrescente della suddetta miglior percentuale.				
38 - AGRESTA	63,10	57,64	58,38	30,91	I primi 41 piloti della lista, cui si aggiungono i 9 neo-promossi dalla Lega 2, formano il gruppo dei 50 piloti aventi titolo a partecipare ai Campionati Italiani 1977 in Lega 1.				
39 - ORSI G.	59,03	62,47	56,39	68,68					
40 - FERRARI G. A.	52,30	49,36	61,22	52,00					



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 :**
Raccogliatrici manilla con fustellatura in pieno.
- **ETICHETTE :**
Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

I lavori della C. S. C.

Riportiamo integralmente quanto ci ha scritto Mario Veneri, nella fiducia che i volovelisti sportivi sapranno apprezzare questo nuovo volto della C.S.C. e nello svolgimento delle loro pratiche si atterranno ai suggerimenti forniti dall'amico Veneri che ringraziamo sentitamente.

R.S.

Ho partecipato alla prima riunione della C.S.C. il 18 luglio 1975 e in quella occasione mi è stata sottoposta una quantità imponente di documentazioni di voli di insegna da esaminare con la necessaria attenzione e con la massima urgenza. Nelle riunioni che si sono tenute nel settembre e nel novembre successivi ho potuto rendere conto del lavoro di controllo di tutte le documentazioni arretrate senza peraltro avere eliminato un aspetto inquietante della situazione e cioè il continuo reperimento di pratiche recanti date remote (1972 e precedenti) non esaminate o, ancor peggio, esaminate e non verbalizzate per l'omologazione.

Devo dare atto alla Signora Luciana Passarani (la tabellista di tutte le edizioni dei campionati di Rieti) di essersi adoperata, durante quest'ultimo anno di sua presenza nell'Ufficio Sportivo dell'Ae.C.I., per ridare ordine a tutti (o forse tutti) i carteggi di prove di insegna e di primati, lavorando con intelligenza e con metodo e soprattutto con lo stesso mio preciso intento di colmare al più presto «la depressione» e riportare il tutto a «quota zero».

Non vorrei essere frainteso e desidero eliminare ogni possibilità che insorgano polemiche (peraltro assolutamente inutili) con le precedenti Commissioni Sportive, i miei stessi predecessori in seno ad esse, i funzionari addetti all'Ufficio Sportivo dell'Ae.C.I., per aver rilevato che tante pratiche si erano accumulate in pieno disordine e in stato di tranquilla invasione, con conseguente profondo e diffuso malcontento degli sportivi che non riuscivano più a divertirsi, dopo due o tre diamanti, nel leggere la comunicazione della omologazione del loro guadagno di quota di 1000 metri per l'insegna d'argento, ed affermo quindi che sono convinto che molti fattori potrebbero aver compresso e rallentato il normale svolgimento del lavoro, malgrado ogni possibile impegno e senso di responsabilità degli «addetti ai lavori» del recente passato; sono certo che altri, più e meglio di me, saprebbero analizzare e concatenare storicamente, in maniera sottile e profonda, le molteplici cause che possono spiegare, e certamente giustificare, la difficile situazione delle pratiche riguardanti le insegne e i primati.

Per quanto mi riguarda ritengo mio dovere guardare avanti e adoperarmi affinché il riconoscimento della prova sportiva avvenga nel più breve tempo possibile; a

questo proposito vorrei dirti che a mio parere, sulla base di esperienze compiute nel partecipare ai lavori della C.S.C., è possibile adottare nuove procedure che faciliterebbero e snellirebbero il lavoro delle omologazioni di insegne e primati sia alla C.S.C. che all'Ufficio Sportivo; è un'idea sulla quale sto riflettendo e che spero presto di concretizzare in una proposta di riordino generale di tutte le documentazioni di prove di insegna e primati, proposta che ovviamente sottoporro dapprima alla stessa C.S.C. nella quale opero.

Tra le moltissime pratiche da me esaminate è tutt'altro che infrequente il caso di «non omologabilità» per carenze e difetti di documentazione dovute alla poca cura posta dal pilota che chiede il riconoscimento della prova e dal commissario sportivo che, con la sua firma, intende autenticarla.

E' evidente che, nel suo stesso interesse ed anche allo scopo di rendere veramente completa la propria personalità sportiva, il volovelista, prima ancora del commissario sportivo e della segreteria del proprio club, debba più responsabilmente prendere parte alla compilazione degli stampati ed alla preparazione di tutti gli altri elementi della documentazione (cartine barografiche, fotografie, ecc.); una certa conoscenza del Codice Sportivo FAI, anche se limitata ai paragrafi che interessano i voli di insegna, può evitare di far giungere sul tavolo della C.S.C. richieste di omologazione che non possono essere soddisfatte.

Evitare la spedizione di plichi entro i quali le pellicole fotografiche siano state inserite piegate: talvolta giungono a destinazione (o sono state spedite così?) non in un solo pezzo e la prova risulta non convalidabile. In sintesi, sarà bene che il volovelista sportivo controlli e valuti la documentazione della sua prova ponendosi nella posizione di chi dovrà omologarla; non deve esservi dall'una e dall'altra parte spirito di contrapposizione o addirittura di fiscalismo; il Presidente della C.S.C. è l'ing. Iginio Guagnellini, noto agli sportivi per la sua signorile amabilità e sensibilità sportiva e ciò costituisce la migliore garanzia nella realizzazione dello spirito di collaborazione; in molte occasioni la sua grande esperienza e competenza hanno validamente sostenuto il mio lavoro ed io, anche a nome dei volovelisti italiani, gli confermo stima e gratitudine.

Mario Veneri

Verbale della Riunione della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia del 24-1-1976

Il giorno 24 gennaio 1976 nei locali dell'Aero Club d'Italia si è riunita la Commissione Sportiva Centrale per discutere il seguente

ORDINE DEL GIORNO

1) Approvazione verbale riunione precedente.

- 2) Calendario Sportivo 1976.
- 3) Elaborazione regolamento nuovo «Giro Aereo d'Italia».
- 4) Reclamo pendente alla «XVI Gara Aerea del Golfo».
- 5) Omologazione gare di aeromodellismo.
- 6) Omologazione gare di paracadutismo.
- 7) Omologazione insegne di volo a vela.
- 8) Designazione degli atleti campioni nazionali per proposta di medaglia al valore atletico (C.O.N.I.).
- 9) Varie.

Sono presenti:

Ing. Iginio Guagnellini - Presidente
 Gen. Egisto Andalò - Membro
 Prof. Mario Veneri - Membro
 Cav. Elvio Tosaroni - Membro

Assente:

Col. Gaetano Argento

Assiste in funzione di segretario il Sig. Alfredo Manenti.

* * *

Aprè la seduta il Presidente della C.S.C., Ing. Iginio Guagnellini, dando lettura del verbale della riunione del 28 novembre 1975 che viene approvato.

2) Calendario Sportivo 1976 - viene approvato.

7) Omologazione insegne di volo a vela.

Viene omologata la gara di volo a vela dell'Aero Club Volovelistico milanese effettuata il 22-27 maggio 1975 ad Alzate Brianza (Como).

Vengono omologate le seguenti prove:

Hepp. Theodore - Ae.C. Aosta - Prova di durata 5 ore per il «C» d'argento.

Clement Jean Marie - convalida prova 3° diamante ma il premio per i voli sportivi non può essere pagato perchè cittadino francese e la circolare dell'Ae.C.I. prescrive la condizione di cittadinanza italiana.

VOLI EXTRA INSEGNA

Manzoni Roberto - Non accolta in base all'art. 15 del Notiziario n. 1 del 26 febbraio 1970.

Magni Vittorio - Non accolta ai fini del contributo in base all'art. 15, circolare n. 1 del 26 febbraio 1970.

Weber Giorgio - Volo prefissato: viene accolto; distanza libera: non accolta art. 15 circolare n. 1 del 26 febbraio 1970.

Brigliadori Leonardo - Non accolti perchè mancanti delle cartine barografiche.

IL PRESIDENTE DELLA C.S.C.

Verbale della Riunione della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia del 13-4-1976

Il giorno 13 aprile alle ore 10 nei locali dell'Aero Club d'Italia si è riunita la Commissione Sportiva Centrale per discutere il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Approvazione verbale riunione precedente.
- 2) Approvazione regolamento tecnico-particolare del «Giro Aereo d'Italia 1976».

- 3) Omologazione gare di paracadutismo.
- 4) Eventuale costituzione centro addestramento para-ski.
- 5) Campionati nazionali di volo a vela.
- 6) Proposta di modifiche al R.S.N. - Giurie fisse e missioni.
- 7) Partecipazione campionati europei aeromodellismo.
- 8) Varie.

Sono presenti:

Ing. Iginio Guagnellini - Presidente
 Gen. Egisto Andalò - Membro
 Prof. Mario Veneri - Membro
 Cav. Elvio Tosaroni - Membro
 Col. Gaetano Argento - Membro

Assiste in funzione di segretario il Sig. Alfredo Manenti.

* * *

Aprè la seduta il Presidente il quale legge il verbale del 24 gennaio 1976 che viene approvato.

Il Presidente chiede al Prof. Veneri di illustrare il Regolamento dei Campionati Italiani di volo a vela (Rieti).

Il Prof. Veneri illustra il regolamento che viene approvato.

Vengono omologate le seguenti prove per il conseguimento delle insegne:

Zilioli Angelo	guadagno quota - «C» argento
Cagnoni Pier Luigi	guadagno quota - «C» argento
Luchsinger Franco	durata - «C» argento
Failla Vito	durata - «C» argento
Molinari Antonio	durata - «C» argento
Genero Alberto	distanza - «C» argento
Maggi Angelo	distanza - «C» argento
Pauli Paolo	distanza - «C» argento
Brasca Giancarlo	distanza - «C» argento
Purpura Pietro	quota-durata - «C» argento
Pierobon Antonio	durata-distanza-quota - «C» (completo)
Bruschi Guido	durata-distanza-quota - «C» (completo)
Valsecchi Renzo	durata-distanza-quota - «C» (completo)
Locatelli Angelo	distanza - «C» argento
Locatelli Angelo	quota - «C» d'oro
Pressato Roberto	quota - «C» d'oro
Custo Roberto	distanza prefiss. km 327 - diamante e oro
Schwab Jurgen	quota - diamante e oro
Brivio Ezio	quota - diamante
Balzer Mario	quota - diamante
Mair Oswald	quota - diamante

Gritti Angelo - La prova di distanza per diamante non è valida perchè i tre fotogrammi della lavagna prima del decollo, del pilone di Lienz e della lavagna dopo l'atterraggio non sono contenuti nella stessa pellicola (vedansi i punti 3.5. e 3.5.1. del C.S. F.A.I.). Si dà incarico all'ufficio sportivo di dare comunicazione all'interessato.

IL PRESIDENTE DELLA C.S.C.

Verbale della Riunione della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia del 9-7-1976

Il giorno 9 luglio 1976 nei locali dell'Aero Club d'Italia, alle ore 16, si è riunita la Commissione Sportiva Centrale per di-

scutere il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Applicazione circolare relativa promozione e retrocessione in vista imminenti Campionati Italiani volo a vela a Rieti.
- 2) Regolamenti paracadutismo.
- 3) **Omologazione gare volo a vela.**
- 4) Omologazione gare volo a motore.
- 5) Omologazione gare di aeromodellismo.
- 6) **Omologazione prove insegne volo a vela.**
- 7) Varie.

Sono presenti:

Ing. Iginio Guagnellini - Presidente

Gen. Egisto Andalò - Membro

Prof. Mario Veneri - Membro

Col. Gaetano Argento - Membro

Assente giustificato il Cav. Elzio Tosaroni

Assiste in funzione di segretario il Sig. Alfredo Manenti.

...

Viene approvato il verbale del 13 aprile 1976 di cui il Presidente ne dà lettura.

Il Presidente mette al corrente la Commissione sugli interventi del Circolo Politecnico del volo in merito al meccanismo di promozione e retrocessione Lega 1 e Lega 2 piloti volo a vela.

Gli interventi sono tutti tesi a tentare di fare modificare il meccanismo sancito dalla circolare 34-36 prot. 2430 del 5 marzo 1976.

Dopo animata discussione alla luce anche dei pareri espressi verbalmente o per iscritto dai Sigg.: Vergani, Serra e Prof. Morelli, la C.S.C. decide di applicare integralmente il contenuto della circolare salvo l'inserzione di Caraffini al 46° posto con l'esclusione di Spinelli.

Al termine della discussione viene approvata la graduatoria nazionale di Lega 1 allegata alla sopracitata circolare che è frutto dei risultati dei Campionati Italiani 1975 ovviamente con la correzione di cui sopra (Caraffini-Spinelli). Per altro già nota da tempo in quanto diffusa ufficiosamente dai periodici specializzati.

La C.S.C. ribadendo il concetto informatore iniziale illustrato dalla circolare 22 gennaio 1975 si riserva, dopo i Campionati Italiani 1976, di riesaminare il tutto tenendo conto delle osservazioni che potranno pervenire.

Il Prof. Veneri sottopone alla C.S.C. la prova di **QUOTA** del pilota **Attilio Pronzati per il completamento dell'insegna DIAMANTE (terzo)** e la C.S.C. omologa e invita l'ufficio sportivo a darne comunicazione all'interessato.

Vengono inoltre omologate le prove di:

- MARCHISIO Giorgio - distanza prefissata: 300 Km e quota m 5000 per diamante.
- BALZER Mario - distanza Km 500 per diamante.
- GLOKL Johann - distanza triangolo 504 Km per diamante.
- MENALDO Ermanno - Km 304 distanza prefissata per diamante.
- MAURIELLO Massimo - quota 5000 m per diamante.
- MOLTRASIO Mario - distanza prefissata Km 300 per diam.
- ALBER Franz - distanza prefissata Km 300 per diamante.
- ARMANI Giuseppe - quota m 4770 insegna d'oro.
- CIVELLO Franco - distanza-durata-quota - argento completo.
- BORGHI Francesco - distanza (argento).
- BRIVIO Ezio - triangolo prefissato 300 Km - diamante.
- ESPOSTO Vincenzo - triangolo prefissato 300 Km - diamante. Per quest'ultimo si incarica l'Ufficio sportivo di richiedere all'A.V.M. (Commissario Maestri Giancarlo) l'invio

del negativo al fine di archivarlo con la pratica di omologazione.

Si respinge la richiesta inoltrata il 25 aprile 1975 di Vergani Walter tendente ad ottenere l'omologazione del primato nazionale di velocità biposti sul triangolo di 200 Km in quanto il c.s. sez. 3 non riconosce tale triangolo per i primati. **Dare comunicazione all'interessato restituendo la documentazione.**

Vengono omologati i seguenti primati nazionali:

- VERGANI Walter - monoposto - triangolo 100 Km - velocità Km/h 127,626 - 17 agosto 1974.
- VERGANI-NIDOLI - biposto - triangolo 300 Km - velocità Km/h 94,500 (il triangolo non è di 307 Km) - 21 aprile 1973.
- MONTI Roberto - monoposto - triangolo 100 Km - velocità Km/h 124,945 - 19 agosto 1973.
- VERGANI Walter - monoposto - triangolo 300 Km - velocità Km/h 87,723 - 13 agosto 1974.
- VERGANI Walter - monoposto - triangolo 300 Km - velocità Km/h 102,847.
- MONTI Roberto - monoposto - triangolo 300 Km - velocità Km/h 102,838.

A norma del punto 6.3.5, del codice FAI 1971, il primato è da attribuire a Vergani, poichè la sua velocità, anche se di pochissimo, è superiore a quella realizzata da Monti.

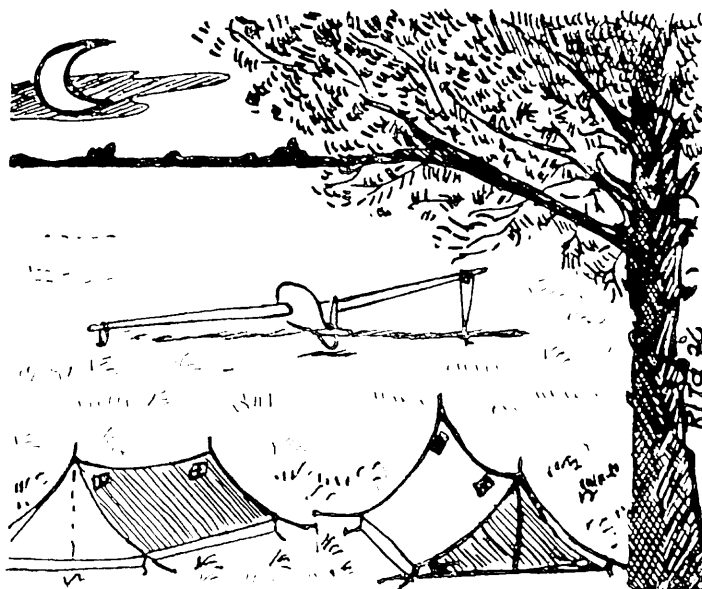
— VALENTINI Giorgio - La prova sul triangolo prefissato sui 300 Km. valido per il **Diamante**, omologata il 15 novembre 1975, convalida anche la prova di distanza sia per l'**Argento** che per l'**Oro**, pertanto gli si riconosce:

- l'insegna d'Argento completa;
- l'insegna d'Oro completa;
- un Diamante.

— CATTANEO Franco - La prova sul triangolo 300 Km. prefissato e la prova di guadagno quota 3000 m valide per il Diamante la prima e per l'Oro la seconda, omologate il 15 novembre 1975, completano ambedue le insegne: Argento e Oro.

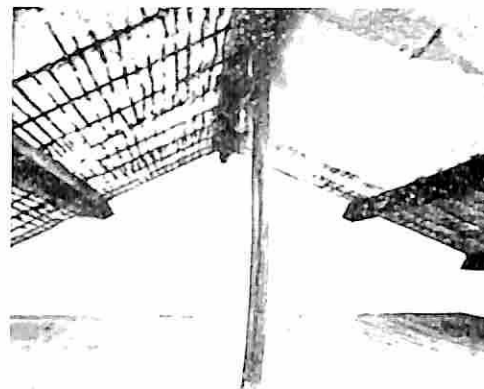
— MUSSIO Renato - Essendo già state omologate le prove di: guadagno quota e durata per l'Argento ed il guadagno quota per l'Oro a norma del punto 7.4.2. del c.s. sez. 3 (1971) con la prova di triangolo 300 Km prefissati valida per il Diamante omologata il 15 novembre 1975, si completano ambedue le suddette insegne.

IL PRESIDENTE DELLA C.S.C.



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

F. A. I.

Riunione di Novembre della C.I.V.V. Alla Francia i Mondiali del 1978

RELAZIONE SULLE RIUNIONI F.A.I. - C.I.V.V. DEL 18 E 19-11-1976 A PARIGI

La riunione della CIVV del 19 novembre è stata preceduta dalla riunione della Sottocommissione Classe Club e da quella del Bureau il 18 novembre, in preparazione dei lavori della CIVV durante i quali sono state prese le seguenti decisioni (per la lista dei presenti vedere Allegato 1).

1) CLASSE CLUB.

La Sottocommissione, presieduta dallo svedese Oberg, non è riuscita a trovare un accordo sulla definizione generale contenuta nell'attuale Codice FAI. Si è deciso pertanto, dopo quasi due anni di tentativi infruttuosi, di soprassedere. Tuttavia, per consentire e stimolare le competizioni con quegli alianti che non rientrano propriamente e competitivamente nelle tre classi attualmente definite (Libera, Standard, 15 m), si è deciso di raccomandare l'organizzazione di competizioni continentali (p.es.: una in Europa, una in Nordamerica, una in Sudamerica ecc.) con uno dei seguenti criteri di ammissione (vedere All. 2 per maggiori dettagli):

- a) raggruppamenti secondo performance: iscrizioni limitate a gruppi di alianti di prestazioni similari (variazioni entro il 10% delle rispettive velocità «cross country»);
- b) handicap: iscrizioni aperte anche ad alianti più differenziati rispetto al caso precedente, ma con l'introduzione di handicap basati sulla velocità «cross country». Il primo Campionato Europeo di Classe Club avrà luogo probabilmente in Svezia nel 1979.

2) CAMPIONATI MONDIALI.

Dopo attento esame delle cinque offerte ufficiali pervenute (Argentina, Francia, Germania Occ., India, Rhodesia) e confronto dettagliato dei costi di partecipazione, la preferenza è andata alla Francia (votazione a scrutinio segreto: 15 voti alla Francia, 7 voti all'Argentina).

I prossimi mondiali avranno pertanto luogo sull'aeroporto di Chateauroux-Deols, a 5 Km dalla città di Chateauroux (55.000 abitanti), situata nel centro della Francia a circa 200 Km a sud/sud-ovest di Parigi, dall'8 al 23 luglio 1978.

Il costo dell'iscrizione sarà di circa dollari USA 500 per aliante e di dollari 265 per persona (vitto e alloggio) riducibili a dollari 170 (alloggio, colazione e cena).

L'aeroporto è quello di una ex base americana, con pista di 2600 x 60 metri e notevoli infrastrutture. Il volo in nube sarà proibito.

Per i mondiali successivi, su richiesta di molti delegati, è probabile che una decisione verrà presa già nel corso del 1977, in modo da dare più tempo agli organizzatori. Hanno annunciato l'intenzione di presentare la loro candidatura l'Argentina, la Germania Occ. e (con riserva) la Polonia. E' stato raccomandato di evitare la concomitanza con le Olimpiadi 1980 (URSS), per evitare una concentrazione di oneri di partecipazione, soprattutto per i Paesi dell'Est che andranno in massa a Mosca.

3) MOTOALIANTI

Dopo la relazione sullo stato attuale dello sviluppo e delle competizioni per motoalianti (si registra una certa stasi in questi ultimi anni), fatta dal danese Weishaupt, Presidente della relativa Sottocommissione, un sondaggio fra i delegati presenti ha tuttavia indicato l'interesse di una decina di Paesi a partecipare a un eventuale Campionato Europeo FAI.

4) CODICE SPORTIVO

E' stata avviata, sotto la guida del norvegese Johannesen, Presidente della Sottocommissione relativa, la revisione del Codice in vista della nuova edizione che entrerà in vigore dal 1° gennaio 1980. Il calendario dei lavori è il seguente:

Marzo 1977: prima bozza; discussione preliminare sulle norme per i Mondiali 1978.

Novembre 1977: discussione generale; approvazione delle norme per i Mondiali 1978.

Marzo 1978: approvazione del nuovo Codice, salvo le norme per i Mondiali futuri.

1° gennaio 1979 - 31 dicembre 1979: stampa, correzione, distribuzione.

Eventuali proposte italiane di modifica dovrebbero pervenire allo scrivente al più presto, cioè con notevole anticipo rispetto alla riunione CIVV del marzo 1977.

5) PROSSIMA RIUNIONE

Bureau: 23 marzo 1977.

CIVV: 24 e 25 marzo 1977.

Piero Morelli

(Delegato Ae.C.I. alla FAI-CIVV)

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

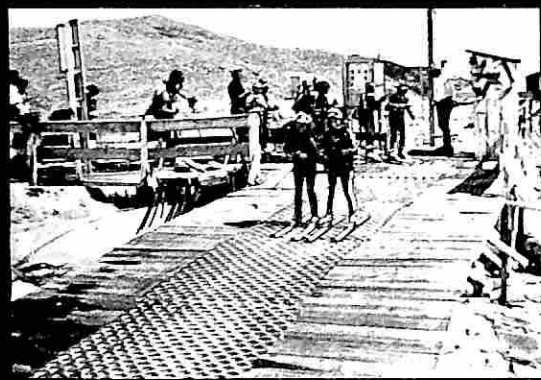
attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

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. o. s. di Pietro Acquaderni e c.
40033 Casalecchio di Reno (Bologna) via Porrettana 453
☎ (051) 571201 571213

VOLO LIBERO

Considerazioni sulla competizione internazionale e nuove regole F.A.I.

Subito dopo il Campionato Mondiale, si è riunita a Kossen il CIVL (Comitato Internazionale Volo Libero), organo consultivo della FAI che deve presentare all'Assemblea generale tenutasi a Teheran le eventuali modifiche al Codice Sportivo, Sezione 7, Classe O «Hang Gliders».

Erano presenti 19 nazioni. Il Presidente è Dan Poynter, Presidente d'Onore Ann Welch, ambedue riconfermati nelle loro funzioni.

Vi era presente anche Mr. Bertrand Larcher, Direttore Delegato della FAI di Parigi.

Generalità.

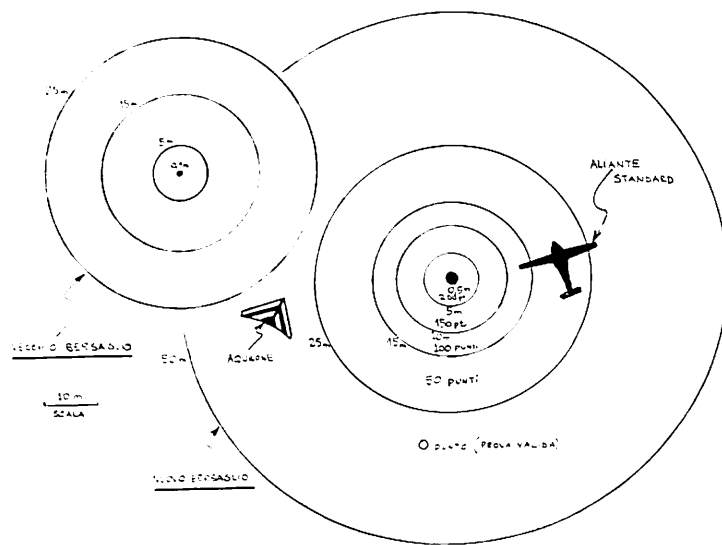
Nel suo insieme il Codice Sportivo per il volo libero è identico a quello del volo a vela. La definizione delle quote, dei punti di virata, dei traguardi, delle misure di tempo e quota, dell'uso del barografo, dei primati e la loro omologazione, il loro superamento minimo, la loro documentazione, sono pressochè identici.

L'unica insegna di performance oggi riconosciuta è quella d'argento, identico a quello del volo a vela, e cioè: distanza di 50 Km., durata di 5 ore e guadagno di quota di 1000 metri. Siccome i migliori aquiloni toccano oggi il 9 di efficienza, con tasso di discesa minima intorno a 1,1 m/s, non ci rimane che ricominciare le dure e penose fatiche che pochi tra di noi hanno conosciuto con lo Zoglin, il 5 giugno 1938, o l'Emouchet. Spero soltanto di non ricominciare quel volo di 4 ore e 58 minuti di 17 anni fa, costatomi tanto gelo alle dita e ai piedi che ne sono rimasto impressionato per tutta la vita. Basta non dimenticare l'orologio.

Ovviamente il mio obiettivo per la prossima stagione sarà un'insegna d'argento numero 1!

L'atterraggio.

Dalla riunione della FAI, è apparsa nettamente la tesi dell'aquilone veleggiatore, e seppellita quella dell'aquilone libratore. In altre parole, le assurde prove di paracadutismo su un disco di 10 cm. effettuate dopo voli di 20 o più minuti, appartengono ormai al passato. Il bersaglio è ormai come segue:



Vecchio bersaglio

oltre 25 m.	: prova nulla
da 25 a 15 m.	: 1 punto al m. (mis. il cm.)
da 15 a 5 m.	: 2 punti al m. (mis. il cm.)
da 5 a 0,1 m.	: 4 punti al m. (mis. il cm.)
disco centrale 0,1 m.	: 50 punti
punt. mass. per bersaglio	: 50
punt. massimo per durata	: 50
influenza min. bersaglio	: 50%

Per il totale generale si scarta la prova più bassa.

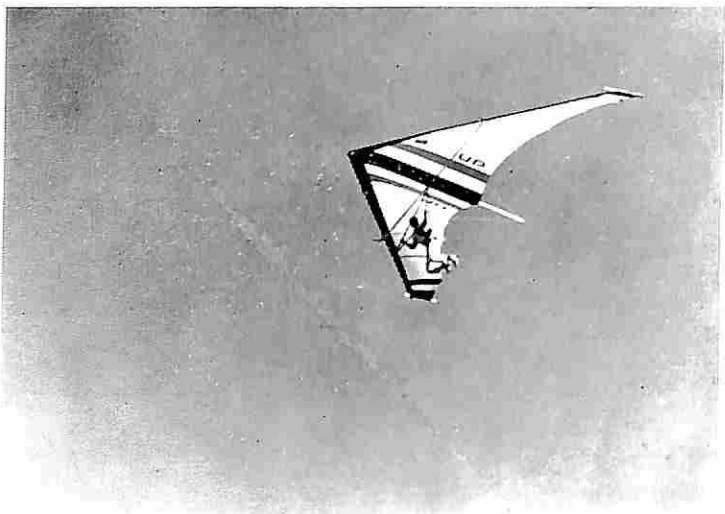
Nuovo bersaglio

oltre 50 m.	: prova nulla
da 50 a 25 m.	: 0 punti (prova valida)
da 25 a 15 m.	: 50 punti in tutta la zona
da 15 a 10 m.	: 100 punti in tutta la zona
da 10 a 5 m.	: 150 punti in tutta la zona
da 5 a 0,5 m.	: 200 punti in tutta la zona
disco centrale 0,5	: 250 punti in tutta la zona
punt. mass. per bersaglio	: 250 punti
punt. mass. per prova	: 1000 punti (durata, manovra, area prescritta)
Influenza min. bersaglio	: 20%

Per il totale generale si sommano tutte le prove.

Le differenze fondamentali sono:

- non si misura più il centimetro, ma una zona di punteggio fisso;
- chi atterra oltre 25 metri, ma entro 50 metri, guadagna 0 punti per la precisione, ma il punteggio del tempo o velocità o altra prova, rimane valido;
- chi atterra oltre 50 metri perde tutta la prova (era 25 metri). In un campo di 100 metri ci atterra anche un aliante (anche a costo di qualche capello grigio);
- il massimo punteggio del bersaglio è 250 punti, su 1000 di una prova (era 50 su 100).



Alfio Caronti - 2° posto in classe aperta.

Le prove

Sono divise in 4 tipi:

- a) manovre prescritte (escluso l'acrobazia);
- b) passaggi su punti di virata, figure ad 8 (prescribed area);
- c) velocità sul percorso prescritto;
- d) distanza libera.

Le prove di pura durata non esistono più.

Le quattro prove sopra descritte possono essere combinate.

E' stato sollevato il problema del fuori campo, in quanto è difficile stabilire dove ha luogo l'atterraggio. Questo perchè basta portarsi l'uccello sulle spalle e andarsene a spasso, rubando così qualche chilometro agli altri concorrenti. Per ovviare a questo inconveniente, dei campi di atterraggio alternativi verranno disposti lungo il percorso, con commissari; un fuori campo alternativo sarà prova nulla.

Questo può portare a discussioni, ma si è dovuto accettare una soluzione da mettere alla prova.

Il punteggio

E' tuttora molto scuro il sistema adottato troppo in fret-



La squadra italiana - da sinistra a destra: Peter Thun, Alfio Caronti, Orazio Sguazzero, Albert Tamietto e Flavio Ceccato (capo squadra).

ta (erano le ore 22 del giorno della partenza).

Comunque traduciamolo tale e quale:

- un pilota che ha completato il percorso riceve l'80% del totale dedicato a questa prova;
- il pilota che ha completato il percorso con il miglior tempo è bonificato di 20% in più, quello secondo di 19% ecc., ad eccezione che nessun pilota completando il percorso riceva meno di 2% (conclusione: andare piano, ma sicuro);
- un pilota fuori campo riceve 0 punti. Se atterra su un campo alternativo, gli sarà conteggiato la proporzione del totale (80%) dei punti di distanza disponibili (non è molto chiaro).

Calcolo del punteggio

1. Conversione del punteggio base in percentuale per assicurare che ogni prova abbia lo stesso peso o importanza. Il vincitore in ogni prova guadagnerà 1000 punti, ad eccezione della prova di precisione per la quale il massimo raggiungibile è 250 punti.
2. Ogni concorrente in questa prova riceve punti in proporzione al vincitore (?).
3. Il punteggio della classifica generale sarà uguale alla somma dei punteggi di tutte le prove (è abbandonato il concetto della «throw away task», cioè dello scarto della prova a punteggio più basso).

Nota: questo sistema non è chiaro, e verrà rielaborato dal Sud Africa, organizzatore dei prossimi mondiali.

Classe

Questo è un punto fondamentale. Vi sono delle grandi novità che verranno applicate per 4 anni. Le traduco senza commento.

A - Generalità.

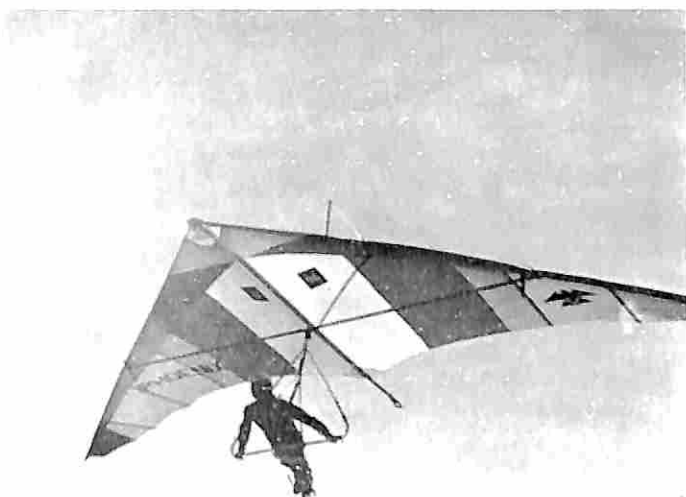
1. Strumenti di volo sono autorizzati in tutte le classi.
2. Dispositivi di comunicazione sono vietati in tutte le classi.
3. Il certificato di navigabilità o equivalente sarà richiesto per ogni apparecchio in ogni classe.
4. Ogni mezzo fisico per produrre energia per migliorare la performance, è vietato.

B - Classe competizione I.

1. La struttura consiste in (4) componenti strutturali che includono due longheroni alari, un longherone di chiglia e un longherone trasversale. Quest'ultimo potrà essere diviso in due sezioni. I longheroni non potranno avere curve preformate.
2. Profilo a superficie flessibile.
3. Controllo con solo spostamento del peso del pilota; sono vietati i controlli aerodinamici inclusi diruttori (spoilers).
4. L'allungamento alare massimo è 4,5.
5. Carico alare minimo è 5,00 Kg/m².
6. Carenatura, anche parziale del pilota è vietata.

C - Classe competizione 2.

1. Profilo a superficie flessibile.
2. Come punto 3 classe 1.



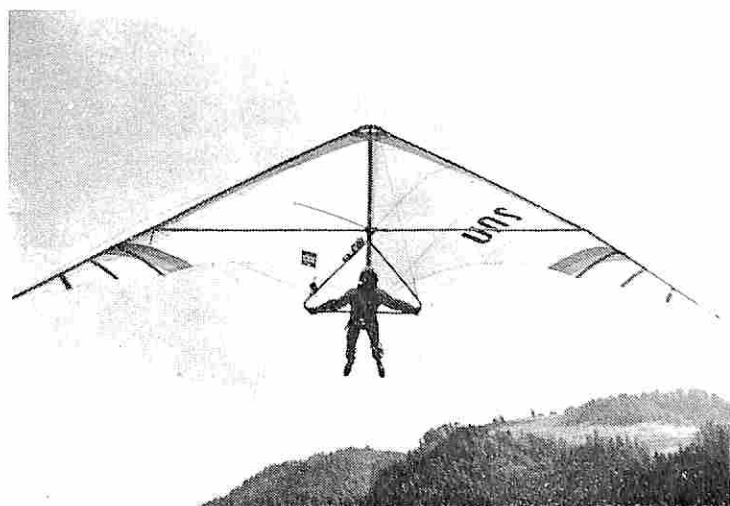
Il PHOENIX di Bill Bennett, l'aquilone più sofisticato della Classe Libera.

D - Classe competizione 3 .

Sono autorizzati il profilo a superficie rigida e di controlli aerodinamici (in pratica tutto è autorizzato nei limiti della definizione di un apparecchio di volo libero).

E - Note.

1. Tutto ciò che non è vietato è autorizzato.
2. Il carico alare è calcolato con il peso al decollo relativo all'area proiettata (sulla superficie della struttura).
3. L'allungamento è il rapporto $(apertura)^2$ area proiettata.
4. L'allungamento verrà misurato per i soli vincitori. Gli apparecchi che non rispetteranno la norma verranno squalificati.
5. Le prove per la classe 3 saranno scelte in funzione della maggiore efficienza degli apparecchi di questa classe.
6. Un profilo a superficie flessibile è un profilo che non mantiene la sua configurazione di volo quando si trova a riposo.



Il vecchio eppure sempre valido SUN a coda di rondine.



Un'ala rigida ad «altissima» efficienza (circa 10) inglese, HIWAY. Ha perso il campionato per penalizzazione in atterraggio.

Nota personale: la classe standard non esiste più.

E' stata sostituita da una classe 1, la cui definizione è molto ambigua.

E' un peccato che non vi sia una classe dove si misura **solo il pilota**, essendo pressochè uguali le macchine.

Questo taglia fuori dalla competizione internazionale qualche 10.000 aquiloni standards esistenti al mondo.

E' vero che il volo a vela ci ha mostrato la strada, con le sue lunghe esitazioni intorno alla standard, divenuta oggi doppia, senza contare la classe «Club».

E' anche vero che questi aquiloni standard non erano del tutto sicuri, non avendo difesa alla messa in bandiera.

Ricordiamo però, che da un anno, non abbiamo più avuto alcun incidente simile. E' bastata l'educazione dei piloti sia dal punto di vista tecnico (regolazione dell'aliante), che come personale (rifiuto del rischio inutile con condizioni meteo marginali, o di manovre semi-acrobatiche).

In conclusione, l'evoluzione del volo delta verso una forma di volo a vela totalmente autonoma, è ben iniziata presso la FAI ed i suoi soci. Non ci rimane che sperare che l'Aero Club d'Italia s'inserisca senza urto nelle strutture internazionali esistenti.

La Federazione Italiana Volo Libero è da tempo disposta a collaborare alla progettazione di un regolamento specifico.

Queste disposizioni non sono reciproche.

La Commissione di studio del Volo Libero dell'Aero Club d'Italia, nominata sei mesi fa, sembra ignorare questo sport, quelle persone che hanno, a spese loro, contro l'indifferenza generale, rappresentato il nostro Paese a Kossen.

Portare a casa una coppa (5 posto) ad un mondiale non ci può lasciare indifferenti.



AERO CLUB D'ITALIA

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO
MEMBRO DELLA FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZ. (FAI)
FEDERATO AL CONI

Roma, 7 dicembre 1976

CIRCOLARE N. 87

OGGETTO: **Brevetti, licenze, attestati e tessere.**

1. La presente circolare ha lo scopo di standardizzare e di regolamentare in via definitiva tutta la materia relativa al rilascio, alla compilazione, alla validità e alle quote dovute dei brevetti, delle licenze, degli attestati e delle tessere in genere che vengono rilasciate dall'Aero Club d'Italia. **La data d'entrata in vigore della presente è quella del 1° gennaio 1977.**

2. **BREVETTI F.A.I.** - Il documento integra, sul piano sportivo, i documenti nazionali (brevetti e licenze) rilasciati dal Ministero dei Trasporti:

- rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia — che è l'unico Ente in Italia ad averne facoltà — a tutti i piloti civili in possesso almeno di brevetto di II grado per il volo a motore ad ala fissa o di titoli equipollenti per i piloti di discipline di pallone sferico, di volo a vela e di elicottero, che ne fanno richiesta tramite gli Aero club di appartenenza a **firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale che attesta peraltro che il pilota è socio** — in quell'anno — dello stesso Aero club. Il documento è firmato dal Segretario Generale e controfirmato dal Presidente dell'Aero Club d'Italia;
- validità:** permanente, ma fino a quando è valido il brevetto di pilota civile;
- quota:** L. 5.000 (da inviarsi con la lettera di richiesta anzidetta).

3. ATTESTATO DI ABILITAZIONE

BREVETTO E LICENZA DI PARACADUTISMO SPORTIVO

L'attestato di abilitazione al lancio vincolato viene rilasciato in conformità a quanto previsto dalla circolare protocollo n. 7374 del 28 luglio 1975.

Il brevetto e la licenza sportiva vengono rilasciati all'atleta che ha compiuto un minimo di 10 lanci acquisendo in tal modo la categoria A; ai fini della concessione i lanci sono riconosciuti validi anche se effettuati presso un Reparto dell'Esercito Italiano o l'ANPDI. L'atleta, a seconda del numero dei lanci effettuati, che risulteranno sull'apposito «stralcio lanci», è qualificato di categoria A, B, C, D, E, F, G (vedi Cap. 1.5 del Codice F.A.I. sez. 5).

- rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia a tutti coloro che ne fanno richiesta tramite gli Aero club di appartenenza, a **firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale che attesta peraltro che è socio** — in quell'anno — dello stesso Aero club (gli **stralci lanci** dovranno essere firmati dai rispettivi Direttori Tecnici). Il documento è firmato dal Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia. I rinnovi annuali e le estensioni di categoria, potranno essere convalidati dal Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia;
- validità:** annuale, in quanto vincolata all'esito della visita medica;
- quota:** L. 3.000 per il rilascio, compreso il libretto stralcio lanci;
L. 1.500 per ogni rinnovo annuale;
L. 1.500 per ogni estensione di categoria;

L. 1.000 per ogni libretto stralcio lanci ad iniziare dal secondo esemplare in poi.

(Le anzidette somme dovranno essere versate in uno con la lettera di richiesta anzidetta).

4. TESSERA DI RICONOSCIMENTO DI DIRETTORE TECNICO PARACADUTISMO

La tessera di riconoscimento di Direttore Tecnico di paracadutismo è rilasciata su proposta dell'Aero club di appartenenza a **firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale** che attesta peraltro che l'aspirante Direttore Tecnico è **socio** — in quell'anno — dello stesso Aero club.

La tessera viene rilasciata gratuitamente.

5. ATTESTATO DI AEROMODELLISMO

L'attestato è rilasciato all'atleta che ha dimostrato al rappresentante di specialità dell'Aero club di appartenenza, di aver costruito almeno un aeromodello:

- rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia a tutti coloro che ne fanno richiesta tramite l'Aero club di appartenenza a **firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale** che attesta peraltro che il pilota è **socio** — in quell'anno dello stesso Aero club. Il documento è firmato dal Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia;
- validità:** permanente;
- quota:** L. 1.000.

6. TESSERA PERSONALE DI ISTRUTTORE DI AEROMODELLISMO

La tessera di istruttore di aeromodellismo è rilasciata al candidato su proposta dell'Aero club di appartenenza a **firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale** che attesta peraltro che il pilota è **socio** — in quell'anno — dello stesso Aero club:

- rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia a firma del Segretario Generale;
- validità:** permanente;
- quota:** L. 1.500.

7. LICENZE SPORTIVE

Per delega della F.A.I. l'Aero Club d'Italia è l'unico Ente che ha la facoltà di rilasciare in Italia agli atleti, su proposta degli Aero club, licenze sportive. Gli atleti per entrare in possesso delle licenze sportive relative a ciascuna delle discipline aerosportive, che si valgono dei mezzi aerei classificati secondo l'art. 3.2.1. del C.S. sez. 1, devono aver conseguito, in ambito nazionale, il corrispettivo brevetto (art. 4.2.1. C.S. sez. 1) con licenza in corso di validità; per l'aeromodellismo vale l'attestato.

Si rammenta che per prendere parte a qualsiasi manifestazione organizzata dall'Aero Club d'Italia o per delega di questo, il concorrente, per ottenere l'iscrizione (art. 2.1.15. C.S. sez. 1), deve essere munito di LICENZA SPORTIVA (art. 2.1.1. C.S. sez. 1 e del R.S.N.):

- rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia a firma del Presidente della Commissione Sportiva Centrale;
- validità:** rinnovo annuale mediante applicazione di bollo federale;
- quota:** L. 1.500 per rilascio e/o rinnovo.

Il rilascio della licenza sportiva per l'aeromodellismo vincola all'assicurazione obbligatoria verso terzi.

8. TESSERE COMMISSARIO SPORTIVO

La tessera di Commissario Sportivo è rilasciata su proposta dell'Aero club di appartenenza, a firma del Presidente o del Vice Presidente dell'Ente locale che attesta peraltro che il candidato è socio — in quell'anno — dello stesso Aero club, a tutti coloro che esercitano la funzione di controllori in gare indette dagli Aero club federati

o controllano «records» nazionali ed internazionali:

a) **rilascio:** da parte dell'Aero Club d'Italia a firma del Presidente della Commissione Sportiva Centrale;

b) **validità:** annuale;

c) **quota:** la tessera viene rilasciata gratuitamente.

IL PRESIDENTE

Bilancio Preventivo per l'Esercizio Finanziario 1977

PARTE PRIMA - ENTRATE	Preventivo 1976	Variazioni in + o in —	Preventivo 1977
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI			
Categ. 1^a - Vendita di beni e prestazioni di servizi			
Cap. 1 - Introiti per pubblicazioni	p.m.	+ 5.000.000	5.000.000
Cap. 2 - Entrate varie (licenze, brevetti, ecc.)	5.200.000	—	5.200.000
Categ. 2^a - Contributi e premi per prestaz. istituzionali			
Cap. 3 - Quote federative	30.000.000	—	30.000.000
Categ. 3^a - Trasferimenti attivi correnti			
Cap. 4 - Contributo Ministero Trasporti	200.000.000	+ 1.000.000.000	1.200.000.000
Cap. 5 - Contributo straordin. Minist. Trasp. per acquisto velivoli	—	—	—
Cap. 6 - Contributo C.O.N.I.	82.500.000	+ 24.500.000	107.000.000
Categ. 4^a - Redditi proventi patrimoniali			
Cap. 7 - Interessi su depositi bancari e su titoli di proprietà	20.000.000	+ 5.000.000	25.000.000
Categ. 5^a - Entrate non classificabili in altre voci			
Categ. 6^a - Poste correttive e compensative di spese corr.			
Cap. 8 - Rimborso assicurazione aeromodellisti	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 9 - Rimborso assicurazione paracadutisti	5.000.000	—	5.000.000
TOTALE ENTRATE CORRENTI	345.700.000	+ 1.034.500.000	1.380.200.000
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
Categ. 13^a - Entrate per conto terzi			
Cap. 10 - Diversi	20.000.000	+ 40.000.000	60.000.000
TOTALE ENTRATE PARTITE DI GIRO	20.000.000	40.000.000	60.000.000
TOTALE GENERALE ENTRATE PREVISTE	365.700.000	+ 1.074.500.000	1.440.200.000
PARTE SECONDA - USCITE			
Categ. 1^a - Spese per gli organi dell'Ente			
Cap. 1 - Compensi, indennità di missione, rimborso ai componenti gli organi dell'Ente	5.500.000	+ 4.500.000	10.000.000
Cap. 2 - Compensi, indennità di missione, rimborso ai componenti il Collegio Sindacale	3.000.000	+ 700.000	3.700.000
Cap. 3 - Rimborso spese e indennità missione rappresent. Ae.C.I.	3.000.000	+ 1.000.000	4.000.000
Categ. 2^a - Oneri del personale			
Cap. 4 - Stipendi ed altri assegni fissi al personale di ruolo	79.000.000	+ 3.000.000	82.000.000
Cap. 5 - Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo	3.800.000	+ 200.000	4.000.000
Cap. 6 - Assistenza al personale che svolge mansioni prevalentemente connesse all'attività sportiva	6.500.000	—	6.500.000

	Preventivo 1976	Variazioni in + o in —	Preventivo 1977
Cap. 7 - Compensi speciali personale di ruolo	7.200.000	—	7.200.000
Cap. 8 - Indennità e rimborso spese trasporto missioni all'interno	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 9 - Iniziative ed interventi per il benessere del personale .	200.000	— 200.000	—
Cap. 10 - Contributo al CRAL aziendale	—	+ 1.500.000	1.500.000
Cap. 11 - Oneri assistenziali e previdenziali personale di ruolo . .	25.000.000	+ 2.000.000	27.000.000
Categ. 3ª - Oneri per il personale in quiescenza			
Cap. 12 - Indennità di liquidazione personale di ruolo	7.000.000	—	7.000.000
Categ. 4ª - Spese per acquisto di beni di consumo e serv.			
Cap. 13 - Affitto locali Ae.C.I.	9.000.000	—	9.000.000
Cap. 14 - Acqua, luce, riscaldamento, pulizie uffici	2.500.000	+ 2.000.000	4.500.000
Cap. 15 - Manutenzione locali e riparazioni ordinarie	150.000	+ 850.000	1.000.000
Cap. 16 - Spese di rappresentanza	2.000.000	—	2.000.000
Cap. 17 - Spese stampati, cancelleria, fotocopie e varie	4.000.000	+ 2.000.000	6.000.000
Cap. 18 - Spese postali, telefoniche, telegrafiche	4.500.000	+ 5.500.000	10.000.000
Cap. 19 - Premi medaglie Ente	1.250.000	+ 750.000	2.000.000
Cap. 20 - Conferenza F.A.I.	—	+ 20.000.000	20.000.000
Cap. 21 - Attrezzature per uffici e acquisto automezzi	6.000.000	— 2.000.000	4.000.000
Cap. 22 - Locomozioni	50.000	—	50.000
Cap. 23 - Spese carburante, lubrific., manutenz. automezzi e varie	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 24 - Onorari e compensi per speciali incarichi	3.000.000	+ 10.000.000	13.000.000
Cap. 25 - Spese legali	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 26 - Spese commissioni	p.m.	—	p.m.
Cap. 27 - Premi assicurazione:			
Art. 1) Ente	200.000	+ 1.000.000	1.200.000
Art. 2) Aeromodellismo	3.000.000	—	3.000.000
Art. 3) Paracadutismo	5.000.000	—	5.000.000
Art. 4) Assicuraz. e aeromob .da destinare agli Aeroclubs	—	+ 90.000.000	90.000.000
Cap. 28 - Stampa e propaganda aeronautica, abbonamento a riviste e giornali, pubblicità e varie	20.000.000	+ 20.000.000	40.000.000
Categ. 5ª - Prestazioni istituzionali			
Cap. 29 - Attività sportiva:			
Art. 1) Volo a Motore	500.000	+ 500.000	1.000.000
Art. 2) Volo a Vela (Campionato Italiano)	17.000.000	+ 13.000.000	30.000.000
Art. 3) Aeromodellismo	4.000.000	+ 10.000.000	14.000.000
Art. 4) Paracadutismo	7.000.000	+ 13.000.000	20.000.000
Art. 5) Organizz. Campionati Mondiali di Paracadutismo	1.000.000	— 1.000.000	—
Art. 6) Organizzazione Scuola Nazionale di Paracadutismo	1.000.000	— 1.000.000	—
Cap. 30 - Acquisto paracadute e materiale di lancio:			
Art. 1) Volo a Vela	—	+ 42.000.000	42.000.000
Art. 2) Paracadutismo	6.000.000	+ 14.000.000	20.000.000
Cap. 31 - Tessere, distintivi, stampati, pubblicazioni	2.000.000	+ 18.000.000	20.000.000
Cap. 32 - Spese per attività volovelistica	27.000.000	— 27.000.000	—
Cap. 33 - Acquisto velivoli da destinare agli Aeroclubs	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 34 - Contributi retribuzioni istruttori volo a motore, volo a vela e aeromodellismo	—	+ 240.000.000	240.000.000
Cap. 35 - Contributi retribuzioni meccanici motoristi volo a motore e volo a vela	—	+ 120.000.000	120.000.000
Cap. 36 - Contributi carburante manifestazioni aeree volo a motore e paracadutismo	—	+ 30.000.000	30.000.000
Cap. 37 - Corsi piloti professionisti volo a motore e volo a vela .	—	+ 138.000.000	138.000.000
Cap. 38 - Corsi piloti istruttori volo a motore e volo a vela . .	—	+ 138.000.000	138.000.000
Cap. 39 - Corsi per costituzione e riqualificazione quadri tecnici .	—	+ 10.000.000	10.000.000

	Preventivo 1976	Variazioni in + o in -	Preventivo 1977
Cap. 40 - Acquisto materiale aeromodellismo	—	+ 5.000.000	5.000.000
Cap. 41 - Affiliazione alla F.A.I.	3.780.000	+ 2.500.000	6.280.000
Cap. 42 - Contributi agli Aeroclubs per gare:			
Art. 1) Volo a motore	7.500.000	+ 10.000.000	17.500.000
Art. 2) Volo a vela	2.000.000	—	2.000.000
Art. 3) Aeromodellismo	3.000.000	+ 3.500.000	6.500.000
Art. 4) Paracadutismo	4.000.000	+ 6.000.000	10.000.000
Cap. 43 - Provvidenze ai piloti di volo a motore e volo a vela	22.500.000	+ 27.500.000	50.000.000
Cap. 44 - Provvidenze ai piloti di volo a vela	4.500.000	— 4.500.000	—
Cap. 45 - Contributo sugli interessi passivi pagati dagli Aeroclubs	—	+ 30.000.000	30.000.000
Cap. 46 - Contributo lanci paracadutistici	5.000.000	+ 5.000.000	10.000.000
Cap. 47 - Contributo acquisto materiale di lancio	3.000.000	— 3.000.000	—
Cap. 48 - Assicurazione corpo alianti	4.000.000	— 4.000.000	—
Cap. 49 - Assicurazione corpo velivoli	9.700.000	— 9.700.000	—
Cap. 50 - Contributo piste aeromodellismo	2.500.000	+ 1.500.000	4.000.000
Cap. 51 - Contributo U.N.G.A.	500.000	— 500.000	—
Cap. 52 - Contributo Centro Sperim. di Aeromodellismo Ae.C. Roma	1.000.000	+ 1.000.000	2.000.000
Cap. 53 - Contributo all'Aeroclub centrale di volo a vela	—	+ 40.000.000	40.000.000
Categ. 7^a - Oneri finanziari			
Cap. 54 - Spese bollati	—	+ 2.000.000	2.000.000
Categ. 8^a - Oneri tributari			
Cap. 55 - Imposte e tasse	370.000	+ 1.900.000	2.270.000
TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE			
	345.700.000	+ 1.034.500.000	1.380.200.000
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
Categ. 13^a - Spese per conto terzi, versamenti ritenute			
Cap. 56 - Pagamento somme per conto terzi	20.000.000	—	20.000.000
Cap. 57 - Concessione anticipazioni salvo rendiconto	—	+ 40.000.000	40.000.000
TOTALE USCITE PARTITE DI GIRO	20.000.000	+ 40.000.000	60.000.000
TOTALE GENERALE USCITE	365.700.000	+ 1.074.500.000	1.440.200.000

IL PRESIDENTE DELL'Ae.C.I

Composizione dell'AE. C. I.

CONSIGLIO FEDERALE

PRESIDENTE

Dr. RAFFAELLO TETI
Aero Club d'Italia
Viale M.Ilo Pilsudski, 122 - ROMA

VICE-PRESIDENTE

Dr. ENZO GIUNIO
Via Fieschi, 1/1 - c/o Società Coleol - GENOVA
Tel. ufficio (010) 54.35.00
Tel. casa (010) 27.751
Tel. Ae.C. (010) 47.97.02

CONSIGLIERI FEDERALI

Dr. CLAUDIO ALBERA
Via Massarotti, 95 A - CREMONA
Tel. ufficio (0372) 22.057
Tel. casa (0372) 31.555

Ing. GUIDO FOCACCI
Vico Monteroduni, 16 - NAPOLI
Tel. ufficio (081) 88.41.344
Tel. casa (081) 39.36.53

Sig. SANDRO RANUCCI
Aeroporto «Falconara» - ANCONA
Interfinanziaria S.p.A. - Via Bertoloni, 26 - ROMA
Tel. ufficio (071) 81.512
Tel. casa (071) 28.365
Tel. 87.24.93 (Roma)

Avv. GUIDO BARACCA
Via Giordano Bruno, 3 - LUGO DI ROMAGNA (Ravenna)
Tel. ufficio (0545) 23.313
Tel. casa (0545) 22.751

Paracadutismo

Cav. GONIPPO SEBASTIANI
Via di Villa Grazioli, 12 - GROTTAFERRATA (Roma)
Tel. 94.56.572

Volo a vela

Dr. SANDRO SERRA
Via Taruffi, 1 - BOLOGNA
Tel. ufficio (051) 55.55.53
Tel. casa (051) 58.42.99

Aeromodellismo

Ing. LUIGI BOVO
Piazza Martinez, 6/23 - GENOVA
Tel. ufficio (010) 86.41.92
Tel. casa (010) 50.28.04

Volo a motore

Ing. GUSTAVO GALLO ORSI
Strada del Nobile, 91/9 - TORINO
Tel. ufficio (011) 63.99
Tel. casa (011) 68.27.07

C.O.N.I.

Dr. FULVIO SETTI
Viale Crispi, 4 - MODENA
Tel. ufficio (059) 35.28
Tel. casa (059) 23.52.28

Ministero Interni

Dr. LUIGI CANTATORE
Ministero Interni - Pres. Comm. Ricompense al valore civile
ROMA

Ministero Trasporti

Com.te FRANCESCO LINO
Ministero Trasporti - Direzione Generale Aviazione Civile
ROMA

Ministero Difesa

Gen. D. A. ANICETO POLLICE
Comando Scuola Aerocooperazione Aeroporto di Guidonia
ROMA

Ministero Finanze

Dr. TITO SCIPIONI
Ministero delle Finanze - ROMA

Ministero Turismo

Dr. LUIGI EBOLI
Ministero Turismo e Spettacolo - ROMA
Tel. ufficio 77.32

Presidenza C.S.C.

Ing. IGINIO GUAGNELLINI
Via Lattuada, 20 - MILANO
Tel. (02) 57.38.15

R.A.I.

Dr. SAVERIO RANA
Via del Tritone, 169 - ROMA
Tel. ufficio 68.64.81

COMITATO ESECUTIVO

PRESIDENTE

Dr. RAFFAELLO TETI
Viale M.ilo Pilsudski, 122 - ROMA

Membri

Dr. ENZO GIUNIO
Via Fieschi, 1/1 - c/o Società Coleol - GENOVA

Gen. D. A. ANICETO POLLICE
Comando Scuola Aerocooperazione Aeroporto di Guidonia
ROMA

Com.te FRANCESCO LINO
M.T.A.C.
Ministero dei Trasporti - ROMA

Dr. LUIGI EBOLI
Ministero Turismo e Spettacolo - ROMA
Tel. 77.32

Dr. CLAUDIO ALBERA (Consigliere federale)
Via Massarotti, 95 A - CREMONA

Ing. GUIDO FOCACCI (Consigliere federale)
Vico Monteroduni, 16 - NAPOLI

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

PRESIDENTE

Dr.ssa LILIANA BROSSI
Via Clisio, 9 - ROMA
Tel. 46.14.38

Membri effettivi

Dr. SALVATORE CINA'
Via Val Sillaro, 5 - ROMA
Tel. 81.00.771

Gen. IGNAZIO BIONDI (aeronautica)
Via Pusiano, 9 - ROMA
Tel. ufficio 4986/708

Dr.ssa GIACINTA ANTONINI
(Ministero Turismo e Spettacolo)
Via Nomentana, 574 - ROMA

Avv. WILLIAM D'ALESSANDRO
Via Cavour, 1 - REGGIO CALABRIA

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

PRESIDENTE

Gen. S. A. VINCENZO LUCERTINI
Viale Trassilla, 142 - CASALPALOCCO (Roma)

Membri effettivi

Col. Pil. GIUSEPPE BAYLON
Via Bosconi, 38 - CALDINE FIESOLE (Firenze)
Tel. (055) 58.00.06

Gen. UMBERTO NANNINI
Viale Monti Parioli, 51 - ROMA
Tel. ufficio 35.20.00
Tel. casa 36.04.438

Supplenti

Gen. NAPOLEONE DEL DUCA
Via Flaminia, 480 - ROMA
Ing. MANILLO ZERBINATI
Via Nomentana, 299 - ROMA

COMMISSIONE SPORTIVA CENTRALE

PRESIDENTE

Ing. IGINIO GUAGNELLINI
Via Lattuada, 20 - MILANO
Tel. (02) 57.38.15

Membri

Gen. EGISTO ANDALO'
Via L. Gallo, 13 - ROMA
Prof. MARIO VENERI
Vocabolo Boccaporco - TERNI

Col. GAETANO ARGENTO
Via di Gello, 150 - PISA
Tel. Roma 82.06.05
Tel. Pisa (050) 20.846

Cav. ELVIO TOSARONI
Piazza Prati degli Strozzi, 30 - ROMA
Tel. 35.84.516

COMMISSIONE PERMANENTE DI SPECIALITA' VOLO A MOTORE E TURISMO AEREO

PRESIDENTE

Sig. DARIO NARDINI
Via 9 Agosto, 6/A - GORIZIA

Membri

Ing. GUSTAVO GALLO ORSI
Strada del Nobile, 91/9 - TORINO
Tel. ufficio (011) 63.99
Rag. GIANNICOLA TANSINI
Viale Regina Margherita, 175 - PESCARA
Sig. GENNARO DI PIETTO
Via Dolci, 6 - MILANO
Sig. SANDRO TREVISAN
Vallaresso, 5 - VENEZIA-LIDO

COMMISSIONE PERMANENTE DI SPECIALITA' PER IL VOLO A VELA

PRESIDENTE

Ing. WALTER VERGANI
Via Serbelloni, 5 - MILANO
Tel. (02) 70.90.15

Membri

Dr. SANDRO SERRA
Via Taruffi, 1 - BOLOGNA
Tel. (051) 55.55.53
Sig. LEONARDO BRIGLIADORI
Via Oldifredi, 43 - MILANO
Tel. (02) 68.87.045
Ing. ALVARO DE ORLEANS BORBON
Via Federici, 1 - ROMA
Tel. 51.38.924
Sig. FERRUCCIO PILUDU
Via dei Gracchi, 285 - ROMA
Tel. 31.61.66

COMMISSIONE PERMANENTE DI SPECIALITA' PER IL PARACADUTISMO SPORTIVO

PRESIDENTE

Com.te BENITO BULDRINI
Via Baldovinetti, 24 - palazzina G - scala A - ROMA

Membri

Ten. Col. PIERO GOFFIS
Via M. Canevari, 20/5 - PISA
Tel. (050) 23.730 (Smipar)
Sig. LUIGI DE MONTI
Via Sparavieri, 1 - ARBIZZANO DI VALPOLICELLA (Verona)
Sig. GIULIO LANZONI
Via Orlandi, 7 - SAN LAZZARO DI SAVENA (Bologna)
Sig. MAURIZIO BARONE
Viale G. Carducci, 81 - CARPI (Modena)
Tel. 21.10.66 - 21.63.79

COMMISSIONE PERMANENTE DI SPECIALITA' PER L'AEROMODELLISMO

PRESIDENTE

Cav. ELVIO TOSARONI
Piazza Prati degli Strozzi, 30 - ROMA
Tel. 35.84.516

Membri

Rag. LORIS KANNEWORFF
Via della Stazione di Ottavia, 95 - ROMA
Dr. VINCENZO SCARDICCHIO
Via di Tullio, 6 - BARI
Ing. FERDINANDO GALE'
Via Trieste, 8 - ABBIATEGRASSO (Milano)
Geom. PAOLO DAPPORTO
Via de Ambris, 26 - BOLOGNA

COMMISSIONE GIURIDICA

PRESIDENTE

Prof. ALBERTO VARLARO SINISI
Viale Cortina d'Ampezzo, 152 - ROMA
Tel. 80.43.65

Membri

Prof. GIANFRANCO CAMPOBASSO
Viale Kennedy, 83/b - BARI
Tel. 36.44.38
Prof. ACHILLE CHIAPPETTI
Via Casperia, 30 - ROMA
Tel. 83.43.66
Prof. CARLO CHIMENTI
Via San Lucio, 22 - ROMA
Tel. 63.68.20
Prof. ANGELO RAFFAELE LATAGLIATA
Via del Mascherone, 63 - ROMA
Tel. 65.64.732
Prof. GIORGIO FORTUNA
Via Gregorio VII, 269 - ROMA
Tel. 69.18.55
Avv. FRANCO FRANCESE (Ae.C.I.)
Viale M.Ilo Pilsudski, 122 - ROMA
Dr. PASQUALE MELITO
Via Cortina d'Ampezzo, 269 - ROMA

Segretaria

Dr.ssa M. GABRIELLA PRATA

COMMISSIONE TECNICA DI MEDICINA AERONAUTICA

PRESIDENTE

Prof. ENRICO SOVENA
Via G. Pezzana, 13 - ROMA

Membri

Dr. DOMENICO NATALE'
Via Mercato, 30 - COSSATO (Vicenza)
Prof. ANTONIO DAL MONTE
Via Flaminia, 395 - ROMA
Prof. LUCIANO CURI
Viale XXI Aprile, 8 - ROMA
Dr. BRUNO CHIOFALO
Via Val di Non, 7 - ROMA
Dr. MARCELLO CASINI
Via Forlì, 9 - ROMA
Dr. FRANCESCO DE VITA
Via Gregorio VII, 80 - ROMA
Dr. MASSIMO SINISCALCHI
Via D. Comparetti, 28 - ROMA
Prof. LUIGI MESSINI
Via Quieta, 6 - PERUGIA
Dr. BERNARDO FERRARI
Via Milazzo, 23 - CREMONA
Dr. OTTORINO MANCIOLI
Via Capodistria, 12 - ROMA

Dr. ROMOLO GENTILINI
Via Noalese, 63 - TREVISO
Prof. ARISTIDE SCANO
Via Val Pollice, 9 - ROMA

UFFICI DELL'ENTE

SEGRETARIO GENERALE

Gen. GIULIO ROSICA

SEGRETERIA DEL PRESIDENTE

Sig.ra PATRIZIA PICCOLI

UFFICIO SEGRETERIA

Cav. ENNIO SIMONETTI

AA.GG. E PERSONALE

Personale

Sig.ra ANGELA NOLFO

Contributi

Sig.ra GIUSEPPINA D'ALOJA

Rapporti con Enti pubblici

Sig.ra BIANCA LAZZARINI

Rapporti con Organi sociali

Dr.ssa M. GABRIELLA PRATA

UFFICIO SPORTIVO

Volo a motore

Sig. ALFREDO MANENTI

Volo a vela

Sig.ra LUCIANA PASSARANI

Paracadutismo

Sig.ra PATRIZIA PICCOLI

Aeromodellismo

Sig.ra ELISA BACIOCCHI

UFFICIO AMMINISTRATIVO

Bilancio Ae.C.I.

Sig.ra ELENA LUPARI

Bilanci Enti periferici

Sig.ra ADRIANA VIRANO

Contabilità

Sig.ra ANNA CASTALDO

Sig.ra MARIA LUISA D'ALESSANDRO

Cassa

Sig. BRUNO MARSIGLI

UFFICIO TECNICO-OPERATIVO

Sig. ANTONIO FUSCO

Carbolubrificanti

Sig.ra GIUSEPPINA D'ALOJA

UFFICIO SPEDIZIONI

Sig. AURELIO NATALI

Sig. PIERO PAGNOTTI

Sig. STEFANO STELLA

UFFICIO STAMPA

Dr. FRANCO DE GIACOMO

UFFICIO LEGALE (consulente)

Avv. FRANCO FRANCESE

UFFICIO TECNICO (consulente)

Com.te ERASMO PULIDORI

CENTRALINO

Sig. GAETANO NOLFO

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

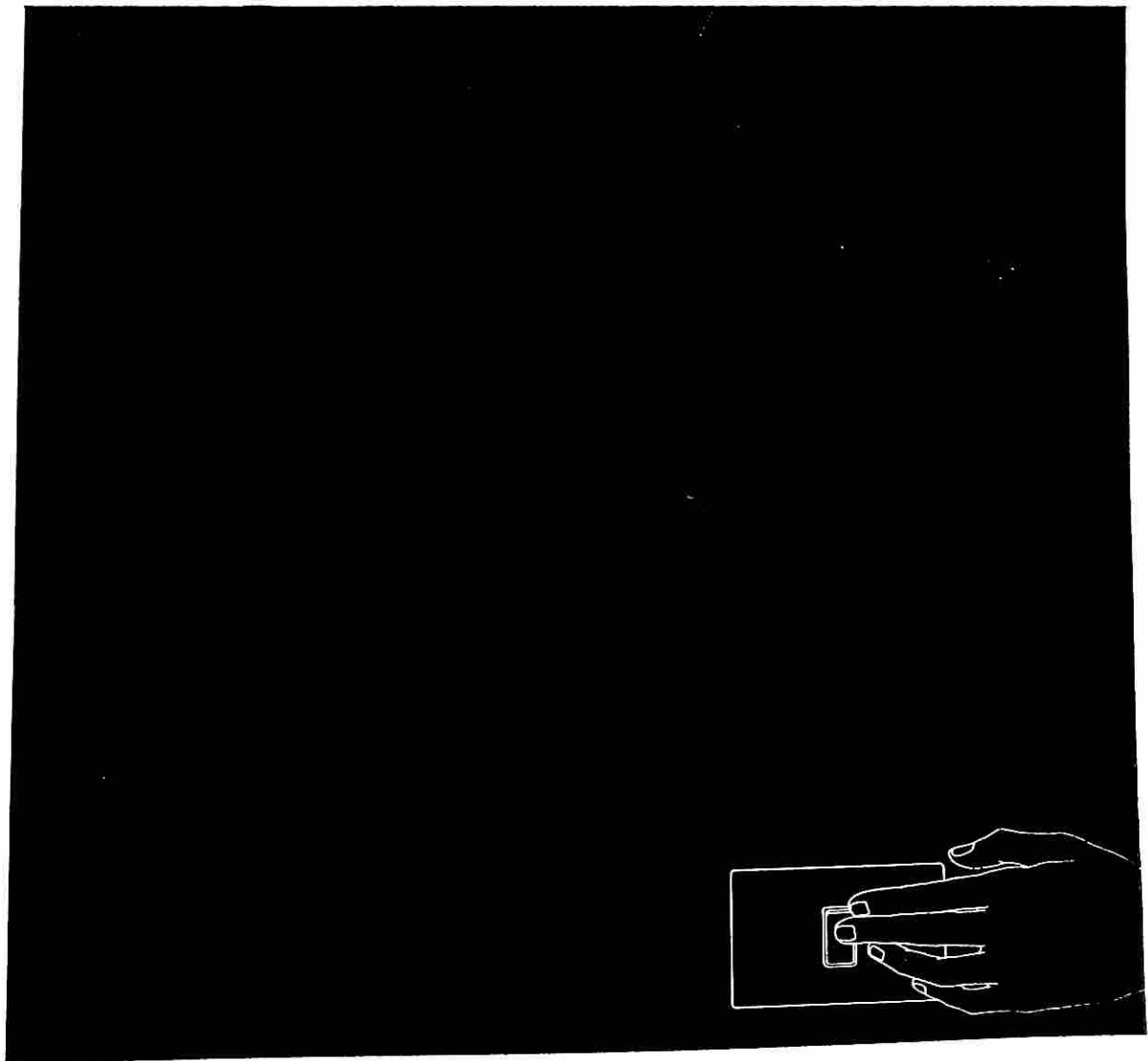
TINTURA,

INCANNAGGIO

E TORSIONE DI FILATI

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





M-72

b ticino: tutto quello che non pensi quando accendi la luce

Forse non ci avevi mai pensato. Eppure, chissà quante volte ti sarà capitato di accendere o spegnere una luce. O di inserire una spina in una presa di corrente. O di premere il tasto di un citofono.

Non ci avevi mai pensato e forse neanche immaginavi quanti uomini, quante idee, quante macchine potessero esserci dietro quel piccolo interruttore o quella semplice presa.

Eppure, l'idea di cosa significhi "b ticino" prende corpo proprio da lì, per risalire rapidamente a tutte le varie e

complesse apparecchiature che controllano e proteggono l'erogazione di energia elettrica. In casa tua come in un grande albergo, in un complesso residenziale come in milioni di case, uffici, stabilimenti.

"b ticino" è oggi presente in quasi tutto il mondo. Con una gamma di ben 3200 prodotti, che non sono solo interruttori o prese di corrente, ma si chiamano anche Ticivox (portiere elettronico) Personal.2000 (suoneria elettronica multitonale) Salvavita (interruttore automatico di sicurezza) Magic (prese elettriche di

sicurezza) Light Dimmer (regolatore continuo di luminosità).

"b ticino" utilizza oggi circa 5000 unità lavorative, svolge attività commerciale in oltre 100 Paesi, ha ottenuto finora 11 Marchi di Qualità, è presente con i suoi prodotti sul 70% del mercato italiano e, ha dato alle apparecchiature elettriche da installazione anche il design.

Forse non ci avevi mai pensato...

b ticino



tra il buio e la luce la differenza è "b ticino"

LE NOSTRE QUATTRO "ANIME"

Full Plast-poliuretano e fiberglass



GARA F99

Full Plast-vetrocore e fiberglass



RACING SL-X

Full Plast-ABS e fiberglass



GARA F88

Metal Plast-ABS e ergal



RACING GS-X

maxel
SKI