



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

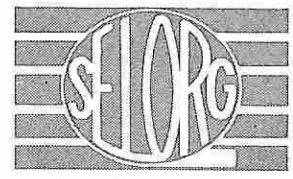


Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7

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

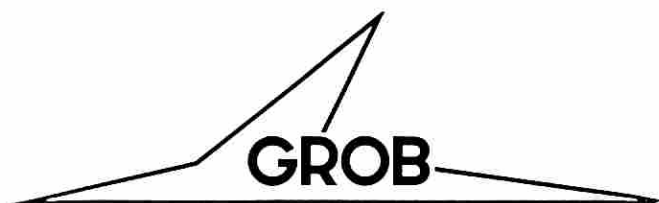
Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

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

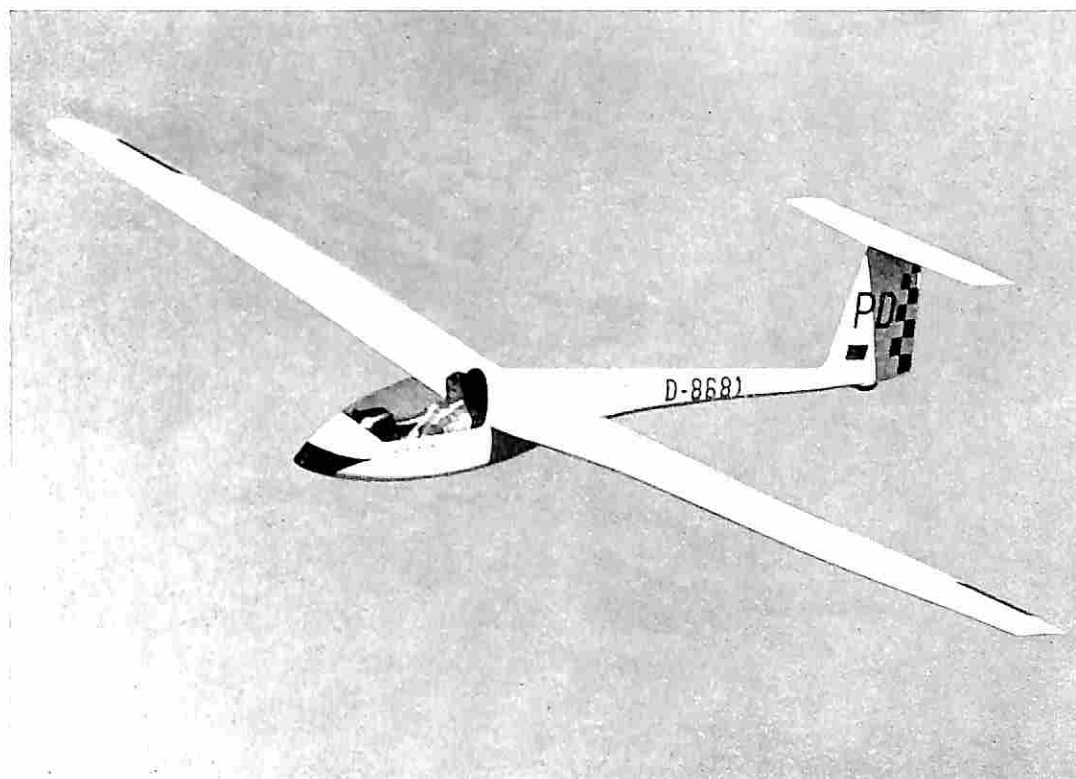


## Un servizio su misura.

**SELORG**  
Servizi Elaborazione e  
Organizzazione srl  
20136 Milano, via C. Vittadini 3,  
telefono 581419



BURKHART GROB  
FLUGZEUGBAU  
8948 MINDELHEIM  
INDUSTRIESTRASSE  
LBA - Nr. 1 - B21



### **ASTIR CLUB**

Monoposto 15 m., carrello fisso

### **ASTIR STANDARD**

Monoposto 15 m., carrello retrattile e ballast

### **SPEED ASTIR 2°**

Monoposto 15 m. FAI, con flaps e ballast

### **TWIN ASTIR TRAINER**

Biposto, carrello fisso

### **TWIN ASTIR**

Biposto, carrello retrattile e ballast

Rappresentante ufficiale:

**GLASFASER ITALIANA S.r.l.**

Aeroporto Valbrembo  
Via Locatelli 1 - 24030 Valbrembo (BG)  
Tel. 035-612617

## Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

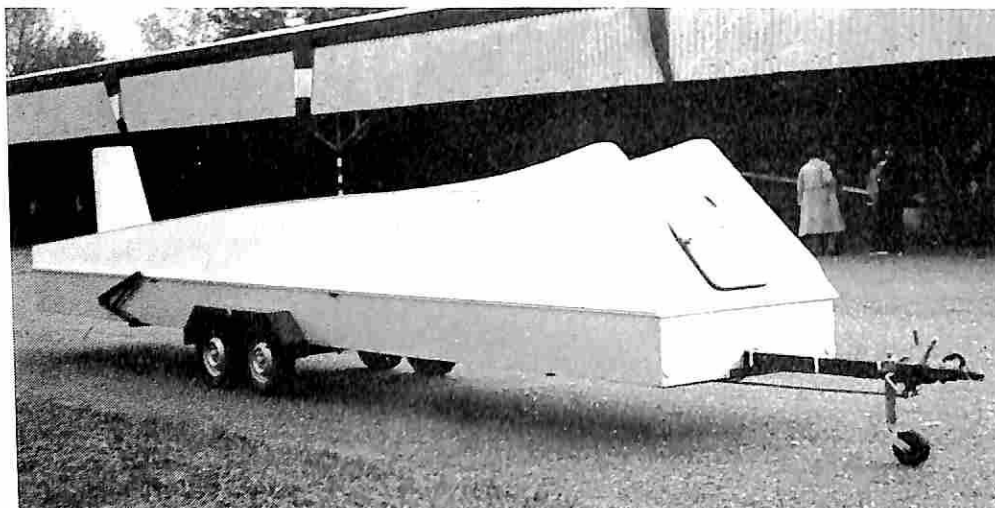


### ASW 19

Monoposto  
da competizione  
Classe Standard FAI

### Rimorchio trasporto alianti

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



### IL NOSTRO PROGRAMMA:

#### SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance  
Costruzione mista

#### SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance  
Costruzione in vetroresina

#### SCHLEICHER ASW 17

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

#### SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione  
Classe Standard

#### SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500  
10146 TORINO - Tel. 011-71.08.68**

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

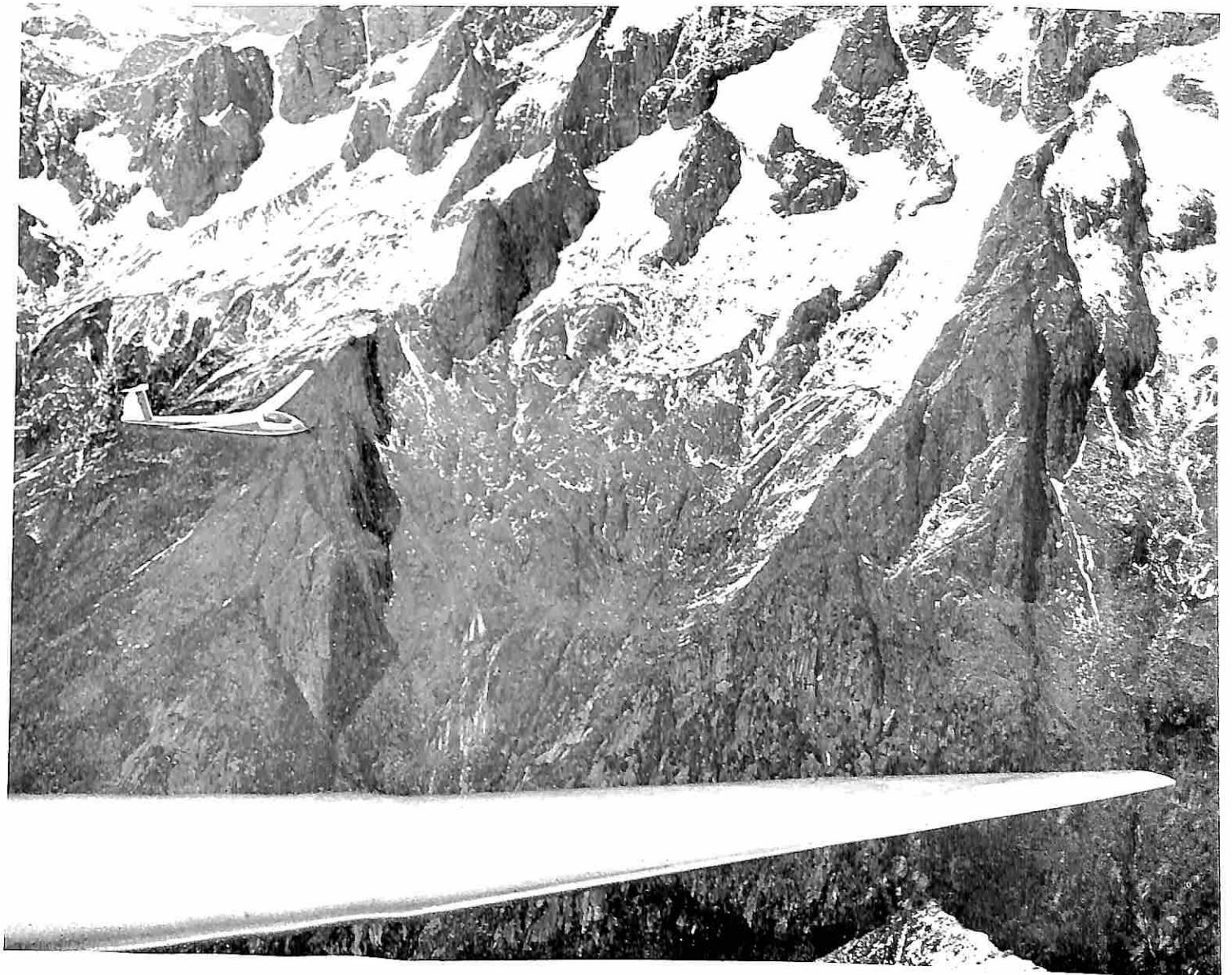


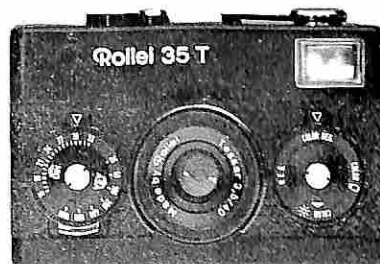
photo by A. Pronzati

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

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

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

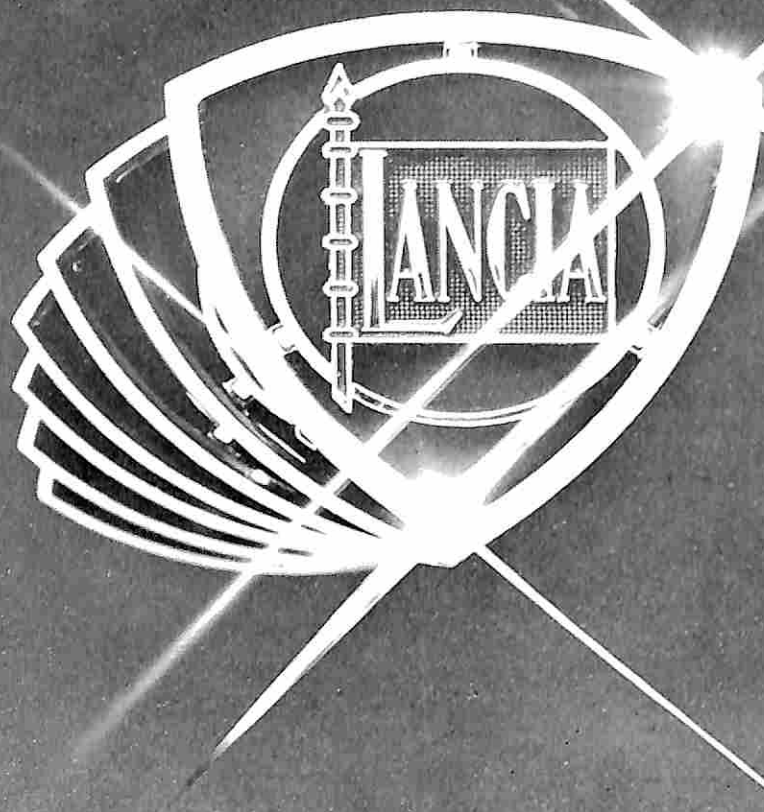
Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



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

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

**Rollei**  
Eleganz und Präzision



**LANCIA** automobili di precisione

## Nascono le R.T. per essere più vicini

*Le difficoltà insorte nella conduzione della rivista, ci hanno indotti ad un necessario ripensamento e ad una indispensabile riorganizzazione, che si è conclusa con un sostanziale decentramento.*

*Sono così sorte le Redazioni Territoriali alle quali sono stati demandati quasi tutti i compiti che prima venivano curati, con le inevitabili manchevolezze, dall'unica redazione.*

*In pratica VOLO A VELA si farà più vicina ai suoi lettori ed ai suoi collaboratori e siamo convinti che da ciò sortirà un miglioramento ed un potenziamento della rivista. Siamo anche sicuri che l'opera delle R.T. porterà un maggior numero di abbonati.*

*Il volo a vela italiano è cresciuto e continua a crescere, VOLO A VELA farà tutto il possibile per migliorare l'informazione ed il suo contenuto tecnico, i volovelisti a loro volta dovranno dare la loro solidarietà.*

*Le R.T. dovranno affrontare le difficoltà tipiche delle attività dilettantistiche ma siamo certi che lavoreranno con impegno ed entusiasmo, permettendo a VOLO A VELA di assolvere i suoi compiti.*

*E' per questo che ci sentiamo ancora motivati nel dedicare tempo e denaro e ancora tempo a questa nostra rivista.*

L'EDITORE

---

## I compiti delle Redazioni Territoriali

*Le Redazioni Territoriali, che solo formalmente si concretano nella Direzione e nella Segreteria, devono circondarsi di amici, collaboratori e corrispondenti onde poter creare e mantenere un costante contatto con tutti i centri di attività volovelistica, affinché si possa far conoscere a tutti l'attività che viene svolta ed i programmi che si pongono.*

*Le R.T. devono inoltre curare, direttamente o indirettamente, la stesura di articoli di interesse generale per la parte redazionale ed anche di interesse locale o circoscritto per la rubrica NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO, che dovrà risultare più nutrita rispetto al passato. Qui sarà indispensabile l'opera dei «corrispondenti» vecchi e nuovi che verranno contattati direttamente dalle rispettive R.T.*

*Queste hanno il compito di provvedere alla consegna o alla spedizione della rivista agli abbonati,*

*sempre nella formula cumulativa che verrà stabilita direttamente con i singoli Aeroclubs o Centri del territorio di loro competenza.*

*Cureranno inoltre che questi centri di attività partecipino ad eventuali indagini, questionari o dibattiti affinché sulla rivista abbiano a comparire le opinioni di tutto il volo a vela italiano, facilitando nel contempo l'opera degli «addetti ai lavori».*

*In occasione di importanti avvenimenti sportivi, le R.T. faranno da «ponte» con la redazione centrale per una più rapida diffusione dei risultati.*

*Anche la parte economica è di competenza delle R.T. che cureranno le riscossioni degli abbonamenti, delle inserzioni pubblicitarie contro fattura emessa dall'Editore e quant'altro occorresse.*

*E' appena il caso di aggiungere che le R.T. godono della più ampia libertà d'iniziativa per operare o promuovere tutto quanto ritengono opportuno per il volo a vela italiano.*

*Ecco l'elenco delle Redazioni Territoriali con i recapiti degli addetti per una più facile presa di contatto.*

**TORINO**

per la Valle d'Aosta, il Piemonte e la Liguria

— Direzione:

EMILIO TESSERA CHIESA  
Via Puccini, 25  
**10045 PIOSSASCO - TO**

— Segreteria:

CARLO GRINZA  
Strada delle Cacce, 30/27  
Tel. 011/34.11.21  
**10135 TORINO**

**BOLOGNA**

per l'Emilia Romagna e la Toscana

— Direzione:

SANDRO SERRA  
Via dei Colli, 45  
**40136 BOLOGNA**

— Segreteria:

PRIMO GIROTTO  
Via Ugo Bassi, 9 2°  
Tel. 0532/90.64.19  
**44042 CENTO - FE**

**COMO**

per la Lombardia

— Direzione:

FRANCESCO SCAVINO  
Via Partigiani, 30  
**22100 COMO**

— Segreteria:

PATRIZIA GOLIN  
Viale Fratelli Rosselli, 17  
Tel. 031/55.22.61-55.97.34  
**22100 COMO**

**ROMA**

per l'Italia Centrale, Meridionale e le Isole

— Direzione:

MARIO FERRARI  
Via Laurentina, 563  
**00143 ROMA**

— Segreteria:

ANNA POMPILI  
Via Spurio Cassio, 3  
Tel. 06/74.80.760  
**00174 ROMA**

**VICENZA**

per il Veneto, l'Alto Adige e il Friuli

— Direzione:

SMILIAN CIBIC  
Via Napoli, 29  
**36100 VICENZA**

— Segreteria:

PIERGIORGIO ELLERO  
Via I. Pindemonte, 3  
Tel. 0444/42.114  
**36100 VICENZA**

**LUGANO**

per l'estero

— Direzione:

GINO ALBONICO - GIRAIR S.A.  
Via Aeroporto  
Tel. 091/59.30.12 - Telex 73274  
**6982 AGNO - CH**



# 2° GRAN PREMIO CALCINATE - AGROPOLI

ART. 1 - Per assolvere i compiti istitutivi e per promuovere nuove mete volovelistiche, il CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO — per tramite la rivista VOLO A VELA — istituisce il 2° GRAN PREMIO, con il tema «CALCINATE-AGROPOLI», da attribuire al pilota che volerà la maggior distanza partendo dal traguardo di CALCINATE (Varese) e superando il traguardo di AGROPOLI (Salerno), più avanti specificati.

ART. 2 - Al 2° GRAN PREMIO possono partecipare tutti i piloti, anche stranieri, in possesso della licenza sportiva FAI, con qualsiasi tipo di aliante. Il volo dovrà essere realizzato entro il periodo corrente dal 1° gennaio al 31 luglio.

La proclamazione dei risultati avverrà in conformità al presente Regolamento, al R.S.N. dell'Ae.C. d'Italia ed al C.S. della FAI.

La premiazione sarà effettuata, dopo l'omologazione da parte della CSC, sul campo di Calcinate del Pesce entro il 10 dicembre dello stesso anno.

ART. 3 - Il traguardo di Calcinate è costituito dalla linea congiungente la cima di Forte Orino del Campo dei Fiori (VA) alla cima del monte di Canto Alto (BG).

Il traguardo di Agropoli è costituito dal superamento della distanza di 750 Km in linea retta dal punto di attraversamento della linea di traguardo di partenza.

ART. 4 - Lo sgancio deve avvenire a Nord della linea di traguardo. La partenza sarà convalidata da una foto di apertura, dalla dichiarazione di sgancio del pilota trainatore e dalla foto di un punto, chiaramente identificabile, posto a Nord del traguardo di partenza.

Il traguardo di arrivo, denominato Agropoli, s'intenderà superato in volo dopo 750 Km in linea retta dal punto di attraversamento del traguardo di partenza, denominato Calcinate.

L'atterraggio — che dovrà avvenire il più lontano possibile — sarà convalidato dalla foto di chiusura (coda con sigla dell'aliante) e dalla consueta dichiarazione di atterraggio sottoscritta da due testimoni.

ART. 5 - L'esito positivo del volo, e comunque il

superamento del traguardo di Agropoli, dovrà obbligatoriamente essere comunicato, unicamente a mezzo telegramma, alla rivista VOLO A VELA (Aeroporto «Paolo Contri» di Calcinate del Pesce - Varese) entro 24 ore dall'atterraggio.

Il dossier del volo, per il quale è obbligatorio l'uso del barografo, dovrà essere corredato dalla pellicola, dalla cartina barografica, dalle dichiarazioni di sgancio ed atterraggio e da una nota riguardante le condizioni meteo incontrate in volo. Il tutto dovrà pervenire alla CSO del 2° GRAN PREMIO, sempre presso la rivista VOLO A VELA, entro e non oltre il 30 settembre dello stesso anno.

ART. 6 - Il 2° GRAN PREMIO è dotato di due milioni di premi. Un milione verrà assegnato al pilota che avrà realizzato la maggior distanza in linea retta dal punto di attraversamento del traguardo di partenza al punto di atterraggio. Un milione andrà a premiare i piloti che avranno realizzato distanze inferiori a quella del vincitore.

A tutti i piloti che avranno superato il traguardo di Agropoli verrà consegnata una medaglia di riconoscimento.

ART. 7 - Altri premi e riconoscimenti saranno raccolti dalla rivista VOLO A VELA e liberamente assegnati a quei piloti che non avranno superato il traguardo di Agropoli, purchè presentino la documentazione del volo effettuato corredata dalle informazioni meteo incontrate nel corso del tentativo.

ART. 8 - Il Centro Studi Volo a Vela Alpino e la rivista VOLO A VELA declinano ogni responsabilità per i danni che possono derivare a persone o a cose in conseguenza della partecipazione dei piloti al 2° GRAN PREMIO.

ART. 9 - Eventuali reclami potranno pervenire, accompagnati dalla somma di lire cinquantamila per fondo spese, alla CSO del 2° GRAN PREMIO entro 30 giorni dalla pubblicazione dei risultati sulla rivista VOLO A VELA, anche se non ancora omologati dalla CSC dell'Ae.C. d'Italia.

ART. 10 - Alla CSO del 2° GRAN PREMIO — composta dai Signori: Umberto Bertoli, Guglielmo Giusti e Lorenzo Scavino — è demandata l'interpretazione del presente Regolamento.

Al 2° GRAN PREMIO fanno corona altri Trofei che qui di seguito ricordiamo ai piloti sportivi che vogliono cimentarsi al di fuori delle competizioni agonistiche per le quali è previsto un fitto calendario.

TROFEO GIPRON, con tre premi da 500mila lire per la maggior distanza in A&R verso Ovest, verso Est, ed il maggior triangolo alpino includente la cima del Monte Bianco o quella del Bernina. Ricordiamo che per questo Trofeo è indispensabile aver inviato una comunicazione alla Segreteria nella quale si manifesta la volontà di partecipare. TROFEO GIOACCHINO v. KALCKREUTH; l'ambito Trofeo messo in palio dal GVV «N. Valzania» è destinato al pilota che per primo effettuerà un A&R di 1000 Km. sull'arco alpino.

E' opportuno consultare il Regolamento nel quale sono precisati i vertici che delimitano l'area indicata come «arco alpino».

TROFEO «VALZANELLO», anch'esso posto in palio dal GVV «N. Valzania», premia il volo che in distanza libera o prefissata supera i 500 Km. in linea retta.

Nelle competizioni ci sono grosse novità: La 1° edizione del CAMPIONATO ITALIANO, classe CLUB, che si svolgerà a Rieti dal 15 al 25 luglio, per il quale l'Aero Club Centrale ha già provveduto a distribuire il Regolamento.

Lo svolgimento della Coppa del Mondo di Volo a Vela Alpino nel corso del Campionato Italiano, categoria Nazionale nella prima quindicina d'agosto a Rieti. Per la conquista della Coppa sono già pervenute le iscrizioni dei nomi più prestigiosi del volo a vela mondiale.

Ed infine abbiamo la 1° edizione del Campionato Italiano BIPOSTI che si svolgerà contemporaneamente al Campionato Italiano, categoria Promozione.

Al tutto si aggiunge il Trofeo COLLI BRIANTEI con l'ormai tradizionale partenza simultanea e successivamente il Trofeo CITTA' DI TORINO.

Ultime ma non ultime le classiche e sugose «garette» reatine per le quali è previsto il seguente calendario:

3° GARA DI PENTECOSTE dal 27 maggio al 3 giugno

2° COPPA DEL VELINO dal 15 al 22 luglio

2° TROFEO SAN PEDRINO dal 9 al 16 settembre.

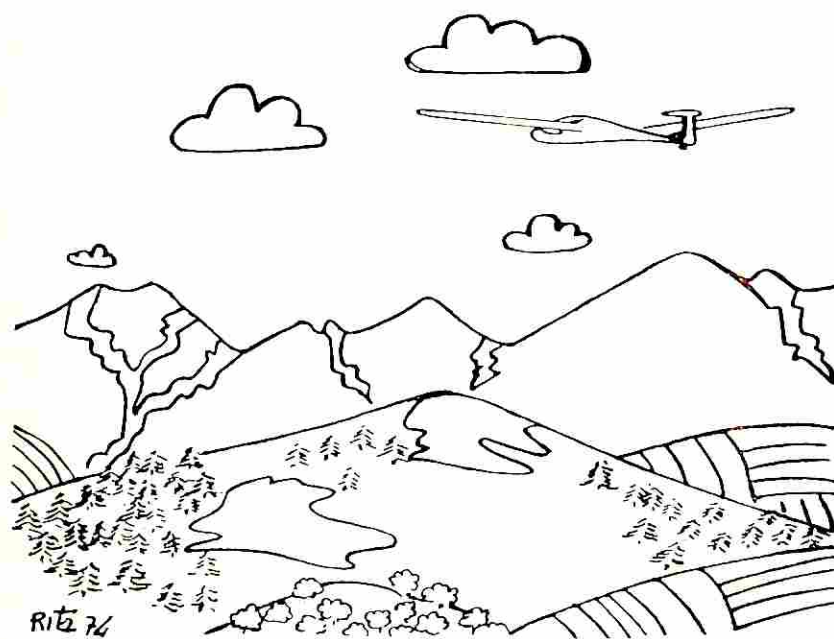
Se le condizioni meteo saranno favorevoli il bilancio volovelistico nazionale sarà certamente ricco di risultati.

Concludiamo questa «attualità 1979» assicurando i nostri lettori che il primo numero di VOLO A VELA del 1979 è già in tipografia, possono quindi provvedere con tranquillità e sollecitudine per il rinnovo degli abbonamenti attraverso le rispettive Redazioni Territoriali!

La Redazione

---

N.B. - Gli abbonamenti ordinari (L. 15.000) possono sempre essere spediti alla Redazione di Como oppure presso la sede di Calcinate del Pesce - Varese.





## CORRISPONDENTI:

**ALZATE**  
Lanzi Alessandro

**AOSTA**  
Martinet Roberto

**BOLOGNA**  
Serra Sandro

**BOLZANO**  
Weber Giorgio

**CALCINATE**  
Pronzati Attilio

**COMO**  
G.V.V. «N. Valzania»

**CREMONA**  
Arcari Santino

**FERRARA**  
Villani Giorgio

**FOLIGNO**  
Filippucci Alberto

**LUCCA**  
Carmassi Renato

**NOVI LIGURE**  
Cappanera Marciano

**PADOVA**  
Marchetti Sergio

**PARMA**  
Pastorelli Emilio

**RIETI**  
Marchetti Willy

**ROMA**  
Ae.C. Faraoni Giancarlo  
G.V.A. Luca Urbani

**TORINO**  
Tessera Chiesa Emilio  
Spelta Danilo

**TRENTO**  
Cerbaro Vittorio

**UDINE**  
Aero Club Friulano

**VALBREMBO**  
Capoferri Sergio  
Brugali Pino

**VICENZA**  
Ellero PierGiorgio

**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 1978

N. 130 131

## SOMMARIO:

Nascono le Redazioni Territoriali - Il 2° Gran Premio	177
Plinio Rovesti - Coppa del Velino	181
16.mi Campionati Mondiali - La zampata del Leo	183
Attilio Pronzati - 13.mi Campionati di Vinon e Coppa del Mondo	191
<b>RIETI 1978</b>	
Ci hanno detto	195
Considerazioni sui Mondiali e su Rieti	197
Il questionario	200
Tabelle e statistiche	204
Geometria variabile a terra	207
Organigramma	208
Un recupero laborioso	210
I volovelisti ringraziano	211
Plinio Rovesti - Trofeo San Pedrino	213
La seconda transeuropea	215
Relazione FAI - CIVV	216
I lavori della Commissione di Specialità	218
Danilo Spelta - Derby Smirnof 1978	219
Luigi Bolis - Sicurezza del volo	222
Danilo Spelta - Il sistema dei variometri Cambridge	225
Vittorio Cantù - Per la prima volta nella storia un convegno di meteorologia appenninica	226
Comunicato Glase & Dirks	227
Attilio Pronzati - Ho provato il Mininimbus	229
<b>NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO</b>	
Alzate	
Edoardo il Tabellista: Guardel chi	230
Torino	
Antonio Beozzi - Guerra d'aquile nel cielo torinese	231
Valbrembo	
Sergio Capoferri - Un volovelista d'assalto	233
Ruggero Ancillotti - L'onda fascinosa	235
VOLO A VELA al servizio dei volovelisti	237

IN COPERTINA: Uno dei primissimi atti del neo-eletto Presidente dell'Aero Club d'Italia, Avv. Baracca, è stato quello di onorare con la sua presenza il 21° Briefing dei Volovelisti. Speriamo che ciò sia di buon auspicio per il Volo a Vela italiano.

**Comitato Redazionale:** Lorenzo Scavino - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati - Plinio Rovesti - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa

**ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:**

Italia:	cumulativo	L. 10.000	Redazione e Amministrazione:
Italia:	individuale	L. 15.000	
Italia:	sostenitore	L. 50.000	«Paolo Contri» Airport
Estero:	ordinario	\$ 15	
Una copia:		L. 2.000	21100 Calcinate del Pesce - (Va) - Italy

**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



sanpaolo.it

# al Sanpaolo un conto corrente su misura

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



# ISTITUTO BANCARIO SANPAOLO DI TORINO

## La 2<sup>a</sup> Edizione della «Coppa del Velino»

### Note Meteorologiche

Anche la seconda edizione della «Coppa del Velino» — organizzata dal 2 al 9 luglio 1978 dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela a Rieti — è iniziata all'insegna del cattivo tempo. Per il terzo anno consecutivo abbiamo... saltato la primavera, mentre l'estate sembra viaggiare con ritardo. C'è chi dà la colpa di tutto ciò all'anticiclone semipermanente delle Azzorre che non riesce più a contrastare come in passato la azione delle correnti fredde di origine polare e che, pertanto, invece di una progressiva evoluzione verso il bel tempo estivo, abbiamo un'alternanza di giornate di tempo buono e cattivo, prova questa che il clima terrestre sta davvero cambiando.

In attesa che gli scienziati ci precisino i motivi di queste anomalie meteorologiche... cerchiamo di passare in rapida rassegna le condizioni del tempo riscontrate nel periodo che ci interessa.

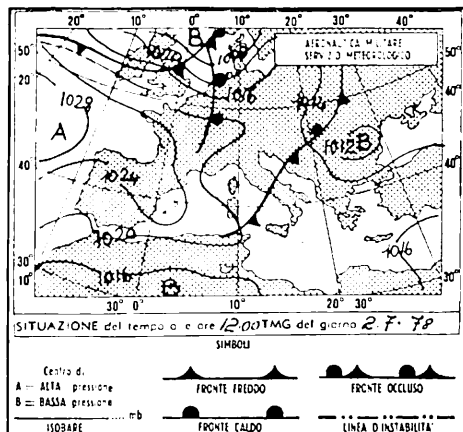


Fig. 1

Il 2 luglio, primo giorno della competizione, l'Italia centrale è attraversata da una perturbazione fredda che si sposta verso sud-est, apportando cattivo tempo nelle regioni centrali e centro-meridionali della Penisola (fig. 1). Giornata non volativa, quindi, che fa mordere il freno ai 19 concorrenti alla competizione, che noi cerchiamo di consolare promettendo una... postfrontale per il giorno dopo.

### 3 LUGLIO 1978: 1<sup>a</sup> prova

Il Mediterraneo occidentale è interessato da un'area di alte pressioni, mentre sulla nostra Penisola, dopo il

passaggio del fronte freddo segnalato il giorno precedente, regna un campo di pressioni livellate, leggermente inferiori al valore normale (fig. 2).

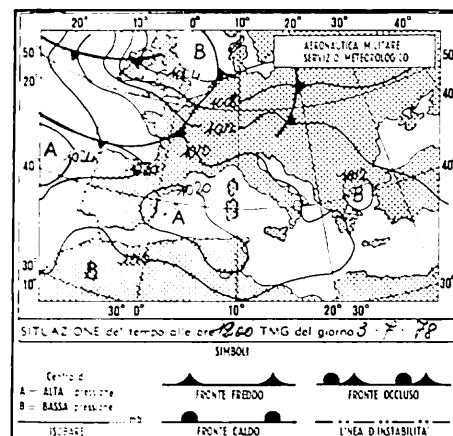


Fig. 2

Aria molto umida, moderatamente instabile, circola dal suolo a 3.000 m di altitudine. I venti sono deboli variabili fino a 1.500 m QNH; indi si dispongono dal 3° quadrante, spirando debolmente fino all'altitudine di 3.000 m. A 3.500 m: 8 Kt da 300°, a 4.000 m 10 Kt da 320°.

La forte umidità dell'aria dà luogo a formazioni cumuliformi orografiche, molto basse, fin dalle prime ore del mattino. I cumuli sulla valle di Rieti potranno formarsi verso mezzogiorno con una temperatura al suolo di 22°C, con base iniziale di condensazione attorno a 1.500 m QNH.

Viene fissato come tema del giorno una corsa sul percorso triangolare Rieti-Valfabbrica-Todi-Rieti di Km 183,5.

Le partenze iniziano alle 13,50 legali, su prenotazione dei concorrenti. Poiché sono segnalate possibili degenerazioni temporalesche nelle regioni del crinale appenninico e particolarmente in quelle del versante adriatico, si consiglia ai piloti di accelerare le partenze.

Fortunatamente i temporali non si formano e le condizioni di veleggiamento vanno gradatamente migliorando, tanto che gli ultimi concorrenti partiti sono favoriti da condizioni più propizie. Ad ogni modo, quasi tutti i piloti compiono il tema di gara, meno due, che atterrano a Foligno.

Ecco i primi classificati: Urbani L. - Acquaderni P. - Caraffini - Budini - Urba-

ni P. - Muzi - Piludu. Seguono altri dieci piloti.

Il 4 luglio una depressione in quota con minimo sulla Gran Bretagna si sposta verso sud, mentre una perturbazione sulla Francia si muove verso sud-est interessando le regioni della Italia settentrionale e gradualmente quelle centrali. Nella vallata reatina, durante la notte, il cielo si è mantenuto sereno, ma verso le nove del mattino si copre totalmente di stratocumuli con base attorno a 1.300 m QNH. Le condizioni del tempo si manterranno sfavorevoli al veleggiamento per due giorni, ed i concorrenti sono costretti a forzato riposo.

### 6 LUGLIO 1978: 2<sup>a</sup> prova

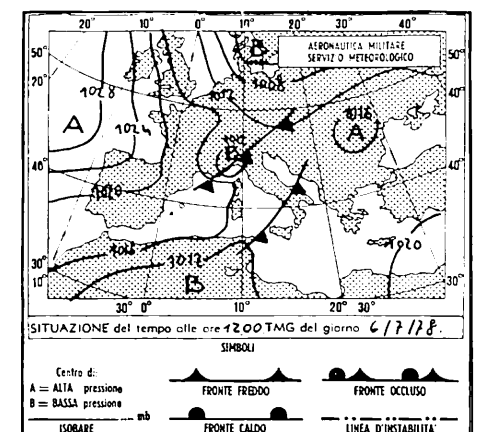


Fig. 3

La perturbazione che ha interessato l'Italia centrale il 5 luglio si muove verso sud-est attenuandosi. Una nuova perturbazione sulla Francia segue lo stesso cammino della precedente ed interesserà in giornata principalmente le regioni settentrionali e centrali della nostra Penisola (fig. 3).

Fin dalle prime ore del mattino, altocumuli prefrontali in banda avanzano da NW verso l'Italia centrale. Il fronte però è di moderata intensità. I venti spirano debolmente dal 3° quadrante fino a 1.200 m QNH. Negli strati sovrastanti si registrano i seguenti valori: a 1.500 m 9 Kt da 240°; a 2.000 m 10 Kt da 270°; a 3.000 m 30 Kt da 250°; a 4.000 m 45 Kt ancora da 250°.

Non ostante l'avanzare del fronte, alle 13,30 si decide di gareggiare ugualmente e si assegna come tema una

corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6.

La prima partenza dovrebbe aver luogo su prenotazione alle 14,20, ma tenuto conto dell'evoluzione del tempo, si consiglia ai concorrenti di anticipare i decolli alle ore 14.

Tra un banco e l'altro di altocumuli avanzati da NW si forma una nuvolosità medio-alta caratterizzata dalla presenza di numerose «virga». Le goccioline d'acqua che si staccano da queste nubi, precipitando, evaporano prima di giungere al suolo, e questo processo raffredda l'aria in quota incrementandone notevolmente l'instabilità. La debole attività termoconvettiva viene così rafforzata da questo fenomeno, permettendo a diversi piloti di compiere il tema di gara. I primi classificati sono: Urbani P. - Barazzetti - Piludu - Marzotto e Luca Urbani. Non mancano i fuori campo: la brava e giovanissima Margherita Acquaderni atterra nelle vicinanze di Spoleto, un altro concorrente all'aeroporto di Perugia, qualche altro rientra a Rieti senza compiere il tema. Il fronte freddo avanzante verso sud-est ha ostacolato notevolmente la prova ed ha messo in difficoltà più di un concorrente: ma la gara è valida!

Il giorno seguente — 7 luglio — l'aria umida ed instabile che colmava la valle reatina e le zone circostanti, ha provocato piogge continue e non ha permesso l'effettuazione di alcuna prova.

#### 8 LUGLIO 1978: 3ª prova

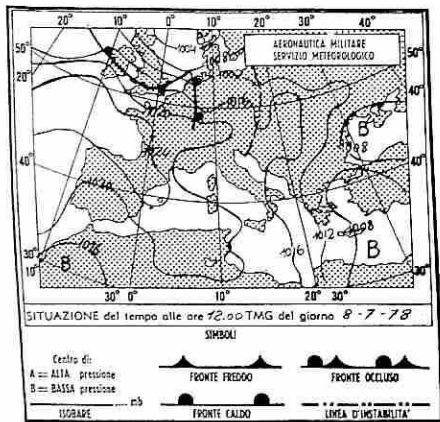


Fig. 4

Sull'Italia campo di pressioni in aumento. Le regioni centrali sono ancora interessate da una circolazione di aria molto umida convettivamente instabile (fig. 4). Nella valle reatina, in mattinata, nebbia fitta fino alle 10,30. Sopra la nebbia, nubi cumuliformi orografiche. Nella piana, invece, i cumuli si formeranno verso le 13,30, quando cioè la temperatura in superficie avrà raggiunto i 21°C. I venti spirano dal 3º quadrante fino a 1.500 m QNH, indi flusso da NNW fino a 2.500 m con intensità di 10 Kt. Ad altitudini superiori venti da NW con 15 Kt a 3.000 m e 25 Kt a 4.000.

La direzione di gara stabilisce come tema una corsa sul percorso Rieti-Celano-Foligno-Rieti di Km 244,4.

La prova non è facile per la rapidissima evoluzione delle nubi cumuliformi, che danno luogo ad acquazzoni ed a qualche temporale isolato. Compiono infatti il tema soltanto tre piloti (Piludu, Marzotto e Grazioli), mentre Luca Urbani e Ziche, dopo aver regolarmente sorvolato il pilone di Celano, raggiungono Foligno, dove però sono costretti ad atterrare. Un forte acquazzone nella zona di Celano fa scendere altri cinque concorrenti nella pista di volo recentemente costruita in tale località. Tre piloti atterrano a Rieti dopo aver doppiato il citato primo pilone. Qualche altro, per evitare di atterrare fuori campo, avvistati i primi acquazzoni, fa «dietro front» e rientra alla base rinunciando così al punteggio della distanza.

#### 9 LUGLIO 1978: 4ª prova

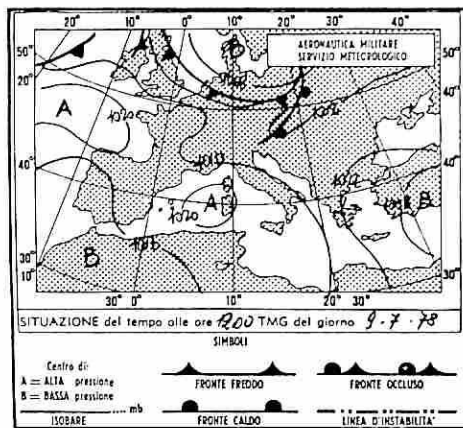


Fig. 5

Sull'Italia si è stabilito un campo di alte pressioni a debole gradiente. Infiltrazioni di aria fredda proveniente dalle isole britanniche, potranno tuttavia interessare le regioni nord-orientali della Penisola dove, nelle ore pomeridiane, saranno possibili temporali di moderata intensità (fig. 5).

Sulle regioni dell'Italia centrale nuvolosità cumuliforme, specie sui rilievi appenninici. Venti deboli a prevalente regime di brezza fino a 1.500 m QNH. Negli strati sovrastanti, venti deboli o moderati dal quarto quadrante. Si prevedono buone condizioni di veleggiamento a cominciare dalle ore 13,30 con 22°C in superficie.

La direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide-Rieti di Km 212,4. La prova è stata volutamente contenuta in limiti relativamente modesti essendo questa l'ultima giornata della competizione, la cui validità richiede un minimo di quattro prove.

Su quindici piloti ancora in gara, quattordici compiono regolarmente la prova; un solo concorrente atterra fuori campo nei pressi di Gualdo Tadino.

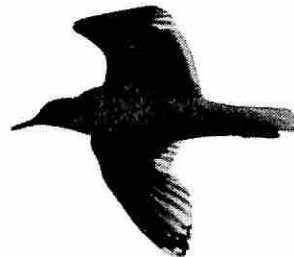
Vince la corsa Marzotto, seguito da Luca Urbani, Barazzetti, Cappanera, Piludu, Paolo Urbani, Ziche, Muzi e tutti gli altri.

Ecco la classifica finale di questa seconda non facile edizione della «Coppa del Velino»:

1. Luca Urbani	punti 2.983
2. Marzotto	" 2.962
3. Piludu	" 2.920
4. Paolo Urbani	" 2.625
5. Barazzetti	" 2.552
6. Grazioli	" 2.353
7. Ziche	" 2.351
8. P. Acquaderni	" 2.233
9. Muzi	" 2.105
10. Patuzzi	" 2.035
11. Arcari	" 1.879
12. Gallo	" 1.827
13. Caraffini	" 1.703
14. Cappanera	" 1.622
15. Budini - Gattai	" 1.447
16. Balestra	" 1.359
17. M. Acquaderni	" 1.197
18. Pasin	" 631
19. Di Giacomo	" 148

Chiudiamo con un doveroso ringraziamento al Servizio Meteorologico della Aeronautica ad il Maresciallo Carlo Spagnoli capo della stazione meteo dell'aeroporto di Rieti, per la valida collaborazione prestataci durante lo svolgimento della competizione.

Plinio Rovesti



---

# 16<sup>mi</sup> Campionati Mondiali Châteauroux

---



**Egidio Galli**

## La zampata.... del Leo

*Il titolo agganciato al resoconto della spedizione jugoslava, pubblicato su queste pagine nel 1972, tradiva abbondantemente lo stato d'animo di allora: partimmo, combatteremo e — nonostante l'accanimento — perderemo. Andammo, con viso sorridente ma tirato, ad applaudire i valorosi e a consolarci con le massime dei saggi: l'importante è partecipare, saper perdere prima di saper vincere, non è finita così e compagnia bella.*

*Però, al momento di scrivere, non trovai di meglio che dare un poco di responsabilità anche al gioco del lotto: «Il 13 non ha portato fortuna». Adesso, per continuità di cabala, mi stava scappando un banale «Il 16 eccetera» quando, appena in tempo, ho spostato l'occhio dalla successione numerica ordinale dei campionati al più interessante campo del gergo volovelistico casalingo.*

*Roccolo, remata, furbata, tostata, drittata — usati al momento in cui la frase è matura — danno, con la forza della sintesi, la completezza di espressione che solo al gergo è consentita.*

*Dopo undici prove e la bellezza di 3.578 chilometri di classe standard non è possibile dire dell'azione di Leonardo Briigliadori e del suo insediamento al posto di vice-campione del mondo (meritato proprio nell'ultima prova) se non attingendo al dizionario orale del gergo il nuovo vocabolo che sta per la mossa elegante e possente del leone che aggredisce: la zampata.*

*Due pensieri mi sono rimasti incollati fin dal momento dell'atterraggio di Reculé alla fine della undicesima prova, in mezzo ad una miriade di sensazioni non facilmente analizzabili e tanto meno manifestabili.*

*Primo. Quale peso poteva avere la partecipazione dei grandi assenti polacchi e ungheresi? In verità il quesito mi resta insoluto e non basta la ferrea, validissima regola degli assenti che hanno sempre torto. Per scalzare il pensiero mi dico che conta solo la realtà.*

*Secondo. Il secondo posto: non mi sembra che questa unghiate imponga di continuare alla ricerca del primo e che sproni molto di più che la vittoria assoluta? Credo di sì.*

*Il magico periodo del ritorno a casa, liberi da ansietà e da insonnie ci riavvicina ai sottili piaceri della tavola, delle lenzuola fresche e dei programmi per... il 1981.*

\* \* \*

*Non mi sono mai ripreso totalmente dalla fatica finlandese del 1976, tanto che il ricorso alle pillole era diventato un fatto giornaliero; ciò nonostante avevo iniziato l'azione preparatoria per Châteauroux fin dallo stesso autunno 1976 con quel tanto di impegno che bastava per scartare Rieti 1977. L'assaggio su CTX 1977 aveva confermato la grande forma di Leonardo e l'importanza della ricognizione sulla zona di svolgimento dei campionati.*

*I buoni presupposti erano completati dalla attesa, carica di appassionato entusiasmo, di una dozzina di volovelisti di assoluto valore che non aspettavano altro che di essere convocati come aiutanti.*

*Mancava la scelta degli altri tre piloti da parte della Commissione Tecnica Consultiva Permanente per il Volo a Vela e la designazione di Piero Morelli nella giusta collocazione di capo-squadra.*

Tormentata la strada da percorrere per ottenere i tre nomi, relativamente più piana la carreggiata per l'adesione del capo.

Allo sbocciare della primavera il punto fermo di Morelli è ottenuto e già si respira meglio per l'ordine che va formandosi. Non è così che i piloti, giacché prima salta, con Monti rinunciante per validi motivi, la «coppia» in classe standard; poi salta anche la seconda coppia Briigliadori-Serra per via della rinuncia di Vergani; infine, ma oramai alla vigilia, si forma la coppia Briigliadori-Perotti e Serra passa in classe libera assieme a Gavazzi.

Siffatti cambiamenti sono tremendamente lesivi della omogeneità e della organicità della squadra, specie quando avvengano a tre settimane dalla partenza. Non deve quindi far meraviglia se i decisi a tutto incassino le variazioni riducendo repentinamente la sfera della preparazione al proprio io. Sono d'accordo con coloro che si sono difesi dal pericolo della erosione spirituale rinchiudendosi nel guscio.

Non è dato di sapere i tormenti preparatori delle altre squadre, ma il nostro è stato certamente duro. Cosicché tra i meriti che dobbiamo riconoscere ai quattro piloti partiti dall'Italia va dato anche quello di essere uomini «ognitempo». Tale militare definizione è giusto che sia addirittura sottolineata per Perotti il cui tempo di preparazione

è bastato per fare il pieno di benzina nella sua «Fiat 125».

Fatta e rifatta e conclusa alla vigilia la scelta dei piloti, la preparazione generale deve essere ricordata per la serenità e la compostezza con cui è stata condotta e accettata. Evidentemente una puntata a 850 chilometri da casa (poco più di 1.000 per Serra e Salvatori) è una passeggiata in confronto alle spedizioni argentina, statunitense, australiana e finlandese e ciò, unitamente alla posizione di veterani di quasi tutti i partecipanti, molti dei quali legati da vincoli di amicizia di dieci, venti ed anche trent'anni, ha fatto di questa «campagna» un piccolo primato di ordine, di disciplina e di armonia.

Tutto ciò produce il risultato? Penso proprio di sì e non soltanto quello puramente di graduatoria. Produce sicurezza: nessun infortunio al di là della camera d'aria afflosciata di un «Cirrus» e un taglio al dito indice di Ruggeri. Produce economia: il bilancio consuntivo è restato sotto il preventivo di alcuni milioni di lire. Produce contenuto affaticamento fisico: i pasti e i riposi notturni sono stati rispettati da tutti e non sono mancate pause pomeridiane di attesa rilassante. Insomma, non si è regalato nulla alla pigrizia e alla distrazione che potesse dare «uno zero virgola qualcosa» in meno al risultato finale.

Con questa introduzione è possibile alleggerire la costruzione dei nove capitoli attraverso i quali penso di poter dare quella relazione di minima attesa dai rimasti a casa e dovuta dai fortunati presenti all'evento.

\* \* \*

## Le classifiche

Il metodo adottato dai francesi per la classifica generale dà con immediatezza la progressiva posizione di ciascun pilota, quasi con l'evidenza del metodo grafico. Riesce così possibile vedere i cali e le ascese, l'effetto dei «buchi», la tenuta degli amministratori di punti e le rimonte dei galoppatori.

Una prima emissione di dati viene fatta dall'organizzatore — che impiega con evidente destrezza un elaboratore — un'ora dopo l'ultimo passaggio della linea di partenza: è la successione oraria ufficiale dei passaggi cronometrati. Un tabulato appare sulle finestre del piano terreno della torre e ripete, raggruppandoli, gli orari apparsi man mano (anche 30" dopo il supero della linea) al centro pubblico delle classifiche su tavolette scorrevoli, una per pilota, allineate orizzontalmente nelle tre classi. Il collegamento con i cronometristi è fatto con tre telescriventi.

A sera e a prova finita, attorno alle 20.30, seconda emissione alle finestre della torre. E' il documento corrispondente alla nostra tabella compilata dai cronometristi reatini. Non tiene altro conto che dei passaggi del traguardo.

Il mattino, anche prima del briefing delle 10.30, ap-





pare la prima edizione delle classifiche di prova e generale. Per via della velocità di distribuzione, l'ordine tipografico (formato, colore della carta e rilegatura) è molto trascurato.

Nel corso della giornata successiva alla prova appaiono, quasi sempre, una seconda e anche una terza edizione a seconda dell'effetto di penalità o di reclami sui punteggi finali. L'ultima edizione reca la scritta officiel e l'ora della emissione.

La Gazette de Chateauroux, giornale del campionato in formato UNI A-4, insegue le classifiche pubblicando quelle ufficiali ma accumula i ritardi fino a diffondere, con il sesto e ultimo numero, quelle relative alla ottava prova sulle undici disputate.

Il centro pubblico delle classifiche, posto sul fronte dell'aviorimessa del briefing, forniva le posizioni dei piloti per prova e in generale, attraverso tavolette mobili agganciate a tre tabelloni da metri 2x4 circa. La posizione, riparata da una grande tettoia, ha evitato la tristezza che negli altri campionati prendeva gli osservatori alla vista dei punteggi e dei nomi lacrimati dalla pioggia.

### Le fotografie

Fin che sarà il pilota a rilevare fotograficamente il punto di virata, avremo i drammi legati al cattivo funzionamento degli apparati (Brigliadori CTX 1977) e al cattivo funzionamento del pilota (Perotti CTX 1978).

Come la «finestra» ha risolto egregiamente il grosso problema delle partenze, così è da sperare che un acuto cervello trovi una geniale ed economicamente sopportabile soluzione al problemaccio dei piloni.

Il nostro capo-squadra Morelli, con una azione che solo lui poteva condurre per la preparazione integrale posseduta in materia, preparazione consolidata da anni di applicazione del «metodo italiano» ideato assieme a De Filippis, riesce a far cancellare la penalizzazione di 30 punti addebitata a Perotti per una foto ripresa — diceva l'organizzatore — dal limite del settore. Il reclamo sconsigliato per quarantotto ore la Direzione ma infine la cortese insistenza con la quale Morelli va a fondo nella trattazione dei problemi, ci permette di cogliere il risultato.

Stiamo ancora compiacendoci di avere una assistenza tecnica ineccepibile — a Morelli, infatti, si è validamente affiancato l'Ingegnere Gherardo Chetta che, pur senza nulla concedere alla equilibrata e obiettiva azione di steward, ha trasferito nella pratica giornaliera del campionato quel Code Sportif che ancora molti nostri piloti devono rimasticare — quando Perotti ci regala uno zero punti proprio per una fotografia fatta all'esterno del circuito su di un villaggio non pilone.

Accettare le regole del gioco rientra nel non scritto codice cavalleresco dei piloti sportivi ma effettivamente il «concorso fotografico» dovrebbe, pro-

prio perchè crediamo nel progresso, venire sostituito da rilevamenti certi e oggettivi fatti da terra.

Con conferma radio o meno, ne discuteranno gli esperti, ma se dall'«U-2» con pilota a bordo siamo passati in pochi anni al satellite-spia o da ricognizione che lavora meglio del primo, perchè non osare di pensare d'avere un giorno il freddo dispositivo a tolleranza zero?

Il tempo materiale di portarlo sul posto con un elicottero a tema di gara appena fissato (o anche modificato in linea prima della partenza) non rappresenta proprio un ostacolo.

Che ci sia già, in qualche parte del mondo volovelistico, il tipo che si interessa della faccenda?

### I quattro piloti

Brigliadori Leonardo non ha fatto una grande preparazione primaverile. Per far ciò bisogna passare al professionismo. Ha però pianificato bene due colpi: quello strategico di andare a CTX nel 1977 impegnandosi ma senza scomporsi; quello tattico di fare tutti gli allenamenti 1978, tranne che nell'ultima giornata, per entrare nel ritmo e nel passo della gara. In più è andato sul sicuro nella scelta della classe e dell'aliante: «Standard Cirrus» nel '77, «Cirrus 75» nel '78 come nel '76 in Finlandia. I due colpi si sono dimostrati centrati. Per vincere bastava la coppia con l'inseparabile Roberto Monti? Forse. Comunque basta un secondo posto per entrare nella storia del volo a vela, almeno nazionale.

Quanto al primo è opportuno pensare per i prossimi campionati. Opportuno per tre ragioni: primo, continuare ad agire per allargare il numero dei volovelisti italiani ancora troppo modesto; secondo, continuare a presenziare alle gare internazionali, aumentando anzi le presenze; terzo, stare bene attenti ad andare al più presto, e cioè appena verrà scelto il luogo, sul terreno di gara dei XVII campionati per volare, pensare, alimentarsi, parlare, ambientarsi, camminare, telefonare e guidare tenendo anche la sinistra.

Perotti Giovanni è stato strappato dalla sua tipografia tre settimane prima di agganciare il rimorchio per la partenza. Ha dimostrato ancora una volta obbedienza, fermezza e generosità. Negli allenamenti, poi, ha dimostrato che era senz'altro all'altezza del ruolo affidatogli. Anche nella prima prova, sesto nella sua classe e miglior piazzato dei nostri quattro, dava grande speranza per il finale. Ad un attento osservatore appariva decisamente più completo di doti che non a Vrsac nel '72 e a Leszno nel '68.

Alla seconda prova è ritornato — misteriosamente — alle spaccature jugoslave e polacche inciampando nel macigno dello zero punti, recidivando nella quarta e rastrellando solo 27 punti nella quinta.

Dove Nino abbia trovato la forza d'animo di proseguire e di collaborare attivamente, spesso egregiamente, con OK e VB (vedi sesto capitolo), al punto

di concludere con uno splendido nono posto nell'ultima prova, non è facile a dirsi.

Ho la fortuna di conoscerlo da vent'anni e so che di forza d'animo Nino ne ha in gran copia; essa, assieme alla generosità di sportivo e alla gentilezza di cavaliere dell'aria, è venuta in suo aiuto ancora una volta con un risultato assai importante: tutta la squadra, specialmente dalla quinta prova in poi, era sempre più acutamente protesa verso il risultato di rilievo; ebbene, Perotti non ha turbato questa atmosfera ed ha superato bene, quasi da solo, il cocente dolore dei «buchi». Da uomo serio, ecco.



Gavazzi Marco è stato finlandese fino alla quarta prova, proprio quando si è scatenato De Orléans Alvaro. Se avesse (quanti se...) scambiato i suoi punti con quelli di Alvaro, appunto dopo la quarta, sarebbe finito sesto! Se li avesse scambiati con Serra, sempre dopo la quarta, sarebbe finito decimo.

Taciturno, anche se la sua maschera tende ad un vago sorriso, Marco resta impenetrabile ai più. Su di lui avevo puntato dopo Rieti 1975, la Finlandia lo aveva fatto sbocciare confermando la sua ascesa tra i corridori, il Campionato Nazionale 1977 lo aveva giustamente premiato col titolo. La Francia lo ha visto non dico retrocedere (è finito a 1794 punti meno di Lee in undici prove), ma segnare il passo.

E' sempre uomo da campionato mondiale? Certamente, deve però passare alle miscele alcoliche che la «formula uno» brucia a Monza, proprio a due passi da casa sua.

Pure uomo da mondiale è Serra Sandro. Quel bel terzo posto nella ottava prova e il formidabile secondo nella undicesima bastano a soddisfarlo, almeno spero. La media di 82 orari su 503 chilometri e di 105 scarsi su 329 sono invero misure da piloti di serie A.

Due considerazioni arrivano spontanee. Anzitutto 2014 punti dal primo rappresentano il valore aritmetico separante il nostro pilota dal primo ma ciò non è certamente il verdetto per il passaggio alla serie B che potrebbe invece investire un valoroso come Fahrafellner, fermo a 6524 punti. Eppoi mancava a Sandro la serie di fattori positivi all'attivo di Leonardo: spedizione in Francia nel 1977, presenza ai precedenti mondiali e quadriennale familiarità a quella macchina con quel cruscotto.

Emiliano, gioviale, buon conversatore, pronto alla spedizione serale per l'approvvigionamento del palo per la bandiera: il carattere e gli atteggiamenti di Sandro rimangono sempre al livello dei mille punti. Eppoi di consiglieri federali che vadano così non ce ne sono molti.

### Gli aiutanti

Un relatore onesto dovrebbe aver paura di tentare di descrivere questa formidabile, incomparabile e commovente squadra.

Ho avuto dalla fiducia di Piero Morelli la libertà di scegliere gli elementi. Non c'era da fare altro che reinvitare gli anziani di Finlandia e accogliere un paio di variazioni rese necessarie da impegni di lavoro.

Il risultato può essere sintetizzato in poche righe.

Gli aiutanti italiani hanno messo i propri piloti nelle condizioni ideali, ossia hanno lasciato loro la sola incombenza del volo.

Movimentazione alianti, rimorchi e autovetture; recuperi, smontaggi e montaggi; assistenza in linea e sul percorso di gara; mantenimento della necessaria atmosfera distesa con assenza di screzi o di malintesi. Il tutto è stato fatto senza alcun consistente intervento gerarchico, se si fa eccezione per l'imposto ritiro di una giacca della divisa (ma questo riguarda un pilota...).

La frizzante e amichevole, di più, fraterna concordia dei quattro equipaggi che, al completo, montavano in serie gli alianti nell'angolo Ovest del piazzale adiacente l'aviorimessa principale era incomparabile.

Tranne un inciampo per il recupero dei due alianti della libera iniziato malamente per un ponte-radio mancato e risoltosi con rientro al campo a mezzanotte, non si è registrato alcun inconveniente: nel campo Italia il clima era anche di vacanza.

Definizione volutamente sbagliata perché tutti erano, in ogni azione, coscienziosamente tesi. L'usarla però significa che tale poteva anche apparire ad un osservatore esterno. A proposito: l'Aero Club

*d'Italia non si è ricordato che la visita dell'Ingegnere Guagnellini a Rayskala ci aveva commossi.*

### **Gli ausiliari**

*Bravissimi e bravissime anche parenti e amici in posizione «ausiliaria». Il loro apporto è andato molto al di là del caffè offerto all'ora giusta. L'ausiliario si dimostra, dopo la Finlandia e la Francia, elemento indispensabile al completamento delle prerogative dell'organico ufficiale.*

*Le mogli dei quattro piloti, tutte presenti, meritano separata citazione: infatti, se non fossero state della partita (e lo hanno fatto spontaneamente), ci sarebbero mancate. Detto francamente e con sincero riconoscimento per l'azione quotidianamente svolta nella assistenza del coniuge-concorrente.*

### **Le coppie e la terna OK - CV - VB**

*E' indubbiamente questo il capitolo che ha dato il sapore nuovo al nostro campionato.*

*Sono convinto che il selettore d'oggi, per programmare di vincere una competizione a squadre nazionali (tenuto ben conto di dover affrontare una larga rosa di piloti aventi la stessa precisa volontà di vittoria emergente da una eccellente e completa preparazione) possa giocare, al massimo, due carte:*

- *l'inserimento in squadra del «pilota nato», nato per la competizione, s'intende;*
- *selezionare e preparare due, meglio ancora tre se il regolamento lo consente, piloti affini e inclini al volo di gara in gruppo.*

*Per giocare la prima carta deve aspettare l'aiuto di Madre Natura, unica fornitrice; per giocare la seconda deve lavorare incessantemente a costruire, ricostruire e rinforzare un arco poggiate da una parte sullo sviluppo delle doti dei piloti (la pratica) e dall'altra sull'ordine nel quale il complesso dei piloti e degli aiutanti vive in gara e negli allenamenti (la disciplina).*

*Potrebbe anche giocare una terza carta a favore dei propri piloti, ossia quella di far organizzare i mondiali in casa propria in modo da mettere all'attivo, in partenza, la familiarità geo-orografica dell'area di gara, ma evidentemente ciò dipende da troppe volontà estranee alla propria.*

*Nietlispach, profondo conoscitore di queste cose e preoccupato del suo isolamento in classe standard venutosi a creare in patria per le astruse scelte di un collegio di selettori poco esperti nel gioco di quelle carte, ha intuito con rara prontezza il da farsi. La coppia, anzi la terna, non si improvvisa, ma piuttosto che correre da soli meglio per cento e una ragioni allungare a mano tesa l'offerta della alleanza.*

*Non è stata facile la accettazione; è stata però certamente rapida, anzitutto perchè veniva dai canali di una amicizia quasi trentennale eppoi perchè offriva evidenti reciproci vantaggi, apparsi im-*

*mediatamente nella loro piena consistenza fin dagli allenamenti.*

*La entusiasmante concordia dei tre, sia nella delicata fase di volo precedente il taglio della linea di partenza e sia nella fitta serie di consulti sul percorso circa la scelta delle rotte, dei cumuli e dei gruppi di altri alianti, è stata vissuta da terra — grazie ad apparati radio veramente a posto — con completezza di partecipazione.*

*Quanto ha dato in punti e in posti di classifica questo straordinario lavoro tattico-informativo? E' domanda che molti si sono posti ma che evidentemente non può avere risposta matematica. Ha dato, senza ombra di dubbi, il... secondo e il settimo posto in classifica generale, cioè più di quanto i piloti avrebbero potuto ottenere separatamente. Non posso, non so dire di più. Non mi rimane, infatti, che mandare il lettore attento e interessato al problema dai piloti interessati, gli unici che possano dire qualcosa di valido al riguardo.*

*Mi auguro solo che per l'avvenire si spendano le migliori energie disponibili per approfondire la pratica del volo in gruppo, giacchè se con questo metodo si ottengono posti di rilievo in campo internazionale, si attirano poi sul volo a vela italiano attenzioni e riguardi che determinano l'aumento del credito, sia di natura morale che di natura finanziaria.*

### **Gli altri piloti**

*Il capitolo potrebbe addirittura diventare articolo a sè, tanto bella e interessante è l'osservazione del materiale umano in azione in un mondiale.*

*Limitiamoci a qualche riga, per non abusare nè dello spazio, nè della altrui pazienza.*

*Peter, con i suoi cinquanta anni abbondanti, ha una veemenza impressionante. Partito con un «fuori campo», ha fatto del campionato la gara della rimonta. Provate a riflettere: da ventiseiesimo a sesto. Eccezionale. Ma ci ha convinto ancora una volta che la forte regolarità è la sola a vincere, vedi la conferma di Reichmann, tre volte campione del mondo.*

*Striedieck, altro simpatico prepotente. Guardandolo ogni mattina al briefing, al tavolo davanti al nostro, mi dicevo: meno male che i nostri sono in standard e in libera.*

*De Orleans, dopo aver tentato di piegare la fortissima tempra di Giovanna con quattro fuori campo successivi (non c'è riuscito), è partito alla Peter ed ha riempito le cronache della seconda metà del campionato. Un rimorso da confessare: un suo pronto inserimento in una terna con Gavazzi e Serra avrebbe forse (dico forse perchè le tre affinità sono flebili) dato più luce ad una libera italo-spagnola.*

*Reculé è un francesaccio fino in fondo. Bravo pilota, cattivo sportivo: non doveva tardare tanto a stringere la mano tesa di Leonardo.*

*Selen è stato davvero imbattibile. Però, di lui, è bello citare non tanto questo attributo, quanto la serenità, la composta giovinezza, l'eleganza costante del volo (il mio informatore oculare è Nietlispach, uno che guarda moltissimo come volano gli altri) e la naturalezza della gioia finale. Mi è parso proprio che, a proposito del suo grande momento finale, tutti i presenti (almeno tremila persone) fossero contenti senza riserve che avesse vinto lui.*

### **Gli organizzatori**

*Ci vuole un bel coraggio ad organizzare un mondiale e i francesi sono al secondo esperimento.*

*La scelta della grande base, la felice collocazione in una ragnatela di ottime strade, la vicinanza di una bella città, la completezza delle telecomunicazioni, la buona logistica, la padronanza nelle operazioni di volo, il ricovero notturno di tutti gli alianti e la presenza di diversi servizi tecnici di fama (Dittel, Becker e Schempp-Hrth) rappresentano altrettanti punti a tutto favore dei colleghi francesi.*

*Citazione a parte merita il servizio meteorologico svolto con chiarezza di idee e di linguaggio e basato sulla disponibilità di grandi mezzi, tra i quali l'antenna per la ricezione fotografica da satellite e i modelli volanti radiocomandati con stazioncina meteo da sondaggio.*

*L'abitudine a stare «al di là del tavolo» è sicuramente all'origine della quasi totale approvazione di quanto è stato fatto a Chateauroux. Passano così perdonate alcune docce fredde, qualche cesso intasato e un paio di granchi meteo con relativa prova storta.*

*Non sono invece indulgente, neanche un po', per la cerimonia di premiazione e chiusura. Un formidabile quarantotto tanto più brutto quanto più rian-davo col pensiero alla rara bellezza della cerimonia di apertura. Avere la pollice a portata di mano e non impiegarla nel contenimento di un pubblico disordinato dal ventaccio freddo e innervosito da un altoparlante in avaria totale a cinque minuti dall'inizio dei troppo numerosi discorsi ufficiali, merita la conseguenza subito avuta di una gazzarra generale. Voto negativo.*

*Questo episodico conferma la fragilità degli uomini, da una parte, la grande sopportazione degli sportivi, dall'altra. Come poteva, infatti, essere intaccata la straordinaria carica interiore di gaudium magnum che aveva preso tutta la squadra azzurra, alcuni membri della quale, a partire dal capo Piero Morelli, andavano da quattro-cinque lustri inseguendo con fatiche fisiche e morali il grande sogno?*

*Nulla, davvero, poteva accadere che andasse a intaccare la nostra grande felicità.*

*Le mille fotografie a colori aventi per soggetto la splendente bandiera bianco, rosso e verde (la più alta di tutte) attesta ampiamente la dedizione che ogni nostro volovelista e fotografo intendeva racchiudere in un semplice fotogramma. La dedizione*

*alla causa del volo a vela e la volontà di proseguire nell'opera.*



### **La gratitudine**

*Vi dobbiamo profonda riconoscenza, amici prestatori di alianti. Abbiamo curato i vostri beni con rigore da Luftwaffe perchè ciò è imposto dai nostri convincimenti e perchè, se del caso, ripeteremo la richiesta nel 1981.*

*Chi ha messo in gioco i propri averi usandoli per spostarsi, volare e viverci ha fatto il proprio dovere.*

*Chi invece ha dato rimanendo a casa è un generoso al quale devo portare, qui, il grazie di tutti, il grazie che vien dal cuore. Si è trattato di prestare un aliante di venti metri d'apertura, non una «biro»...*

*Grazie a Colombo Vittorio, grazie a Vergani Walter, grazie a Ciceri Giovanni Battista, Lina e Massimo.*

*Abbiamo pensato a voi con l'effusione di sentimenti che nascono solo in coloro che, un po' poveri, lasciano sotto il portico di casa la «500» e fanno un ricco viaggio di nozze con la «Cadillac» dorata dell'amico generoso.*

*A voi è dedicato questo modesto resoconto.*

*a cura di Egidio Galli*

## La squadra ufficiale

— aliante «Standard Cirrus 75»  
marche civili I-URLO  
numero di gara OK

pilota: *Brigliadori Leonardo*  
aiutanti: *Balconi Luigi*  
*Pogliani Giuseppe*

— aliante «Standard Cirrus 75»  
marche civili I-DAYS  
numero di gara CV

pilota: *Perotti Giovanni*  
aiutanti: *Corbellini Eugenio*  
*Strata Andrea*

— aliante «Nimbus 2»  
marche civili I-NEVI  
numero di gara 47

pilota: *Serra Sandro*  
aiutanti: *Casetti Lucio*  
*Salvatori Enzo*

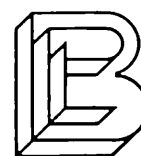
— aliante «Nimbus 2 b»  
marche civili I-SNOB  
numero di gara 14

pilota: *Gavazzi Marco*  
aiutanti: *Baldisseri Sergio*  
*Ruggeri Cesare*

— Capo-squadra:  
*Morelli Piero*

— Squadra di base:  
*Galli Egidio*  
*Guglielmi Maurizio*  
*Casetti Carla*  
*Hofer Mathilde*

— Steward:  
*Chetta Gherardo*



# 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 -  
BULGAROGGRASSO - CANZO - CASARGO -  
CASATENOVO - CASSAGO BRIANZA - CIVATE -  
CIVENNA - COLICO COSTAMASNAGA - DERVIO -  
DOMASO DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE -  
GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA LURAGO D'ERBA -  
MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE -  
NOVEDRATE - OGGIONO - OLGiate MOLGORA OLGinate -  
OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE -  
VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA -  
VERCURAGO BALLABIO

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

**TESORERIE:** DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

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

**BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI**

# con linoambiente

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



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



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

## 13° Campionato di Vinon

### 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna

19 alianti classe «Corsa» più 15 alianti di classe Libera più 41 Standard questo l'elenco dei partecipanti su circa 110 domande di iscrizione.

Elevato il numero dei partecipanti in classe Standard per la ragione che nel '79 il terreno di gara di Vinon sarà quello del Campionato Nazionale di Francia e molti piloti hanno sentito la necessità di conoscerlo.

Vinon non ha affatto tradito le aspettative: più che mai una festa di alianti, sole, cumoli e «mistral» il celebre vento N/W della regione.

La vera «costante» di Vinon — che resiste agli anni — è il bel tempo volovelistico inteso nel senso di molti giorni volabili, multiformità di condizioni: piatti gustosissimi e variati serviti su di una tavola geografica bellissima e ricca!

La linea climatologica che separa la meteo mediterranea da quella continentale — particolarità importantissima di questa zona, come altre volte ho ricordato — in questa stagione, in questa edizione di Vinon, s'è lasciata attraversare in un paio d'occasioni. In pratica questo vuol dire girare i piloni di Chamonix, Megeve, dell'alta Valle della Murienne. Non credo sia facile, ad un pilota di volo a vela, potere metter assieme, durante le poche ore di volo di una prova, tanti paesaggi diversi fra loro, misurarsi con «ossi» così grossi e «leccare» tanti ghiacciai! In una delle prove che si è svolta con punti virata nella zona del «Bianco» e con una «meteo» che si è rifiutata di svilupparsi secondo le previsioni (capita anche lì) sono stati realizzati molti atterraggi in altiporti (la zona del Pelvoux e del Bianco è ricchissima) e i piloti che hanno fatto queste esperienze ne sono rimasti affascinati, soprattutto per l'accoglienza loro riservata!

Ora Vinon, rispettando lo spirito di questa Coppa Mondiale, spera di poter passare la «fiaccola» a Rieti: i piloti francesi, quelli che amano la montagna, sarebbero ben felici di misurarsi lungo gli Appennini. Passiamo ad un poco di cronaca.

I circa 80 alianti hanno evidentemente provocato qualche problema agli organizzatori, rimorchi, servizi di pista, commissari sportivi, insomma tutto lo staff che deve procedere alla materiale esecuzione degli impegni relativi ad una gara internazionale di questo tipo sono stati sottoposti ad un lavoro tutt'altro che facile, solo la computerizzazione delle classifiche ha reso più rapido e forse meno pesante l'onere organizzativo. Se quindi alla fine si sono resi palesi o manifeste certe smagliature non lo si può che imputare ad una dimensione veramente eccezionale come numero di partecipanti, intendiamoci bene, per lo staff, non certo per il campo

che, per le sue eccezionali dimensioni non ha, in questo senso, alcuna limitazione. Rieti, con la sua struttura organizzativa, le sue tradizioni, i suoi impianti, anche se non dispone di una superficie aeroportuale paragonabile a quella di Vinon, può ed è senz'altro in grado di assumersi questa successione.

Le prove:

#### 2 agosto 1978

Classe Standard: Vinon-Savine-Chatillons en Diois-Vinon = 286 Km.

Libera e corsa: Vinon-Pont du Roy-Die-Vinon = 352 Km.

Situazione meteo. In altitudine i bassi valori centrati sulla Manica dirigono un flusso da SW sulla Francia. In superficie la depressione della Manica spostandosi verso NE trascina delle perturbazioni associate al centro di bassa che interessano la metà N della Francia. Localmente passaggi di Ci meno abbondanti verso S. Base Cu locale a 1800 m che si elevano fino a 2700 m sui primi rilievi.

Risultati:

Standard	1° Herbaud	80,969 Km/h
	2° Fache	80,658
	3° Girard J.	79,882
15 m Corsa	1° Dutrelux	84,514 Km/h
	2° Pronzati	84,250
	3° Straub	83,292
Libera	1° Tavernier	91,620 Km/h
	2° Herbaud J.	91,28
	3° Mazalera	89,94

#### 3 agosto 1978

Standard: Vinon-Serre-Poncon-Aspres-Vinon = 220 Km.

Libera e Corsa: Vinon-Savines-Rosans-Vinon = 252 Km

Meteo:

In altitudine i bassi valori centrati sull'Inghilterra dirigono una corrente da SW sulla Francia facendo risalire aria calda ed umida sulla regione di Vinon. In superficie passaggi di linee di discontinuità creando le premesse alla formazione di qualche temporale. Sui rilievi previsti Cu con base 2400-2800 m con evoluzione rapida in Cb. Passaggi di Ci e Ac verso i 3600-4000 m.

Venti al suolo da 220° a 240° con passaggi temporanei al settore SE con intensità da 10 a 15 kt.

Risultati:

Standard

1° Abeille	68,417 Km/h
2° Prat	62,088
3° Malpas	56,483

15 m Corsa

1° Hersen F.	56,160 Km/h
2° Peter	227 Km
3° Blumer	212

Libera

1° Ragot	72,401 Km/h
2° Barrois	63,822
3° Mazalerat	62,452

#### 4 agosto 1978

Standard: Vinon-Savines-Die-Vinon = 316 Km

Corsa e Libera: Vinon-Pont du Roy-Die-Vinon = 352 Km

Meteo: lento colmamento della depressione sul Mare del Nord con persistenza del flusso da SW. In superficie un leggero minimo sul Mediterraneo in un campo a debole gradiente. Rinforzo d'una lieve dorsale sul W della Francia. Previsto cielo poco nuvoloso con Cu con base a 1700 m che sieleveranno a 2400 in pianura e fino a 3000 in montagna. Brezze di valli in predominanza solo aldisopra dei 2000 m i venti s'orienteranno NW 10 kt.

Risultati:

Standard

1° Abeille	97,073 Km/h
2° Cartry	92,548
3° Gegaud	88,591

15 m Corsa

1° Peter	114,327 Km/h
2° Spichiger	87,574
3° Straub	86,540

Libera

1° Ragot	98,630 Km/h
2° Schroeder	98,134
3° Barrois	94,567

#### 5 agosto 1978

Standard: Vinon-Die-Plampinet = 384 Km

Corsa: Vinon-Die-Bonneval-Vinon = 474 Km

Libera: Vinon-Argentière e ritorno = 530 Km

Meteo: evidentemente ottima! In altitudine corrente da W, al suolo una dorsale al N delle Alpi. Minimo relativo sul Golfo di Genova.

Basi previste nel gruppo del Pelvoux a 3500-3800 m nelle Alpi del Nord da 2 a 3-8 Cu base 3000 m associati a banchi di Ac e Ci all'inizio 3-8 poi fino a 6-8 in fine pomeriggio. Venti da 1000 a 3000 m da 300° a 310° 10-15 kt.

Un volo da ricordare anche se per me ha voluto dire circa zero punti per uno stupido errore di fotografia.

Risultati:

Standard

1° Prat	86,056 Km/h
2° Cartry	84,380
3° Abeille	83,878

15 m Corsa

1° Peter	96,883 Km/h
2° Schneider	87,449
3° Straub	81,288

Libera

1° Ragot	105,537 Km/h
2° Schroeder	97,392
3° Mazalerat	88,374

#### 6 agosto 1978

Standard: Vinon-Plampinet-Vinon = 318 Km

Nessuna prova per le altre classi.

Meteo: la presenza di una saccatura in quota dalla Cornovaglia al NW della Spagna convoglia aria fredda da N-NW sulla Francia con tendenza all'accentuazione. Al suolo disgregamento dell'alta pressione all'avvicinarsi di un sistema di perturbazioni.

Risultati:

Standard

1° Binggeli	85,612 Km/h
2° Fache	84,556
3° Prat	84,481

#### 7 agosto 1978

Nessuna prova dal momento che la meteo prevede: cielo molto nuvoloso per nubi instabili di Ac, Cb, Cu. Precipitazioni temporalesche anche violente localmente. Forti colpi di vento sono da temersi.

Si rinforzano gli ormeggi, i più prudenti rimettono l'aliante nei carrelli.

Programmi vari: riposo, abbuffate, turismo. La mia piccola équipe: Emanuela e me optiamo per una località della sponda mediterranea marsigliese: bagno, bistrot e molto pesce, altro bagno. Forte «mistral» con passaggio di fronte. La sera si rientra con i magici colori che solo il mistral, dopo il passaggio di un fronte, sa dare alla Provenza. Lenticolari da fotocolor, aria secca, fred-da: pullover e coperta di lana!

#### 8 agosto 1978

Standard: Vinon-Serres-Savines = 267 Km

Corsa e Libera: Vinon-Savines-Carpentras = 282 Km

Meteo: in altitudine saccatura lungo il 7° meridiano E. Flusso da NW dalla Bretagna alla Provenza. Al suolo: regime da NW forte al seguito della perturbazione che si allontana verso E.

Venti: al suolo NW 20-27 kt, 1500-2000 NW 40 kt, sopra 5000 W 40 kt.

Risultati:

Standard

1° Prat	85,100 Km/h
2° Abeille	82,856
3° Couture	74,220

15 m Corsa

1° Pronzati	83,652 Km/h
2° Peter	82,329
3° Spychiger	73,337



Libera

1° Ragot	84,515 Km/h
2° Schroeder	81,785
3° Herbaud	78,661

### 9 agosto 1978

Standard: Vinon-La Baume-Pont du Roy-Vinon = 304 Km

Corsa e Libera: Vinon-Pont du Roy-Sisteron-La Baume-Vinon = 346 Km

Meteo: in quota debole dorsale, flusso da W sulle Alpi. Al suolo la dorsale che da Bordeaux si dirige sulla Germania alimenta un flusso da W NW per la persistenza di un minimo sul golfo di Genova.

Venti al suolo: 280° 15-25 kt - 900-2500 m 330° 15-20 kt.

Risultati:

Standard

1° Cartry	76,649 Km/h
2° Girard	72,703

15 m Corsa

1° Peter	90,563 Km/h
2° Schneider	75,404
3° Hersen	73,901

Libera

1° Ragot	92,561 Km/h
2° Schroeder	87,245
3° Mazelarar	83,329

### 10 agosto 1978

Standard: Vinon-La Roche de Rame-Orpière-Moustiers-Vinon = 315 Km

Corsa e Libera: Vinon-Chateau Queyras-Orpière-Barrage de Castillon-Vinon = 382 Km

Meteo: in altitudine la persistenza d'una «goccia fredda» interessa l'E della Francia e N delle Alpi. Flusso sulle nostre regioni da NW.

Al suolo: mantenimento di un minimo relativo sul golfo di Genova, asse freddo Morvan-Lorraine.

Venti al suolo 280-260° 12-18 kt, in quota da 300° a 330° da 10-15 a 30 kt.

Risultati:

Standard

1° Gerbaud	94,20 Km/h
2° Girard	93,804
3° Prat	90,258

15 m Corsa

1° Peter	98,299 Km/h
2° Spychiger	86,284
3° Schneider	84,936

Libera

1° Ragot	101,274 Km/h
2° Schroeder	97,956
3° Mazalarat	91,339

### 11 agosto 1978

Standard: Vinon-Bonneval-St Jean de Murienne-Vinon = 435 Km

Corsa: Vinon-Megève Altiporto-Vinon = 490 Km

Libera: Vinon-Megève-Bonneval-Vinon = 510 Km

Meteo: in quota si instaura sulla Francia una dorsale atlantica. Al suolo sull'insieme della Francia una zona anticiclonica e ancora numerosi focolari temporaleschi sulla Costa Azzurra all'inizio della giornata.

Venti di brezza al suolo, in quota 300° a 360° 10-15 kt.

E' necessario un commento: prima di tutto l'evoluzione meteo fu più rapida della previsione e infatti i venti previsti in quota nel fine pomeriggio di fatto furono inesistenti. Mancando i venti nel pomeriggio prevalse il fenomeno termico ma questo rallentato dal terreno bagnato nelle valli e dalla neve, caduta abbondante, dai 1600 m in sù. Nessun valido fenomeno dinamico dunque a nord delle Alpi. Di contro, eccezionali condizioni termiche al sud della linea climatologica. Due Standard ed una Libera chiudono i circuiti assegnati loro.

Risultati:

Standard

1° Abeille	71,894 Km/h
2° Boos	59,927
3° Binggeli	374 Km

15 m Corsa

1° Peter	325 Km
2° Hannart	280
3° Blumer	245

Libera

1° Ragot	70,762 Km/h
2° Fontana	245 Km
3° Herbaud	245

### Classifiche generali:

Standard

1° Prat	7885,54
2° Abeille	7543,52
3° Girard	7239,15
4° Gerbaud	7215,42
5° Fache	7169,08

15 m Corsa

1° Peter	6348,88
2° Spychiger	5899,75
3° Garcin	5118,38
4° Pronzati	5099,16
5° Schneider	4901,54

Libera

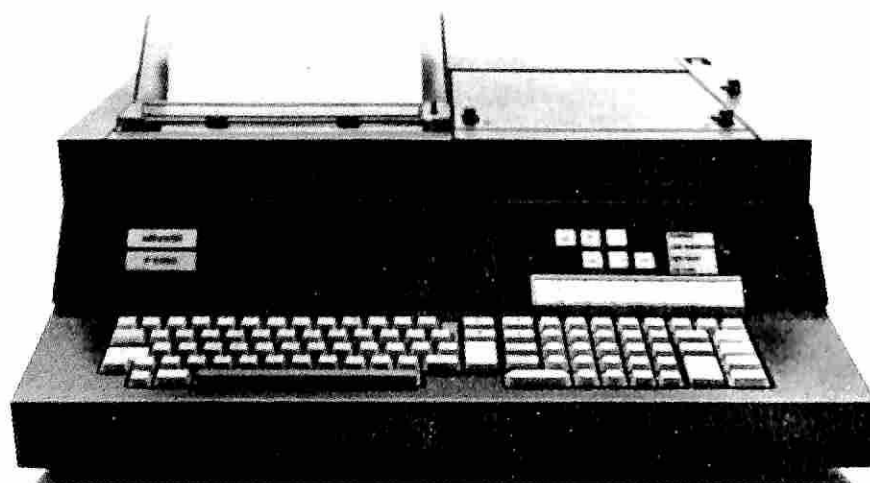
1° Ragot	7242,37
2° Schroeder	6547,61
3° Tavernier	6179,00
4° Mazelarar	6069,33
5° Herbaud	5803,96

Un certo disappunto per l'ultima giornata neutralizzata dopo vari tentennamenti ma occorre riconoscere che gli uomini erano stanchi, forse più lo staff degli operatori che i piloti, disappunto che diventa totale allegria nella serata, con spiedini, vino, fuochi artificiali e molta amicizia.

# ai campionati italiani di volo a vela 1978

OLIVETTI PERSONAL MINICOMPUTER P 6060  
garantisce la gestione e l'elaborazione  
di tutte le informazioni delle gare  
dei risultati e delle classifiche.

OLIVETTI PERSONAL MINICOMPUTER P 6060  
per applicazioni avanzate di calcolo tecnico e scientifico.



Olivetti P 6060 parla un linguaggio universale nel mondo dei computer: il BASIC. Facile da imparare e facile da usare, esso esprime in modo immediato i problemi da risolvere. Ognuno può programmare veramente da sé, senza intermediari, il suo minicomputer. E per le applicazioni tipiche dei vari settori gli utilizzatori potranno trovare soluzioni già pronte: le librerie di programmi predisposte dall'Organizzazione Olivetti.

Olivetti P 6060  
è il primo minicomputer scientifico  
che impiega il "floppy disk"

come supporto standard di programmi e di dati: un supporto nuovo, economico, di massima capacità e sicurezza.

Olivetti P 6060 sta su ogni tavolo di lavoro, ma nella sua concezione è un sistema: espandibile e modificabile, sia all'interno che all'esterno dell'unità base. Le sue interfacce consentono collegamenti a periferiche di ogni tipo e in time-sharing. La stampante termica incorporata è in grado di fornire qualsiasi output: numeri e parole, grafici e disegni.

# olivetti

## Ci hanno detto

*A conclusione dei Campionati di volo a vela a Rieti 1978 procediamo alle interviste dei concorrenti stranieri. Chiediamo la loro opinione riguardo le gare stesse, l'organizzazione, la sicurezza ed infine se hanno buoni consigli da dare.*

### H. NIETLISPACH

Reduce dai Campionati mondiali sui quali vogliamo innanzitutto le sue fresche impressioni: «11 gare sono per l'Europa un primato. Abbiamo avuto un tempo discreto, ma non le forti condizioni francesi. Il più grande piacere per me è stata la collaborazione internazionale tra Leo e me, una forma tutta nuova per me, perchè finora volavo solo, o tra nazioni. E' stato bello, la collaborazione tra me, Leo e Nino ha dato una riuscita formidabile!». «Riguardo Rieti le condizioni meteo hanno permesso solo 6 gare, poche per Rieti. Alcune buone; alcune troppo corte, ma è difficile capirlo al mattino, mentre i piloti esperti lo sanno molto bene la sera.

E' la quinta volta che ho il piacere di essere qui non senza frustrazione, che però passa in second'ordine perchè si è in condizioni per una vacanza tra amici, non è troppo serio come in altri Paesi, non voglio dire quali, ed è ancora possibile sorridere. L'ultima sera è sempre triste. Filosoficamente il concorrente di volo a vela deve saper accettare i piccoli errori dell'organizzazione che fanno parte del complesso gara. Si può migliorare, secondo me, l'orario delle partenze, cioè anticipare per avere più ore di volo. Si può essere pronti al decollo un'ora dopo il briefing, a un'ora precisa, poi, se necessario, ritardare la partenza reale di un quarto o mezz'ora. Così è possibile fare voli più lunghi. In condizioni dubbiose è meglio non far partire i concorrenti, quando ciò è senza successo. Non aprire il traguardo, anche con tutti i concorrenti in volo. Dare in conclusione la possibilità di prendere una decisione più tardi. Vorrei far rilevare che l'arrivo dal Sud, ieri, era molto pericoloso. Si arriva a 200 km in virata mentre altri concorrenti stanno sopraggiungendo; penso che qualunque altra soluzione sia preferibile. Possibile è introdurre un ultimo pilone a circa 7 km, ai laghetti, così tutti arrivano poi dal Nord per il traguardo.

Come ospite non dovrei fare critiche, ma ringraziare gli amici italiani, che io ammiro per avere aperto le porte agli stranieri. Da molti anni vincono sempre questi e io penso che per gli italiani sia una grande frustrazione; ma perseverano. Proprio perchè sono tutti qui, i volovelisti italiani potrebbero fare a meno di questi svizzeri, austriaci, tedeschi! Sono pieno di ammirazione per loro».

### SINN

E' a Rieti per la terza volta: «perchè i campionati sono

sempre molto belli, siamo molto contenti e ringraziamo dell'ospitalità».



A parte i primi due giorni che i temi erano brevi, trova questi appropriati, dato il pericolo più elevato di f.c. Però allungandoli un po' inciderebbe meno il fattore «caso». Problematico trova l'incrociarsi di piloti in atterraggio con quelli in arrivo sul traguardo quando questo è a metà campo. «Da noi in Germania si è retrocessa la linea di traguardo così che si possa atterrare direttamente, così che non sussista più il problema di dover ancora fare la procedura sotto gli altri arrivi. La linea di traguardo è situata diversamente a seconda degli aeroporti; ad Hahnweide per esempio dista 500 m dall'inizio del campo, in altri si trova subito all'inizio. Il traguardo di partenza ha funzionato bene questa volta, perchè si è potuto accelerare il ritmo di sorvolo. Per l'apertura del traguardo suggerirei di fare come da noi, dove si dà l'apertura via radio — tutti sono sulla 123.5 — 15 minuti dopo il decollo dell'ultimo concorrente. Può sempre succedere qualche cosa e se si è fissato un orario bisogna attenersi. Ricordo due anni fa iniziò a piovere durante i decolli; ci fu una interruzione

e l'ultimo concorrente parti che il traguardo era già aperto, con vantaggio degli altri. Non si perde tempo inutile. Siamo usciti dal briefing una volta alle 11,30 con splendidi nuvoloni e abbiamo dovuto attendere ben 2 ore!».

#### BAUMAN (Svizzera)



E' a Rieti per la prima volta e al contrario di Nietlispach ha trovato i temi sufficientemente lunghi e alcune difficoltà nel taglio del traguardo. Molto apprezzata la buona organizzazione e le termiche più potenti, che non a casa propria.

#### LINDEMANN

«Questa è la prima volta che vengo qui e devo dire che mi è piaciuto molto. L'organizzazione era decisa e buona, il paesaggio meraviglioso. Le termiche erano migliori di quelle di pianura che conosco io e ho avuto l'impressione che i temi fossero tutti ben appropriati, adatti alle condizioni meteorologiche. In qualche caso si sarebbe forse potuto allungare il tema anticipando la partenza di mezz'ora, ma infine io ho cercato di fare sempre il giro evitando fuori campo, che in certe zone sono veramente difficili. Critiche negative non ne ho. Ci sono piccole cose che altrove si fanno diversamente semplicemente, perché le gare vengono intese diversamente. Nel complesso questo campionato è stato come uno



internazionale. Le partenze che inizialmente temevo complicate si sono rivelate ordinate; non tutti si buttavano selvaggiamente sul traguardo contemporaneamente. Dai campionati tedeschi so che alla partenza di certi favoriti tutti si «buttano» all'inseguimento e i poveretti giù a terra faticano ad identificarli. Si potrebbe forse accelerare ancora, ma con questo numero di concorrenti direi che è stato un procedimento ragionevole».

#### GLOECKL

«Temi ottimi scelti bene per limitare i rischi dei f.c.; la lunghezza era adeguata alle condizioni meteo, si potevano forse anticipare le partenze, ma penso che ciò aumenterebbe il rischio di tornare in campo».

Non mi pare una scelta felice fare volare insieme la classe corsa e la libera con handicap. Comporta degli spiazamenti sportivi che non dovrebbero essere nel senso del volo a vela sportivo. Infine, in generale, l'organizzazione ha lavorato tacitamente, bene, senza «rompere». E' la prima volta che ne riporto una grossa esperienza».

#### CADMAN

«Sono i miei primi campionati qui, la prima volta che volo in montagna, quindi un genere di gara nuovo per me e ho certamente imparato molto dopo le difficoltà dei primi giorni nel volare velocemente in zona sconosciute. No, non ho trovato difficoltà a riconoscere i piloni, anche se una volta sono passato oltre perdendo del tempo prezioso. Temi e traguardo buoni. Ho avuto problemi col recupero per messaggi non riferiti con esattezza; ho trascorso così 4 ore a Foligno e ciò è dipeso anche dall'organizzazione. Volare insieme per classe libera e corsa non è un problema, è l'handicap che non è sempre giusto».

EBNER



E' qui per la terza volta: «E' stato bello come anche gli altri anni. Purtroppo abbiamo volato soltanto sei giorni, ma erano splendidi dal punto di vista volativo, con termiche e temi bellissimoi; temi, che sì, avrebbero potuto essere più lunghi, ma che considero giusti dato che quest'anno non ci sono state scassature e ciò è importante. Niente critiche. Come già dissi l'anno scorso questa è una delle migliori gare che si possano volare nell'Europa centrale, perchè dal punto di vista di Paese, gente e termiche non c'è posto più bello».

#### RICCARDO BRIGLIADORI

Esprime il suo compiacimento per le operazioni del briefing snellite. Persino il concetto delle multe viene modificato per necessità di sicurezza (evviva l'elasticità mentale! - N.d.t.).

Dal punto di vista agonistico c'è la soddisfazione — in classe standard — di vedere una nutrita partecipazione di giovani impegnati, che daranno risultati e dei vecchi, tra i quali si considera. Temi sempre ben scelti e indo-

vinati tranne l'ultimo che conferma con il suo annullamento che non era giornata da gara. Temi, però, che potrebbero essere allungati anticipando la partenza e applicando la partenza simultanea, per cui i campionati italiani sono ormai maturi.

#### VAN'T ROOD



E' entusiasta. «Quest'anno mi è piaciuto ancora di più dell'anno scorso, perchè sono più abituato a volare tra le montagne, l'organizzazione era più efficiente, vedi sorvolo del traguardo, e perchè conosco più italiani personalmente. I temi mi sembravano giusti nel complesso; per fortuna l'ultimo giorno non c'è stata valutazione altrimenti ci sarebbe stata una certa rivoluzione in classifica.

Se penso di tornare? Quest'anno ho portato con me un altro concorrenti ed è probabile che l'anno prossimo ne venga un altro ancora. E' un lungo viaggio, ma ne vale la pena, perchè volare qui è divertente — anche se bassi, bisogna volare sempre diritto —. Avrei invertito la linea d'arrivo nella gara con arrivo da Sud, perchè pericoloso. Da noi il traguardo di partenza è fisso, perchè si è alti, ma quello d'arrivo viene fissato in modo che puoi arrivare rullando, senza dover fare il giro di 180°... per aria, a terra non si riesce più».

## Alvaro de Orleans

### Considerazioni sui Mondiali e su Rieti

Per quanto riguarda i mondiali ho avuto una serie di problemi, il primo dei quali è di non essermi preparato seriamente. Ho volato circa 10 ore prima e sono rimasto sconcertato con un problema elementare che è quello di montare la macchina fotografica a destra invece che a sinistra... Infatti i primi due giorni ho avuto problemi estremi, erano giornate molto deboli, termica secca fi-

no a 600 m e invece di restare disciplinatamente nel roccolo a quote da atterraggio istantaneo, ho preso una termica da 750 m, ho guardato tutti dall'alto in basso, ho detto: ma allora è vero che sono il più bravo di tutti! e non ho mai trovato l'altra termica e il roccolone mi è passato sulla testa. Quel giorno io ho preso 200 punti, il penultimo 980 e il primo 1000 punti. E questo mi ha

insegna la verità della vita, cioè bisogna essere un po' meno sportivi e più tattici indubbiamente da quel lato. Ho fatto dei piazzamenti buoni nelle giornate forti, questo significa che dal lato tecnico posso ritenermi abbastanza soddisfatto ma assolutamente non dal lato strategico. Dei piloti in classe libera mi ha affascinato di più per il modo di volare l'inglese B. Fitchett arrivato 4°, perchè secondo me è uno dei più geniali e brillanti piloti coi quali abbia avuto il piacere di volare, mentre Lee, il vincitore è senz'altro uno strategico, vola senz'altro meno bene, questo è tutto relativo naturalmente perchè vola in maniera eccezionale, ma non con quella brillantezza e genialità, ma non sbaglia mai una gara. Dai mondiali ho imparato parecchio; ho messo a punto tutta una serie di problemi pratici del volo a vela veloce e ho visto che certi aspetti teorici sono abbastanza superati; posso ritenermi soddisfatto. Non altrettanto si può dire dell'organizzazione dei mondiali, soddisfacente soltanto sotto il profilo tecnico, ma non sotto quello umano. Cioè anche sotto quello tecnico c'è qualcosa da dire: il sistema attuale di punteggio è in contrasto netto con la scelta dei temi di gara, perchè in Francia venivano scelti dei temi di gara pari alla lunghezza massima possibile ossia se il meteorologo diceva oggi si può volare 7 ore — un'ora per le partenze — sei ore a tanto di media fa per es. 500 Km. Così tornava il 30-50% molto spesso. Il punteggio punisce in maniera estrema quello che magari essendo stato veloce, ma partito tardi per motivi tattici, non ha trovato l'ultima termica da 20 cm ed è atterrato a 8 Km per esaurimento delle condizioni. Non mi sembra proporzionato nè utile dal punto di vista di quello che è l'obiettivo di fondo di un campionato che è quello di scegliere in base a certi criteri il miglior pilota. Sotto il profilo umano il campionato francese è stato quasi un fallimento. Mi dispiace essere così duro, ma avendo a confronto l'esempio quasi inimitabile dell'Australia... Un campionato mondiale deve soddisfare due obiettivi altrettanto importanti: 1) selezionare il campione; 2) forse più importante, mettere in contatto il volo a vela di tanti Paesi. Per fare questo, bisogna preparare il campionato seriamente, bisogna prendere un architetto o urbanista che conosca il traffico delle persone e che disponga le cose in modo tale che le persone abbiano delle strutture che permettano loro di ambientarsi e comunicare nell'arco di un mese. A Waikerie è stata un'idea brillante mettere tutte le roulotte accanto alla piscina; tutte le persone stavano o in roulotte a bere o in piscina a buttare fuori il più fortunato o sfortunato del giorno. Questo ha creato una atmosfera inimitabile di amicizia e comunicazione e indubbiamente si sono scambiate un sacco di opinioni oltre che di barzellette, anch'esse necessarie.

Venendo a Rieti sono stati privilegiato dall'allenamento dei mondiali e avevo una forma particolarmente curata. Non mi sentivo stanco, anzi avevo un senso di rivincita dato che dei mondiali non posso dire di essere stato particolarmente contento e sono partito con una certa grinta che mi ha aiutato parecchio. Le prime giornate a Rieti non erano poi volabili, quindi un riposo forzato e non c'era nessun problema di stanchezza, cosa che invece c'era ai mondiali e molto pesantemente anche. Vi ero arrivato — avvertito soltanto due settimane prima dell'inizio degli allenamenti — stanchissimo per motivi

di lavoro.

Qui a Rieti ho notato che la qualità della commissione sportiva operante è salita nettamente rispetto all'anno scorso per la combinazione di buon senso e rigore sportivo estremamente fruttuosa.



Riguardo al problema degli arrivi da Sud ai campionati mondiali hanno fatto una cosa interessante che vale la pena di imitare; hanno fatto una forma di corridoio all'arrivo con due piste parallele tra di loro e un corridoio in mezzo e le piste erano lunghe 500-600 metri da una parte e dall'altra del traguardo ed era assolutamente vietato attraversare quelle piste lì. Uno doveva incanalarsi già mezzo Km prima del traguardo sulla direttrice del traguardo e c'erani delle penalità fino a 2-300 punti per chi non osservasse questa regola. Questa garantiva che tutta la gente arrivasse al traguardo allineata, aveva il tempo di studiare il traffico, anche se per pochi secondi; mi sembra che si potrebbe adottare questo sistema anche a Rieti. Non ricordo se c'è qualche motivo che impedisca l'arrivo da Sud verso Nord.

Riguardo l'handicap del 12% della classe libera rispetto la 15 m corsa sono il meno indicato per parlarne, perchè in qualche modo sono riuscito a superare il problema, ma mi sembra abbastanza elevato. Abbiamo visto che queste macchine in condizioni forti vanno come i classe libera, in giornate deboli la manovrabilità compensa ampiamente. Quindi secondo me il 12% è troppo alto, penso comunque che il problema non si ripresenterà più, perchè un altro anno ci sarà il numero sufficiente per ogni classe.

Quello che è invece da rivedere comunque in tutta la filosofia dell'handicap è il problema di un handicap che abbia un vantaggio via via crescente per il singolo pilota che gode dell'handicap al diminuire del numero delle persone che arrivano, infatti il numero dei partenti e il numero degli arrivati determinano, secondo una semplice proporzione, il numero dei punti disponibili per la velocità. Per fare un esempio se io andassi con un libera a 150 di media e su trenta persone ne arrivano soltanto dieci, un 15 m basta che faccia 45 di media e già vince con abbondanza. Praticamente un libera è nell'impossibilità di vincere e questo non è più una gara equa per il pilota che concorre. Quindi questo va rivisto, al momento non saprei come, ma gli strumenti aritmetici ci stanno finchè vuole, il calcolatore non si spaventa davanti a formule complicate o semplici, l'importante è che siano inquadrate bene.

Riguardo la lunghezza dei temi, a meno che non siano troppo corti (150 Km per una giornata forte), tutto quello che è al di sopra di 200 Km può essere interessante, perchè anche una gara di 250 Km con medie di 120 erano 7 punti al minuto che vuol dire un punto ogni 10 secondi, ossia 3 punti ogni giro di termica inutile fatta a zero di troppo; il che vuol dire che si è in presenza di una vera e propria corsa e a me personalmente le corse mi divertono da matti, è un po' come correre in automobile su un circuito e bisogna cercare di limare ogni singolo punto e io trovo che anche quello ha il suo fascino.

E' un altro tipo di gara, è una gara di precisione abbastanza dura, perchè prendere una decisione a 200 all'ora si è soggetti ad accelerazioni non indifferenti quindi anche dal lato fisico è una gara abbastanza curiosa. Io sono contrario ai temi troppo lunghi, perchè l'esito può dipendere dall'ultima termica e questa non è detto che venga trovata per intelligenza piuttosto che per bravura.

Infine io sono un fautore estremo di Rieti ai Campionati Mondiali. Secondo me abbiamo, a parte le condizioni ormai conosciute da tutti, abbiamo una serie di alleati e una combinazione di possibilità che difficilmente si ripresenteranno per l'accettazione di una candidatura, perchè abbiamo Nietlisbach, Morelli e i tedeschi che sono abbastanza favorevoli a una cosa di questo genere, persone con estremo peso nel Comitato Internazionale del Volo a Vela, che è quello che seleziona le candidature dei campionati mondiali e penso che al volo a vela italiano sarebbe utile fare un campionato mondiale in questo momento, impegnerebbe tutti, sarebbe un lavoro molto grosso, ma doterebbe l'aeroporto di Rieti di infrastrutture permanenti per uno o più miliardi, perchè a questo punto gli organi tutori notoriamente scuciono i quattrini in abbondanza e inoltre farebbe sì che il volo a vela italiano farebbe un salto di qualità e avrebbe un allargamento della base dovuto alla propaganda, alla voglia di emulare che potrebbe farlo diventare finalmente — e si sta avvicinando — uno dei quattro o cinque volo a vela nel mondo che contano. Brigliadori ha fatto una prestazione eccezionale, ma non è il Brigliadori tra altri dieci, ma è proprio il Leonardo insomma. E' necessario ancora un allargamento della base e una maggiore selezione; il campionato selezione dimostra che c'è ancora un salto molto forte.

Un ultimo commento: io credo che i volovelisti debbano rendere omaggio, dare a Cesare quel che è di Cesare. Rieti non sarebbe tale se Giorgio Orsi, due anni fa con singola grinta, forse solo contro tutti, fregandosi di tutti i commenti, di tutte le lotte esterne, facendo piazza pulita di tutto, è andato all'Aeroclub d'Italia e si è messo d'accordo e ha rimesso Rieti in sesto. Non ci rendiamo forse conto abbastanza, ma a Giorgio Orsi dobbiamo veramente essere grati, perchè ha fatto una cosa di grande importanza che avrà, secondo me, lunga durata per il volo a vela italiano.

# G. GIUSTI

**21013 GALLARATE (Va)**

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

**CONCESSIONARIO:**

**COMPONENTI ELETTRONICI**

**Batterie dryfit**



**Sonnenschein**



# RIETI 1978

## Il Questionario

*E' ormai un impegno e confidiamo vorrete assolverlo con la consueta acutezza e diligenza.*

*E' anche una raccolta di autorevoli pareri sui quali tutti trovano da meditare e ridire.*

*Le domande sono poche, per i parsimoniosi, è però appena il caso di ricordare che tutti gli argomenti possono essere esposti sollecitando ulteriori interessi.*

*Un grazie anticipato, unitamente all'invito ad essere sollecitati nello spedire le Vostre risposte a:  
Lorenzo Scavino, Via Partigiani, 30 - 22100 COMO.*

### VOLO A VELA

Ecco le domande:

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate.
- 2) Considerazioni sull'insieme dei risultati della rispettiva Classe o Categoria.
- 3) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?
- 4) Nel corso del Campionato di Promozione è maturato il convincimento che — considerati i prossimi arrivi di nuovi biposti di alte caratteristiche — parallelamente potrebbe svolgersi il Campionato Biposti. Tenuto presente anche il «potenziale di apprendimento» che il biposto può offrire, qual'è la Vostra opinione in proposito?



CORRADO COSTA

#### MARCIANO CAPPANERA

- 1) Devo dire che quest'anno i miei risultati nelle prime sette prove sono stati discreti. Difficoltà di aggancio nell'ultima gara con una conseguente seconda partenza (un'ora dopo gli altri) e relativo fuori campo (data l'ora tarda) mi hanno rovinato un campionato condotto abbastanza bene.

La mia più grande soddisfazione: il 7° posto nella prova più lunga, il triangolo Rieti-Gualdo Tadino-Umbertide di 233 Km.

La maggiore difficoltà incontrata: il basso plafond con scarsissima visibilità e quindi il rischio di collisione nella 4ª prova Rieti-Foligno-Poggio

Azzuano x 2, per altro portata a termine da un solo concorrente.

Il mio volo in gara è piuttosto solitario e questo non è sempre molto favorevole alla buona riuscita della stessa.

- 2) Per quel che riguarda la categoria promozione mi sembra che la classifica rispecchi la realtà. Indubbiamente se il tempo fosse stato più favorevole avremmo avuti temi più lunghi. Un triangolo di 300 Km un giorno o l'altro ci sarebbe scappato con soddisfazione generale.

Vi sono stati alcuni giovani nella promozione che dovrebbero ben figurare nei prossimi campionati.

- 3) Nessun rilievo. Un ringraziamento

invece agli organizzatori per come hanno svolto i loro gravosi compiti.

- 4) Sono senz'altro favorevole al campionato biposti. Valido dal punto di vista del campionato ed ancor più valido per l'iniziazione di tanti altri piloti che vivono col dubbio e non sanno decidersi a partecipare a gare piccole o grandi che siano.

#### COLOMBO VITTORIO

Come ogni anno all'inizio del campionato si dice che ci si accontenta di uno dei primi 10 posti; alla fine, qualsiasi posto ottenuto, anche prima del 10°, non è soddisfacente e lascia sempre una punta di amarezza.



Infatti, prima di andare a Rieti se avessi saputo di arrivare 3° per la seconda volta consecutiva, l'avrei considerato un buon traguardo, alla fine però, quando ho potuto valutare gli errori fatti, non sono rimasto del tutto contento perché senza dubbio, se nelle prime due gare avessi potuto realizzare un altro punteggio, avrei goduto serenamente del 2° posto se non forse presuntuosamente del 1°.

Come già detto, a mente fredda quando tutto è finito valutare gli errori è più facile ed alcune volte ti accorgi che più che errori hai fatto «cretinate». Io nel mio caso la punta di amarezza è proprio dovuta al fatto che più che errori i miei possono essere considerati «cretinate» che si potevano senza dubbio evitare.

Se penso che con 6 gare di cui 2 fatte di «cretinate» ho ottenuto il 3° posto cosa sarei arrivato con 6 gare normali? Per quanto riguarda l'organizzazione non ritengo ci siano appunti da fare, mentre mi permetto ancora una volta di suggerire di spostare di 15 m circa verso est la linea decolli.

#### MARGHERITA ACQUADERNI

1) E' stata una sorpresa per tutti, a cominciare da me... prendendo poi in considerazione il fatto che papà mi aveva prestato l'aliante ad una ben precisa condizione: unico e solo obiettivo della gara doveva essere quello di farmi dell'esperienza, quindi voli in sicurezza cercando di evitare imprudenze (cosa che mi è riuscita abbastanza a parte l'arrivo del primo giorno di gara che è stato quasi da cardiopalma).

Ho sempre volato alta e molto tranquilla ed è stato proprio quello che mi ha permesso di ottenere risultati costanti e abbastanza buoni che mi hanno portata, senza quasi accorgermi, ad una settima posizione veramente inattesa.

Unica difficoltà rilevante incontrata è stato il volo in certi roccoli da olio santo. Per non parlare poi delle fotografie!...

Un grazie a tutti, ma in particolare ai DDT che mi hanno veramente aiutata moltissimo.

- 2) Buoni i risultati considerando che gli arrivi dei primi 15 circa, erano sempre contenuti in un lasso di tempo molto limitato (escluso Giorgio Orsi che regolarmente ci dava mezz'ora).
- 3) Ottima l'organizzazione che mi è parsa veramente ben intenzionata a non trattare i candidati della Categoria Promozione come i poveri «mutilatini»!...
- 4) Ho avuto occasione, durante gli stage a cui ho partecipato, di fare alcuni interessantissimi voli in biposto con piloti qualificati e credo che per le nuove leve sarebbe veramente molto importante avere la possi-

bilità di partecipare ad una gara in biposto con piloti di alta levatura, acquisendo così quella esperienza tanto importante ma solitamente così lunga da possedere, che permetterà di ottenere in breve buoni risultati e magari anche di insidiare gli ospiti stranieri che, chissà perché, ci danno sempre la paga.

#### PIETRO ACQUADERNI

1) Dopo un anno di ferma sono tornato al Campionato con tante buone intenzioni... ma ho trovato gente che andava sempre più forte, così i risultati sono stati modesti il che mi è seccato un poco.



PIETRO ACQUADERNI..... e le sue belledonne.

#### NICOLA FRAENZA

Con un pizzico di immaginazione potrei trovare l'ennesima scusante alla mia ennesima « non qualificazione »; onestamente penso di essermi guadagnato il titolo di «inqualificabile» perché, caro Scavino, tu lo sai, ci ho provato anche con le «garette» di Pentecoste e San Pedrino, e sempre con lo stesso risultato.

Bambini della stirpe Pronzati, bambine della stirpe Acquaderni, duri tipo Borellini, accaniti tipo Magni, ex campioni tipo Orsi, ex pensionati tipo Giusti, senza voler menzionare di proposito i «normotipi» hanno fatto scempio del povero Fraenza che «l'era semper spacià».

Mi è rimasto un solo amico, un solo vero amico, Lorenzo Brambilla... bisogna che mi rassegni, è la vita!

Nonostante tutto, devo dire che mi sono divertito, innanzitutto perché si sono potute disputare ben otto prove e

2) Molti big erano passati alla 15 metri veloce e quindi la competizione della Standard è rimasta un po' menomata. Nel complesso però i risultati soddisfacenti specialmente per gli stranieri.

4) Ritengo molto importante istituire un campionato biposti ove le coppie, se si vogliono raggiungere risultati interessanti per l'avvenire del nostro volo a vela, devono essere formate da un pilota esperto e da una nuova leva.

Fuori tema: raccomando a tutti l'esperienza del povero padre-squadrista!... Veramente nuova e alle volte da... coramina.

Ma poi la soddisfazione è grande!

conseguentemente si è volato parecchio; soprattutto mi è piaciuto il doppio triangolo Rieti-Foligno-Poggio Azzuano dove, volando da una zona fosca ad un nembo, sono riuscito, anche grazie al gioco degli handicap, a vincere la prova ed a sfatare per un giorno la leggenda del «Fraenza spacià».

Nell'insieme, comunque, le prove non sono state molto facili e tutti i concorrenti, purtroppo per me, hanno dimostrato molto spirito combattivo.

L'organizzazione, molto snella, è stata parimenti efficiente, un vivo ringraziamento a tutti i componenti per la loro dedizione e soprattutto perché, senza di loro, non si sarebbe potuto gareggiare.

Con rammarico, per quel senso nostalgico e romantico che mi lega agli alianti di vecchio tipo, suggerirei l'eliminazione di queste macchine, per intenderci tipo club di legno e tela, perché, nonostante le epiche gesta dei loro piloti, hanno dimostrato di avere

molte poche possibilità competitive, anche con handicap favorevoli.

Per quanto riguarda il contemporaneo svolgimento, durante il campionato di Promozione, anche di quello dei biposti, reputo la cosa interessantissima, perchè, a titolo personale potrei fare da zavorra su uno di questi, ma soprattutto perchè i biposti, condotti da piloti esperti, oltre che disputare un interessante e sinora inedito titolo, possono servire da termometro comparatore ai risultati della Promozione.

#### MARCO PRONZATI

Questo Campionato Promozione '78 è la prima vera competizione a cui partecipo e devo dire che è stata una bella fatica: bella per i voli molto interessanti e in un paio di occasioni avventurosi, fatti in una regione dove non avevo mai volato.

Quest'anno, soprattutto in confronto alle ultime edizioni, siamo stati molto fortunati con il tempo che si è mantenuto più o meno discreto per tutti i nove giorni di gara e con la commissione sportiva che ha sempre mostrato una grande volontà nel farci competere: le otto prove ne sono il giusto risultato.

Ho avuto così la possibilità di volare con condizioni alterne in questa regione molto varia che presenta dei paesaggi veramente suggestivi che hanno il potere di riempire di ricordi la mente di chi ha la fortuna di vederli dall'alto e per la prima volta come mi è capitato quest'anno, ad esempio, quando mi è apparsa dalla foschia in una luce di pomeriggio avanzato la cittadina di Celano e il suo castello, situata ai piedi di una vera e propria cascata di roccia e immersa in un paesaggio desertico dominato da un intenso colore giallo bruciato.

Della mia gara due sono state le prove che mi hanno creato difficoltà: la seconda, andata e ritorno a Celano, in cui dapprima mi sono attardato parecchio in partenza e poi, al ritorno, ho fatto un punto basso e la sesta, andata e ritorno ad Assisi, dove a Spoleto, sempre al ritorno, ho perso oltre mezz'ora rischiando il fuori campo.

Inoltre a metà campionato in un atterraggio poco felice nei pressi di Massa Martana, ho rotto un pezzo del carrello e ora il mio ringraziamento va a tutti coloro che si sono prodigati nella riparazione permettendomi di partecipare a tutte le prove.

Uno dei voli che meglio ricordo per la varietà delle situazioni in cui mi sono trovato e soprattutto per la sua incertezza, è stato il triangolo Rieti-Gualdo Tadino-Umbertide, infatti fino al primo pilone il volo è stato discreto, con buone condizioni e visibilità, poi, in direzione di Umbertide si entrava nella foschia, volando controsole e senza più un cumulo: così, da una termica all'altra, con la speranza di avvicinarmi a casa sempre più, dopo la foto del pilone che finalmente avevo

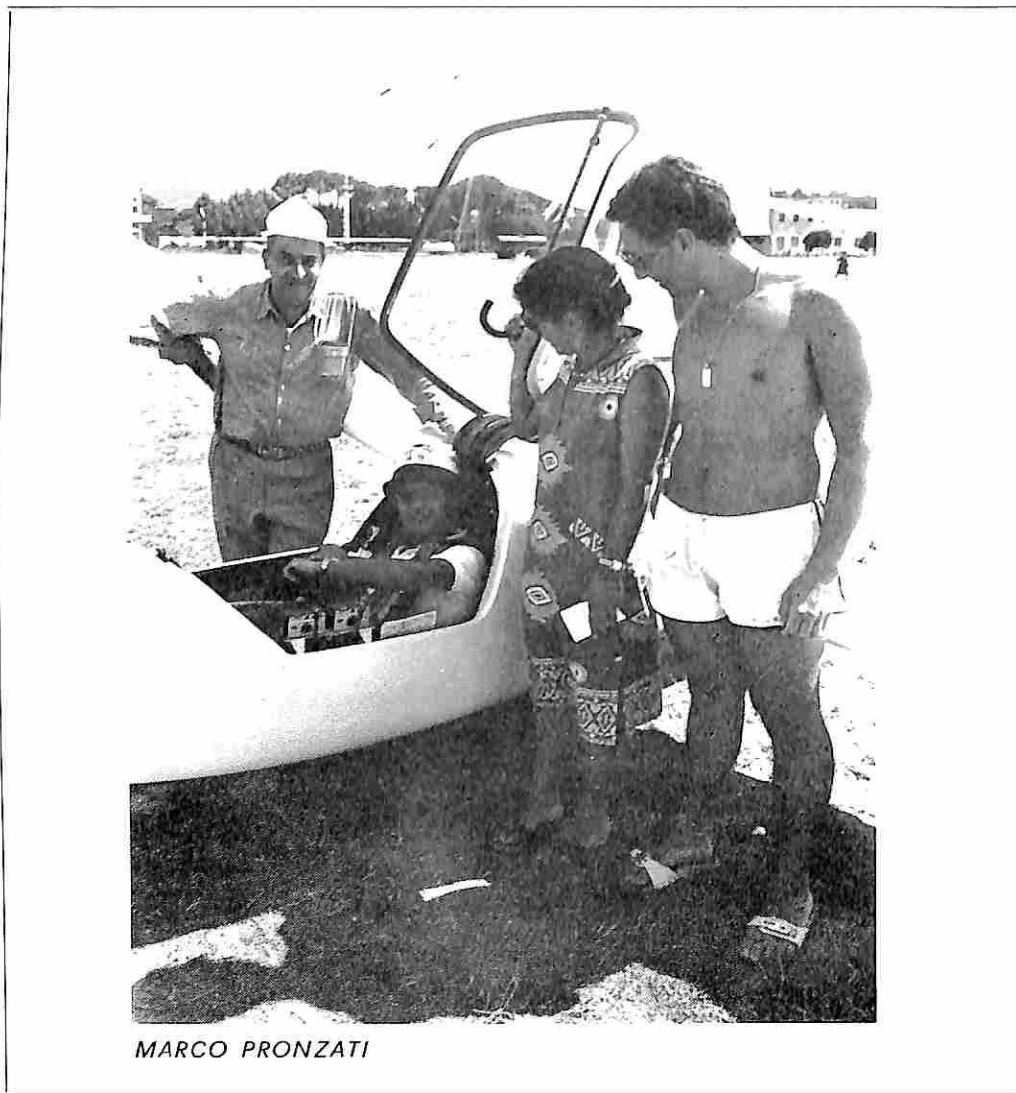
trovato, ho raggiunto Perugia, poi i Martani (quando credevo di arrivare dalle parti di Assisi) e finalmente Spoleto con cumoli e la sicurezza di giungere in campo.

Per quanto riguarda la mia posizione finale in classifica generale sono molto contento anche perchè mi sono reso conto quanto sia difficile rosicchiare punti ai primi mentre è facilissimo perdere tutto e in un sol colpo.

I percorsi di gara non sono stati lunghissimi e la media dei rientri è stata sempre molto elevata: ciò indica che è mancata la selezione sulla distanza, mentre molta importanza, forse troppa, è andata alla velocità e di

conseguenza nei temi più corti, al fattore fortuna; tutto questo però si può considerare, in parte, compensato dal notevole numero di prove: in definitiva, quindi, si può dire che ne è risultato un campionato ben riuscito in relazione alle condizioni meteo incontrate e, come ho detto, al fatto che abbiamo sempre gareggiato.

L'iniziativa, di un campionato biposti parallelo alla Promozione '79 è senz'altro di grande interesse e credo sia destinata ad un sicuro successo, infatti da quello che ho sentito sono già in molti ad essersi prenotati: e questa è senza dubbio un'ottima soluzione per riunire piloti più o meno esperti nella festa di Rieti.



MARCO PRONZATI

#### PAOLO MENEGHINI

1) Ritengo i risultati da me ottenuti soddisfacenti soprattutto tenendo conto che questa è la prima volta che partecipo ad una gara di volo a vela.

Come esordiente ho dovuto pagare lo scotto della mancanza di esperienza. Ho avuto alcune difficoltà a mettere a punto la tecnica per fotografare i piloni, complessivamente

te sono stato penalizzato di 250 punti.

In una prova per tagliare il traguardo alla scadenza del tempo x sono giunto troppo basso, non sono riuscito a riagganciare e ho dovuto fare un altro traino. Questo mi ha fatto perdere molto tempo, commettendo un grave errore soprattutto dal punto di vista sportivo, per evitare un sicuro fuori campo, ho rinunciato alla prova.

- 2) Mi è difficile, per la mancanza di esperienza rispondere esaurientemente a questo punto. Ritengo comunque che, date le condizioni meteo, i risultati ottenuti dai concorrenti di Lega Due sono stati complessivamente soddisfacenti.



PAOLO MENEGHINI

- 3) Penso che la formula dell'«ottanta per cento del massimo teorico disponibile», per poter accedere alla Lega Uno sia troppo severa. Ritengo sarebbe utile, soprattutto dal punto di vista sportivo, invitare ufficialmente i concorrenti ad utilizzare una sola frequenza radio al fine di evitare l'eccessivo divario tra i concorrenti che possono disporre di un sostanzioso appoggio organizzativo e i solitari.
- Sarebbe stato interessante eseguire una prova di distanza libera.
- 4) L'idea di una prova riservata ai biposti mi sembra molto interessante e utile.

#### LUIGI BERTONCINI

- 1) Difficile prendere fredde decisioni; ragionare per le scelte migliori; non scendere mai a compromessi; l'esperienza in questi casi è determinante.
- E' sempre difficile capire la piccola differenza che passa tra un buon pilota e il «corridore» regolare che metodicamente arriva sempre e tra i primi.
- 2) Quest'anno in classe Standard, a cui io partecipavo, non è rimasto nessun pilota italiano di livello in-

ternazionale ed effettivamente gli stranieri hanno spadroneggiato, doveva essere l'anno dei giovani. C'è chi ne ha approfittato e chi non è stato capace, giustificazioni a parte.

- 3) Piena soddisfazione e successo completo per questa nuova organizzazione prevalentemente composta da giovani.
- 4) E' auspicabile che finalmente il campionato biposti si faccia, e molto valida l'idea di svolgerlo durante il Campionato Promozione.

Alianti di alte caratteristiche con un equipaggio composto da un pilota nazionale e da un pilota giovane sono gli ingredienti che daranno sicuro successo a questo campionato, ma soprattutto si raggiungerebbe lo scopo vero cioè quello di «svezzare» i giovani piloti alla loro prima esperienza di volo veloce in gara.

#### PIETRO VISCARDI

- 1) Risultati e C.: poteva andare meglio e naturalmente anche peggio, in più fare del volo a vela a Rieti è sempre un piacere per cui sono soddisfatto.



PIETRO VISCARDI

- 2) L'idea di mettere assieme Libera e 15 metri non è stata un gran che. Speriamo che non si ripeta.
- 3) Rilievi no. Suggerimenti uno: continuare così che va bene.
- 4) Campionato biposti parallelamente alla Promozione è probabilmente una delle più belle proposte (è delle più intelligenti) che abbia sentito da anni nel volo a vela italiano. Non perderei altro tempo ad iniziare dal 1979.

#### GIANNI MASSONI

- 1) Con tattica prudente realizzavo tempi da volo turistico, «spingendo» finivo fuori campo (3 f.c. su 8 prove): morale, non ho trovato la marcia intermedia...
- 2) I migliori hanno giusto riscontro nella classifica; certo che, malgrado i coefficienti, l'efficienza paga sempre bene perchè consente maggiori possibilità di rientro e più elevate velocità.
- 3) Come avviene in campionati a più prove in altri settori sportivi (sci, automobilismo ecc.), potrebbe essere inserita nel regolamento la facoltà di scartare almeno una prova (ovviamente la peggiore), ai soli fini della classifica finale.
- 4) Decisamente favorevole.

---

Leggete  
e  
diffondete

**VOLO  
A  
VELA**

---

CLASSE STANDARD «Trofeo Ettore Cattaneo»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1° 5/8 Δ 205,0 1000	2° 6/8 Δ 208,3 1000	3° 9/8 Δ 388,7 1000	4° 10/8 Δ 143 x 2 1000	5° 12/8 Δ 343,2 1000	6° 13/8 Δ 247,3 1000	Punteggio finale	% su 6000
1	Gloekli	LS 1-f	MG	Germania Occ.	936	895	987	995	975	999	5.787	96,45
2	Nietlispach	HORNET	VB	Svizzera	967	918	985	990	999	884	5.743	95,72
3	Sinn	HORNET	VF	Germania Occ.	719	906	997	990	1000	1000	5.619	93,65
4	Lindemann	LS 1-f	LN	Germania Occ.	945	840	1000	1000	922	909	5.616	93,60
5	Costa Corrado	CIRRUS St.	PR	AVAl Varese	990	767	895	966	990	875	5.483	91,38
6	Van't Rood	LIBELLE H201 B	72	Olanda	991	827	876	987	882	806	5.379	89,65
7	Cattaneo M.	ASW 15 B	28	ACCVV Rieti	878	877	851	900	918	911	5.335	88,92
8	Colombo V.	CIRRUS 75	CV	ACCVV Varese	758	652	959	900	944	899	5.112	85,20
9	Marzotto	LIBELLE St.	8	Ae.C. Vicenza	883	685	935	900	944	854	5.077	84,62
10	Brigliadori R.	LIBELLE St.	78	AVM Milano	844	794	923	918	722	785	4.986	83,10
11	Budini Gattai	ASW 15 B	76	ACCVV Rieti	822	765	828	888	816	854	4.973	82,88
12	Bertoncini	CIRRUS 75	LB	AVM Milano	860	893	344	907	986	840	4.850	80,83
13	Maestri	CIRRUS St.	HY	AVM Milano	712	790	572	944	809	805	4.632	77,20
14	Gritti	LIBELLE H201 B	H	AVA Valbrembo	878	1000	376	326	755	937	4.430	73,83
15	Paolillo	HORNET	IX	Ae.C. Aosta	654	712	860	376	816	847	4.265	71,08
16	Urbani L.	ASW 15	86	ACCVV Rieti	894	889	572	0	978	926	4.259	70,98
17	Ferrari G.	LIBELLE St.	41	ACCVV Rieti	650	604	795	423	760	799	4.031	67,18
18	Baumann	LIBELLE H201 B	97	Svizzera	795	777	452	326	843	830	4.023	67,05
19	Agresta	LIBELLE H201 B	AW	CPV Milano	928	720	526	389	901	503	3.967	66,12
20	Acquaderni P.	LIBELLE H201 B	57	AVF Ferrara	468	542	534	868	725	743	3.880	64,67
21	Salvo	CIRRUS St.	14	ACCVV Rieti	623	703	575	947	900	26	3.748	62,47
22	Balzer	CIRRUS St.	PO	AVA Valbrembo	1000	176	0	376	846	518	3.456	57,60
23	Gussoni	CIRRUS St.	34	AVAl Varese	0	587	534	326	825	789	3.061	51,02
24	Lanzi	LIBELLE H201 B	17	AVM Milano	0	490	562	928	760	747	2.997	49,95
25	Pavesi	CIRRUS St.	16	AVAl Varese	824	15	327	326	51	755	2.973	49,55
26	Costa F.	CIRRUS St.	89	AVAl Varese	831	74	527	326	51	0	1.809	30,15

CLASSE LIBERA «Trofeo Umberto Nannini»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	Class. L i b.	1° 5/8 Δ 278,4 1000	2° 6/8 Δ 316,9 1000	3° 9/8 Δ 438,2 1000	4° 10/8 Δ 164 x 2 1000	5° 12/8 Δ 432,7 1000	6° 13/8 Δ 247,3 1000	% su 6000	Punt. finale	% su 6000	Punt. finale senza fatt. corr.
1	De Orleans	ASW 17	11	ACCVV Rieti	1	942	1000	961	1000	1000	950	5.853	97,55	5.853	97,55
2	Brigliadori L.	DG 200	AM	AVM Milano	1	1015	912	1081	859	905	1023	5.795	96,58	5.795	96,58
3	Willis J.	MOSQUITO	1	Inghilterra	2	999	905	1000	892	976	996	5.768	96,13	5.768	96,13
4	Monti	DG 200	BM	AVAl Varese	3	1008	880	1060	872	841	987	5.648	94,13	5.648	94,13
5	Caraffini A.	NIMBUS 2	SS	AVAl Varese	2	993	866	989	784	860	987	5.343	89,05	5.343	89,05
6	Ebner	ASW 17	HF	Austria	3	924	859	980	906	783	857	5.309	88,48	5.309	88,48
7	Villani	KESTREL 604	98	AVF Ferrara	4	952	786	1000	788	842	917	5.285	88,08	5.285	88,08
8	Gavazzi M.	NIMBUS 2B	X	AVAl Varese	5	998	868	1000	904	911	873	5.201	86,68	5.201	86,68
9	Marchisio	ASW 20	GM	AVAl Varese	4	858	815	1051	869	839	731	5.163	86,05	5.163	86,05
10	Baumgartl	ASW 17	LD	Germania Occ.	6	744	902	929	785	794	1000	5.154	85,90	5.154	85,90
11	Piudu - Magri	CALIF A 21 S	7	ACCVV Rieti	7	758	837	1029	838	827	861	5.150	85,83	5.150	85,83
12	Haggenmuller	ASW 20	06	Austria	5	1040	920	548	833	839	924	5.104	85,07	5.104	85,07
13	Dall'Amico	ASW 20	4	Ae.C. Torino	6	1084	753	581	884	838	950	5.090	84,83	5.090	84,83
14	Manzoni	KESTREL 604	26	AVAl Varese	8	1000	871	659	810	806	863	5.009	83,48	5.009	83,48
15	Zoli	KESTREL 17	12	AVA Valbrembo	11	932	714	666	834	882	906	4.934	82,23	4.934	82,23
16	Lamera	ASW 17	F	AVA Valbrembo	10	929	858	637	785	829	882	4.920	82,00	4.920	82,00
17	Viscardi	NIMBUS 2	CC	AVM Milano	9	746	674	958	745	811	860	4.910	81,83	4.910	81,83
18	Horsten	LS 3	YB	Olanda	7	746	806	624	874	928	851	4.829	80,48	4.829	80,48
19	Vergani	MOSQUITO	FO	AVAl Varese	8	1018	887	563	796	852	659	4.775	79,58	4.775	79,58
20	Orsi A.	KESTREL 604	32	AVAl Varese	12	901	764	962	292	787	846	4.552	75,87	4.552	75,87
21	Baumgardner	LS 3 a	62	Svizzera	9	856	754	530	738	836	809	4.523	75,38	4.523	75,38
22	Bertoli	MOSQUITO	AO	AVAl Varese	11	989	651	624	358	834	818	4.274	71,43	4.274	71,43
23	Serra - Orsi	JANUS	CF	AVF Ferrara	13	868	793	713	849	828	176	4.227	70,45	4.227	70,45
24	Puch	PIK 20 d	Y1	Austria	10	885	869	624	838	708	273	4.197	69,95	4.197	69,95
25	Muzi - Mantica	CALIF A 21 S	3	CPV Milano	14	885	657	624	327	656	801	3.950	65,83	3.950	65,83
26	Beretta	DG 200	MB	AVM Milano	12	856	660	530	370	810	663	3.889	64,82	3.889	64,82
27	Barazzetti	NIMBUS 2	47	GVV -Valzaniana*	15	853	736	557	292	556	846	3.840	64,00	3.840	64,00
28	Ziche	LIBELLE H 301	5	Ae.C. Vicenza	13	717	717	740	333	205	785	3.035	50,58	3.035	50,58
29	Nidoli	KESTREL 604	V7	AVAl Varese	16	667	826	659	775	23	0	2.927	48,78	2.927	48,78
30	Ross	ASW 20	1E	Germania Occ.	14	69	156	989	832	832	0	2.878	47,97	2.878	47,97
31	Cadmann	KESTREL 17	36	Inghilterra	17	151	32	350	837	58	835	2.860	47,67	2.860	47,67
32	Keim	KESTREL 17	KK	Germania Occ.	18	454	30	520	36	784	26	2.528	42,13	2.528	42,13
33	Peccolo	PIK 20 d	R	Ae.C. Torino	15	0	156	356	358	852	9	1.993	33,22	1.993	33,22
34	Urbani P.	NIMBUS 2 B	RT	ACCVV Rieti	19	665	191	0	191	685	29	1.732	28,87	1.732	28,87

**CATEGORIA PROMOZIONE «Trofeo Alitalia»**

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	Fatt. corr. F =	1 <sup>a</sup> 16/8 A/R 147.0 850/1000	2 <sup>a</sup> 17/8 A/R 137.6	3 <sup>a</sup> 18/8 Δ 233.2	4 <sup>a</sup> 19/8 Δ 258.7	5 <sup>a</sup> 20/8 A/R 167.2	6 <sup>a</sup> 21/8 A/R 147.0	7 <sup>a</sup> 23/8 A/R 178.8	8 <sup>a</sup> 24/8 Δ 163.3	Punteggio finale su 7106	%									
						859	871	660	951	931	946	888												
1	Orsi G.	KESTREL 604	26	GVV Valzanina	0.85	850	1	850	3	850	4	850	5	850	5	6.596	92,9							
2	Giusti	KESTREL 17	36	GVV Valzanina	0.90	800	3	857	2	766	15	486	6	851	8	890	2	822	8	886	2	6.358	89,5	
3	Pronzati	LIBEL Club	Z	AVAL Varese	1.00	823	2	590	23	871	1	641	3	951	1	527	29	790	12	814	6	6.007	84,6	
4	Magni	LIBEL 201 B	GG	AVF Ferrara	1.00	722	10	684	15	805	11	371	11	755	15	931	1	887	2	764	8	5.919	83,4	
5	Colombo	S.H.K.	88	AVAL Varese	1.00	659	15	816	5	868	2	333	22	874	7	829	5	793	11	746	10	5.918	83,4	
6	Borellini	ASW 15 B	28	AVAL Varese	1.00	716	11	652	16	862	3	237	25	913	5	799	7	861	4	731	12	5.771	81,3	
7	Acquaderni	LIBEL 201 B	57	AVF Ferrara	1.00	710	12	598	20	804	12	371	12	923	3	775	8	825	7	696	14	5.702	80,3	
8	Villa L.	CIRRUS 75	CV	AVM Milano	1.00	769	6	795	8	829	6	371	20	849	10	662	20	642	24	651	20	5.568	78,4	
9	Balestra	CIRRUS St.	42	ACCVV Rieti	1.00	633	18	528	25	813	8	217	27	937	2	691	17	884	3	877	3	5.580	78,5	
10	Casetti - Corbellini	LIBEL 201 B	56	AVM Milano	1.00	645	17	622	19	796	13	575	4	406	25	721	14	772	14	888	1	5.425	76,4	
11	Miticocchio	LIBEL Club	20	AVA Valbrembo	1.00	658	16	484	26	795	14	371	18	743	16	682	18	812	9	865	4	5.410	76,2	
12	Armani	LIBEL St.	H	AVA Valbrembo	1.00	445	28	859	1	494	20	371	13	846	11	761	12	661	23	740	11	5.177	72,9	
13	Fraenza	LIBEL St.	16	AVAL Varese	1.00	576	24	705	12	308	31	660	1	767	14	637	21	829	6	689	16	5.171	72,8	
14	Spelta	LIBELLE Club	IR	Ae.C. Torino	1.00	792	4	797	7	494	22	371	14	480	21	771	9	603	26	771	7	5.079	71,5	
15	Mazzi	CIRRUS St.	79	Ae.C. Torino	1.00	778	5	646	18	475	24	214	26	719	17	806	6	744	16	683	17	5.065	71,3	
16	Cairolli	A. 3	83	AVM Milano	1.00	736	7	829	4	811	10	371	21	899	6	0	34	742	17	618	2	5.006	70,5	
17	Cappanera	LIBEL 201 B	11	Ae.C. Novi Ligure	1.00	691	13	647	17	817	7	371	17	810	13	617	23	682	22	277	25	4.912	69,2	
18	Pozzi	CIRRUS St.	PR	AVM Milano	1.00	736	8	770	10	487	23	0	36	703	18	695	16	738	18	716	13	4.845	68,2	
19	Villa A.	CIRRUS 74	78	AVM Milano	1.00	N.P.	36	789	9	845	5	371	19	920	4	771	10	794	10	321	24	4.811	67,8	
20	Meneghini	LIBELLE	9	Ae.C. Aosta	1.00	409	29	715	11	811	9	371	15	0	36	763	11	946	1	681	18	4.696	66,1	
21	Cavalli	CIRRUS St.	HY	AVM Milano	1.00	664	14	689	14	142	34	529	5	406	24	747	13	717	19	656	19	4.550	64,1	
22	Fernani	LIBELLE	40	AVF Ferrara	1.00	594	23	0	36	494	21	371	10	834	12	534	28	714	20	757	9	4.298	60,5	
23	Massoni	LIBEL Club	IL	AVA Valbrembo	1.00	629	20	144	30	722	16	94	29	480	22	615	24	632	25	692	15	4.008	56,5	
24	Pasculli	KESTREL 17	IU	AVA Valbrembo	0.90	477	26	481	27	387	28	0	36	621	20	701	15	572	27	538	23	3.777	53,2	
25	Vaipolini	TWIN ASTIR	LL	AVA Valbrembo	1.00	462	27	692	13	671	18	371	16	321	28	569	25	520	28	0	36	3.606	50,8	
26	Poletti	SF 26	PF	AVM Milano	1.10	622	21	593	21	457	25	408	7	447	23	548	26	286	29	201	27	3.562	50,2	
27	Riva	CIRRUS St.	89	AVM Milano	1.00	152	32	585	24	272	32	287	23	321	29	526	30	784	13	611	22	3.538	49,8	
28	Rasero	ASW 19	TO	Ae.C. Torino	1.00	633	19	815	6	0	36	246	24	0	36	856	3	747	15	170	30	3.467	48,8	
29	Bellora	CIRRUS 18 m	43	AVAL Varese	0.95	734	9	125	31	711	17	0	36	692	19	673	19	0	36	183	29	3.118	43,9	
30	Cappi	CIRRUS St.	OK	AVM Milano	1.00	181	31	590	22	430	26	371	9	341	27	630	22	0	36	193	28	2.736	38,5	
31	Danieli	ASW 15 B	L	Ae.C. Torino	1.00	601	22	0	36	494	19	160	28	179	31	535	27	105	32	0	36	2.074	29,2	
32	Candini	ASW 15 B	511	AVF Ferrara	1.00	123	33	0	36	430	27	0	36	179	32	547	31	697	21	254	26	2.030	28,6	
33	Davini	BERGFALKE	IN	AVM Milano	1.05	17	34	453	28	149	33	390	8	188	30	15	33	259	31	0	36	1.471	20,7	
34	Brambilla	ASW 15 B	76	AVAL Varese	1.00	181	30	0	36	380	29	0	36	341	26	193	32	262	30	0	36	1.357	19,1	
35	Rocca	KESTREL 17	12	AVA Valbrembo	0.90	492	25	369	29	345	30	0	36	0	36	0	36	0	36	0	36	1.206	17,0	
36	Grosso	MOSQUITO	FO	AVAL Varese	0.95	0	36	0	36	0	36	0	36	0	36	0	36	0	36	0	36	0	0	0,0

## DISTANZE ASSEGNATE E Km. PERCORSI

### CLASSE STANDARD

Prova			Concorr. part. - arr.	Assegnati	Percorsi	%	
1 <sup>a</sup>	5-8	△	205,0	26 - 24	Km 5.356,0	4.920,0	91,8
2 <sup>a</sup>	6-8	△	208,3	26 - 24	5.415,8	5.276,3	97,4
3 <sup>a</sup>	9-8	△	388,7	26 - 13	10.106,2	9.247,0	91,5
4 <sup>a</sup>	10-8	△	286,0	25 - 16	7.150,0	6.553,3	91,6
5 <sup>a</sup>	12-8	△	343,2	26 - 24	8.923,2	8.393,2	94,0
6 <sup>a</sup>	13-8	△	247,3	25 - 24	6.182,5	5.935,2	96,0
6	1978/279,75		1.678,5		43.133,7	40.325,0	93,5
9	1977/207,10		1.863,2		62.095,7	54.727,5	88,1
7	1976/228,20		1.597,5				
11	1975/268,10		2.949,6				

### CLASSE LIBERA

1 <sup>a</sup>	5-8	△	278,4	34 - 30	Km 9.465,6	8.807,4	93,1
2 <sup>a</sup>	6-8	△	316,9	34 - 31	10.774,6	10.459,2	97,1
3 <sup>a</sup>	9-8	△	438,2	34 - 13	14.898,8	12.696,3	85,2
4 <sup>a</sup>	10-8	△	328,1	34 - 25	11.155,4	10.229,1	91,7
5 <sup>a</sup>	12-8	△	432,7	33 - 31	14.279,1	13.892,0	97,3
6 <sup>a</sup>	13-8	△	247,3	32 - 27	7.913,6	7.223,4	91,3
6	1978/340,3		2.041,6		68.487,1	63.307,4	92,4
9	1977/240,7		2.166,5		43.330,0	35.544,1	82,0
7	1976/257,9		1.805,9				
11	1975/288,1		3.168,9				

### CATEGORIA PROMOZIONE

1 <sup>a</sup>	16-8	A/R	147,0	35 - 29	Km 5.145,0	4.519,7	87,8
2 <sup>a</sup>	17-8	A/R	137,6	36 - 29	4.953,6	4.107,6	82,9
3 <sup>a</sup>	18-8	△	233,2	36 - 18	8.395,2	6.737,4	80,3
4 <sup>a</sup>	19-8	△ x 2	258,7	36 - 1	9.313,2	3.982,0	42,8
5 <sup>a</sup>	20-8	A/R	167,2	35 - 20	5.852,0	4.539,8	77,6
6 <sup>a</sup>	21-8	A/R	147,0	35 - 31	5.145,0	4.675,5	90,9
7 <sup>a</sup>	23-8	A/R	178,8	35 - 28	6.258,0	5.483,0	87,6
8 <sup>a</sup>	24-8	△	163,3	31 - 23	5.062,3	4.444,9	87,8
8	1978/179,1		1.432,8		50.124,3	38.489,9	76,8
4	1977/155,3		621,2		24.059,4	17.146,9	71,3
5	1976/156,1		780,2				
10	1975/146,1		1.460,6				

Complessivamente:

nel 1978	5.152,9	161.745,1	142.122,3	87,9
nel 1977	4.650,9	129.485,1	107.418,5	82,9
nel 1976	4.183,6	118.699,3	94.063,0	79,2
nel 1975	7.579,1	210.479,4	174.604,0	82,9

## ENTI PARTECIPANTI

	Standard	Libera	Totale	Promozione	Totale	1977
AVAL VARESE	5	8	13	7	20	17
AVM MILANO	4	3	7	10	17	17
AVA VALBREMBO	2	1	3	6	9	12
AERO CLUB CENTRALE - RIETI	5	3	8	1	9	3
AERO CLUB TORINO	—	4	4	4	8	8
AVF FERRARA	1	2	3	4	7	5
GVV VALZANIA COMO	—	1	1	2	3	2
AERO CLUB AOSTA	1	—	1	1	2	5
CPV MILANO	1	1	2	—	2	2
AERO CLUB VICENZA	1	1	2	—	2	5
AERO CLUB NOVI LIGURE	—	—	—	1	1	1
	20	24	44	36	80	86
diversi						
GERMANIA OCC.	3	3	6	—	6	5
AUSTRIA	—	3	3	—	3	2
SVIZZERA	2	1	3	—	3	2
OLANDA	1	1	2	—	2	1
INGHILTERRA	—	2	2	—	2	—
	6	10	16	—	16	10
Totale 1978	26	34 (*)	60	36	96	
Totale 1977	35	20	55	41	96	

(\*) Comprende n. 15 alianti Classe 15 metri; 7 dei quali di piloti stranieri.

# Geometria variabile a terra

(dagli atti della C.S.O. per memoria)

## *Richiesta di presa di posizione*

Lo scrivente prega la C.S.O. di prendere posizione in merito ai due seguenti quesiti:

- 1) Se può volare con il proprio aliante, tipo ASW-17, in configurazione «15 metri» asportando i tronconi esterni delle ali; fa presente che la modifica è già stata sperimentata; ad esempio il pilota americano Karl Striedeck concorse al campionato nazionale americano con un ASW-17 trasformato come indicato.
- 2) Nel caso di risposta positiva al primo quesito qual'è l'eventuale fattore correttivo che verrebbe applicato al punteggio conseguito dallo scrivente nel caso di prove effettuate con l'aliante in configurazione «15 metri».

Lo scrivente ritiene di dover precisare che il quesito viene rivolto nell'ambito della competenza sportiva della C.S.O., e prega che in questa fase di richiesta di presa di posizione non si tenga conto di aspetti operativi o di sicurezza del volo; di questi aspetti lo scrivente, mentre riconosce ovviamente la piena autorità della C.S.O. in merito, dichiara comunque fin d'ora di assumersi ogni responsabilità nell'ambito delle regole del volo italiane e tedesche alle quali è soggetto.

Rieti, 11 agosto 1978

**Alvaro de Orleans Borbon**

In data 11 agosto il concorrente Alvaro de Orleans Borbon ha rivolto alla C.S.O. una richiesta di «Presa di posizione» sulla possibilità di volare con un aliante ASW 17 privo dei tronconi esterni delle semiali, portando cioè l'apertura alare da 20 a 14,8 metri.

In caso di risposta affermativa, chiedeva anche quale sarebbe stato l'handicap corrispondente.

Aderendo alla richiesta del concorrente di trascurare, in questa fase, aspetti operativi o di sicurezza del volo, la C.S.O. riunita al completo ha compiuto un notevole sforzo per considerare il problema unicamente sotto l'aspetto sportivo. Infatti, l'esempio portato dal concorrente di un caso in cui tale modifica è stata realizzata con successo negli U.S.A. con l'aggiunta di opportuni terminali alari, non è probante ai fini delle valutazioni sulla sicurezza in eventuali situazioni critiche di volo. Non è stata infatti fornita dal concorrente alcuna documentazione ufficiale di omologazione di un tale aeromobile, neanche a livello di prototipo.

Pertanto, prescindendo da queste considerazioni, ma sulla base di considerazioni puramente sportive, la C.S.O. ha stabilito all'unanimità di respingere la richiesta relativa al primo punto con le seguenti motivazioni: sarebbe sufficiente la rigida applicazione dell'articolo 3.6 del regolamento che esclude la possibilità di sostituire l'aliante dopo le 24 del giorno antecedente l'inizio della competizione. E poichè l'asportazione dei tronconi esterni delle semiali dà luogo ad una sostanziale

variazione dell'apertura, della superficie alare, dell'allungamento, del rapporto di rastremazione, della forma in pianta dei carichi alari e, di conseguenza, delle prestazioni, la C.S.O. considera tale modifica come sostituzione dell'aliante e, come tale, inaccettabile a gara iniziata.

La C.S.O. ha però voluto esaminare il problema prescindendo da una formale applicazione del regolamento per spingersi fino ad una più costruttiva analisi sportiva del problema. Ne è emerso che la filosofia dell'attuale regolamento è stata evidentemente condizionata dalle caratteristiche degli alianti attualmente disponibili sul mercato, a geometria fissa. Permettere la modifica dell'aliante in una prova significa consentire modifiche in qualunque altra. L'adattamento della geometria dell'aliante alle condizioni della giornata a terra o addirittura in volo è una probabile eventualità della quale i regolamenti dei prossimi anni dovranno necessariamente tenere conto. L'attuale regolamento è nato per macchine che mantengono la loro geometria durante tutto il tempo del campionato; ne è prova il fatto che, prima della gara, sono stabiliti ben determinati fattori correttivi per ciascuna di esse. Far concorrere ad una gara basata su tale regolamento una macchina di questo genere sarebbe una forzatura sportiva.

Volendo analizzare le conseguenze di una risposta affermativa, si dovrebbe prevedere l'adozione di un fattore correttivo legato alla configurazione scelta dal concorrente giorno per giorno.

E' su questo punto che la C.S.O. ha ravvisato la più grave incongruenza sportiva. Infatti, accettando un handicap variabile, si verrebbe a travisare la funzione parificante del fattore correttivo che, stabilito all'inizio della competizione, deve mediare nell'arco di tutto un campionato gli inevitabili scompensi derivanti dalle diverse condizioni della giornata di gara.

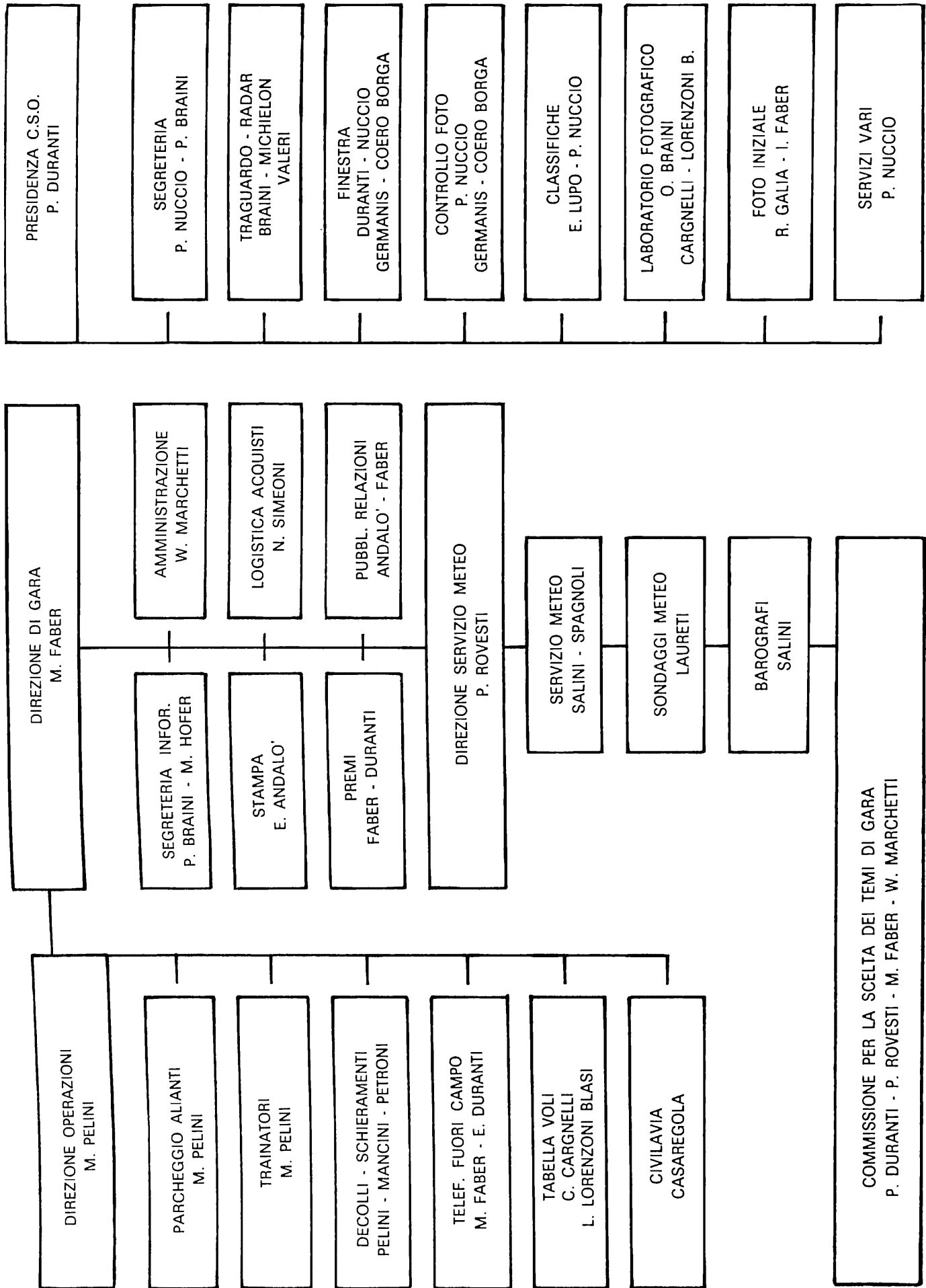
Un handicap variabile agganciato alla geometria darebbe al pilota la possibilità in più di scegliere la combinazione giornaliera più favorevole, costituendo quindi un vantaggio ingiustificato.

Si sottolinea anche il fatto che la estemporanea definizione di un fattore correttivo oggi, non sarebbe seria se non suffragata dalla documentazione tecnica sulle prestazioni della macchina così modificata. Non è infatti possibile estrapolare un handicap per analogia con altri alianti «15 metri», trattandosi di un aliante sostanzialmente diverso.

Per concludere, la C.S.O. ha rilevato l'interesse del problema e suggerisce che, nella compilazione dei regolamenti, in futuro, si tenga conto della evoluzione tecnica degli alianti sul mercato con particolare riguardo agli sviluppi di macchine a geometria variabile sia a terra che, in un secondo tempo, anche in volo sempre, ovviamente, nel pieno rispetto delle norme di sicurezza.

# CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA

## CATEGORIA NAZIONALE

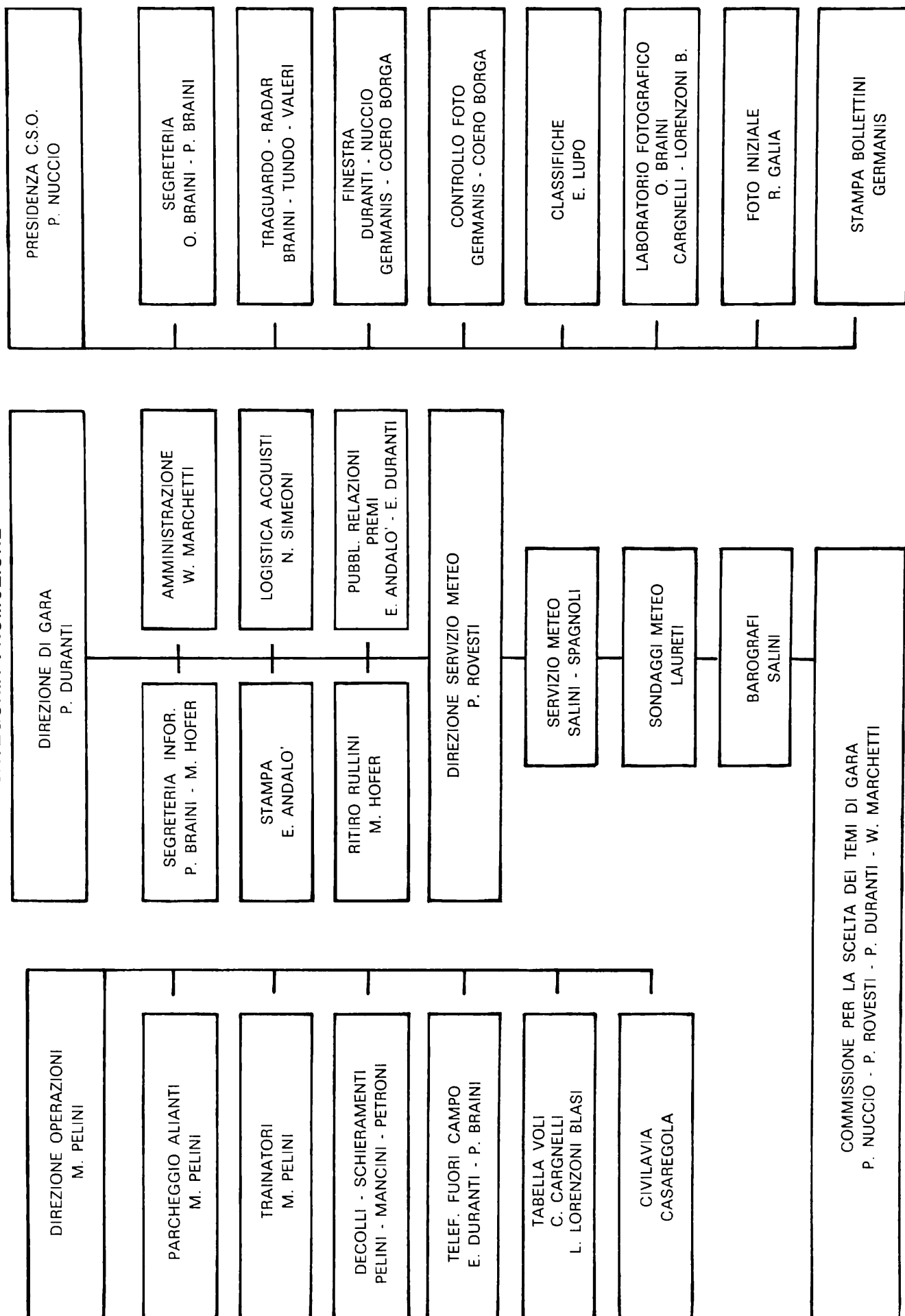




AERO CLUB D'ITALIA

# CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA

## CATEGORIA PROMOZIONE



# Nik

## Recupero Laborioso

Introduco gli unici sei gettoni nel telefono, con calma formulo il numero di «Rieti Volo a Vela» ed alla fanciulla che mi risponde dall'altro capo del filo spiego, con parole che mi ero precedentemente preparato, che sono atterrato in fuori campo a Città di Castello, dopo aver fotografato il pilone di Gualdo Tadino e che attendo la squadra di recupero sul ponte del Tevere; i fatti successivi mi fecero seriamente dubitare della chiarezza del mio messaggio...

Tornando dalla cabina telefonica al mio Cirrus I-BOYS, piantonato sul bel prato da volonterosi ragazzi, ripenso all'accaduto: in rotta da Gualdo Tadino verso il pilone di Umbertide per 280 gradi, mi ero fermato sotto un placido cumulo a fare lentamente quota assieme ad altri alianti; tutto intorno foschia, contro sole nessuna visibilità. Al termine della quota ho sentito alla radio una voce amica: «NIK da quattro-tre» - «avanti quattro-tre».

«Ti sono sotto, mi sai dire dove siamo?».

«Quattro-tre da NIK, siamo perfettamente in rotta, al traverso di Gubbio; da qui per 280 gradi, a 120 chilometri all'ora, in sette minuti si è sul pilone».

«Okey grazie».

Subito dopo sono partito verso un cumulo alla destra, lo sa Dio che rotta ho fatto, e dopo sette minuti a 120 chilometri all'ora mi sono trovato in un punto imprecisato; ho proseguito smaltendo quota e dopo quindici

minuti ho ritrovato la valle del Tevere, alla mia destra una cittadina; il pilone! Con trecentocinquanta metri di altimetro ho cercato di riconoscere il posto che ha una vaga somiglianza con la cartolina che rivoltavo nelle mani; mugugnando ho insistito mezz'ora in uno zero-no, ho fotografato un ponte sul Tevere e quindi sono atterrato, non senza rimpianto, in un bel prato, mentre l'amico quattro-tre mi ringraziava per l'informazione che gli aveva permesso di trovare senza eccessiva fatica il pilone di Umbertide.

Ai ragazzi che mi hanno aiutato a spostare l'aliante presso il bordo della strada, ho chiesto con disinvoltura la posizione esatta dell'atterraggio e, con meno disinvoltura, ho ingoiato la notizia del dirottamento su Città di Castello, 15 Km a nord ovest di Umbertide!

Faccio un rapido conto del tempo che devo attendere prima dell'arrivo della squadra; tre ore al massimo. Birra, frutta, un bicchiere di vino gentilmente offerto da un contadino, quattro passi per sgranchire le gambe, il tempo passa lento; sono quasi stufo di raccontare a tutti che non si è trattato di un incidente.

Con ottimismo aspetto per quattro ore Paolo, Silvano, la macchina ed il carrello, con meno ottimismo passeggiando nervosamente per la strada passa ancora un'ora; oramai vedo il carrello in un fosso e non oso pensare a Paolo e Silvano; i miei cari squadristi.

Cerco di fermare la Giulia dei Carabinieri che, ai miei gesti rispondono, passando, con un cordiale saluto ogni volta che mi incrociano. Finalmente gli agenti della «Fedelissima» si fermano per imprecisate ragioni di servizio, io li raggiungo di corsa e spiego loro il caso; increduli mi rispondono che sono circa tre ore che cercano il pilota di un aeroplano precipitato in un prato... poi lentamente stendono un verbale, diventiamo amici bevendo una birra ed inizia un fitto collegamento telefonico che in circa mezz'ora mi mette, fortunatamente, in contatto con la squadra dirottata a Gualdo Tadino, dove invano ha cercato il Tevere, dopo aver girato per altri luoghi dove, immagino, avrà cercato il mare, alla fine è andata ad Umbertide e non sapendo cosa fare si è rivolta ai Carabinieri locali.

A mezzanotte il ricongiungimento, alle tre e mezzo del mattino arrivo a Rieti.

Conclusione: il pilota è finito fuori rotta e fuori campo, la squadra ha concluso il triangolo anche se in totale ha impiegato 9 ore.

Al decollo della gara del giorno successivo, anche se un poco con gli occhi gonfi di sonno arretrato, c'eravamo tutti: NIK - Paolo - Silvano - I-BOYS - la macchina ed il carrello, tutto pronto per il prossimo recupero.



NIK by NIGHT

NIK

# I Volovelisti ringraziano

*I volovelisti ringraziano le persone, le società e gli enti che hanno contribuito ad alimentare il «monte premi» dei Campionati nazionali e delle gare che si svolgono nell'arco della stagione volovelistica presso l'Aero Club Centrale di Rieti:*

Dott.ssa Helda Cattaneo - Milano  
Ministro della Difesa On. Attilio Rufini - Roma  
Presidente Aero Club d'Italia - Roma  
Capo di Stato Maggiore della Difesa - Roma  
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica - Roma  
Capo di Stato Maggiore della Marina - Roma  
Comandante Generale della Guardia di Finanza - Roma  
Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri - Roma  
Segretario Generale della Difesa - Roma  
Comando II Regione Aerea - Roma  
Comando Aeroporto Militare di Rieti - Rieti  
Ministro Federale per la Difesa Nazionale - Repubblica d'Austria  
Ufficio Propaganda Aeronautica Militare - Roma  
Addetto Militare Aeronautica Confederazione Elvetica C.O.N.I. - Roma  
Sisport Fiat - Torino  
Associazione Industrie Aerospaziali - Roma  
Caproni Vizzola - Vizzola Ticino (Varese)  
Alitalia Direzione Generale - Roma  
Lufthansa Ufficio Stampa - Roma  
Meteor S.p.a. - Monfalcone  
Aeritalia S.p.a. - Nerviano (Settore Strumentazione)  
Torino Esposizioni S.p.a. - Torino  
Unione Industriali Torino - Torino  
Linificio Nazionale - Milano  
Toro Assicurazioni - Torino  
Cassa di Risparmio di Torino - Torino  
Istituto Bancario San Paolo - Torino  
Banco di Roma - Roma  
Banco di Roma - Rieti  
Banca del Cimino di Viterbo - Viterbo  
Banca Popolare di Sovvenzione - Rieti  
Banco Alto Lazio - Roma  
Cassa di Risparmio - Roma  
Banca Popolare di Novara - Torino  
U.T.E.T. - Torino  
E.N.I.T. - Roma  
E.P.T. - Rieti  
G.B.C. Guglielmo Giusti - Gallarate (Varese)  
S.I.T. Società Italiana TecnoSpazzole - Casalecchio di Reno (Bologna)  
Soc. Martini & Rossi - Torino  
Soc. Aurora - Milano  
Soc. Pininfarina - Torino  
Soc. Automobili Lancia - Torino  
Soc. Ilford - Varese  
Soc. Glasfaser - Valbrembo (Bergamo)  
Soc. Verbania - Novara



*Un momento della premiazione*

Soc. Ilma Plastica - Oltrona di Gavirate (Varese)  
Soc. Carpano - Torino  
Soc. Gancia - Torino  
Soc. General Motors - Milano  
Royale Belge Assicurazioni - Rieti  
Tipografia Bona - Torino  
Mondorama - Torino  
Sig. Sergio Candini - Bologna  
Sig. Alessandro Lanzi - Monza  
Sig. Spartaco Trevisan - Padova  
Coniugi Pagnoni - Vicenza  
Vidal Profumi - Milano  
Hotel Miramonti - Rieti  
Hotel Mancini a Villa Tizzi - Poggio Bustone (Rieti)  
Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» - Como  
Rivista VOLO A VELA

# Gestetner

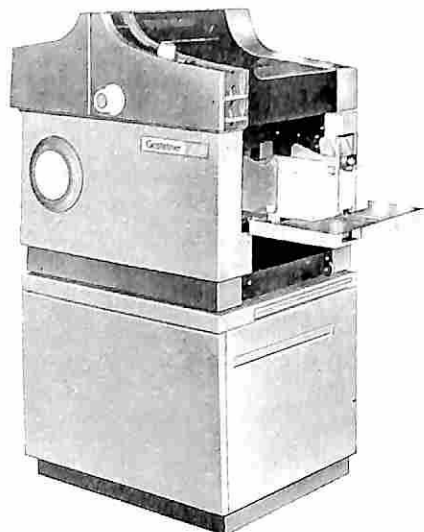
Duplicatori S.p.A.

## al servizio dello sport

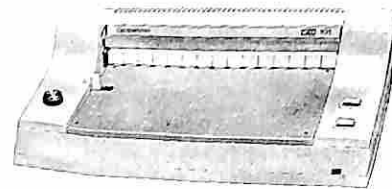
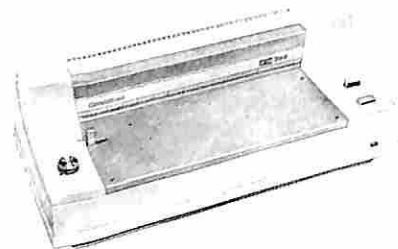
con le proprie attrezzature e personale specializzato  
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



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 INFOR-  
MAZIONI, SENZA IMPE-  
GNO, INVIAECI L'AC-  
CLUSO 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 Pomezia, 10/B - 20124 MILANO - Tel. 28.98.058

## Il 3° «Trofeo S. Pedrino»

### Note Meteorologiche

Dopo soli tre giorni dalla fine dei Campionati Italiani di Volo a Vela sono iniziate le gare per la disputa del «3° Trofeo San Pedrino», indette dall'Aero Club d'Italia ed organizzate dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela dal 27 agosto al 3 settembre 1978 nell'aeroporto di Rieti.

Quest'anno la competizione, aperta a tutti i volovelisti italiani e stranieri, con alianti di qualsiasi categoria e classe, è stata anticipata rispetto al passato allo scopo di non correre il rischio di incappare in un ciclo meteorologico autunnale sfavorevole al volo veleggiato. L'attesa degli organizzatori è stata infatti premiata da condizioni di tempo che, se si tien conto della stagione volovelistica avanzata, possono definirsi senz'altro discrete.

Ecco, in rapida sintesi, le vicende meteorologiche che hanno accompagnato questa terza edizione del «Trofeo San Pedrino».

#### 27 AGOSTO 1978: prima prova

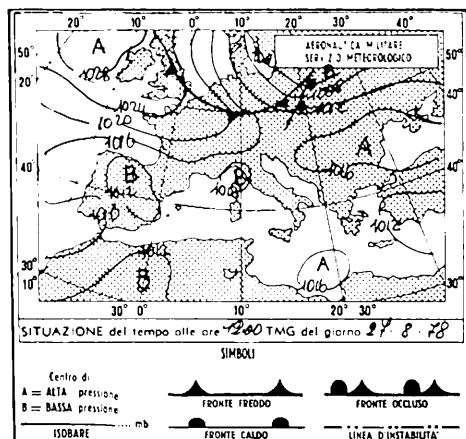


Fig. 1

Sull'Italia — dopo il passaggio di una perturbazione che ha già lasciato il Mediterraneo orientale — dalla Grecia all'Adriatico centrale permangono condizioni di tempo perturbato, mentre infiltrazioni sull'Italia settentrionale di aria fredda da Nord-Est, favoriscono condizioni di instabilità che daranno luogo a nuvolosità irregolare con possibilità di temporali isolati anche nelle regioni dell'Italia centrale (Fig. 1). Nella valle reatina i sondaggi locali mettono in evidenza una circolazione di aria umida ed instabile con venti meridionali dal suolo a 4.000 m QNH;

la loro intensità varia da 9 a 11 Kt. A quote superiori i venti tendono a disporsi dal quarto quadrante, con vento massimo di 30 Kt a 11.000 m, base della tropopausa. Lo zero termico sull'Italia centrale è a 3.500 m di altitudine.

Le condizioni generali non sono favorevoli alla disputa di un tema di gara di grande respiro. Viene pertanto fissata come prova del giorno una modesta corsa di andata e ritorno sul noto percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 118.

Su dodici concorrenti partiti cinque riescono a completare la prova, tre atterrano fuori campo ed altri tre, dopo aver veleggiato a lungo nella valle reatina, rinunciano alla gara ed atterrano alla base.

Si classificano ai primi tre posti i seguenti piloti:

- Motta Carmelo dell'Ae.C. di Torino con punti 907
- Balbis Cesare dell'Ae.C. di Aosta con 819 punti
- Luca Urbani del G.V.A. con 799 p.

Il giorno 28 agosto una perturbazione a ridosso dell'arco alpino si muove rapidamente verso Sud-Est apportando nel corso della giornata cattivo tempo in tutte le regioni dell'Italia centrale e particolarmente alla zona del versante adriatico. Le condizioni meteorologiche generali sono sfavorevoli al veleggiamento e la direzione di gara dichiara la giornata non volativa.

#### 29 AGOSTO 1978: seconda prova

In superficie l'Italia è interessata da un vasto campo di pressioni livellate leggermente superiori alla media. A 500 mb correnti da NW interessano con curvatura ciclonica le regioni del versante centro meridionale adriatico, dove saranno possibili brevi piogge ed isolati temporali (Fig. 2).

Nella valle di Rieti i venti spirano debolmente dal 2° quadrante fino all'altitudine di 2.300 m; indi ruotano gradualmente al quarto quadrante, disponendosi infine da W con forza di 8 Kt a 4.000 m. A quote superiori il radiosondaggio di Roma-Fiumicino segnala venti da NW con forza massima di 40 Kt a 10.000 metri. Lo zero termico si trova all'altitudine di 3.450 m. La visibilità orizzontale è notevolmente

ridotta per foschia dal suolo alla quota di 3.000 metri.

La direzione di gara assegna ai concorrenti come prova del giorno una corsa sul percorso triangolare Rieti-Valfabbrica-Todi-Rieti di Km 183,5.

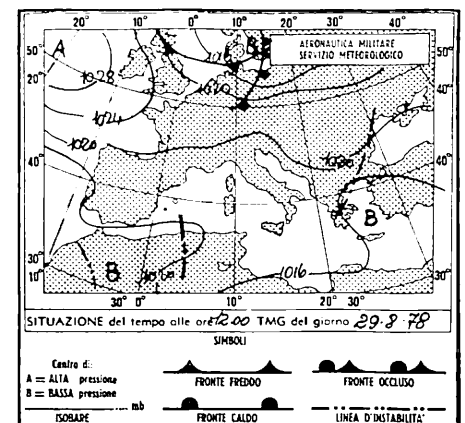


Fig. 2

Solo tre piloti riescono a completare la gara, mentre gli altri atterrano fuori campo nella zona di Todi ed Acquasparta. Il concorrente Cesare Balbis, in procedura di atterraggio a Rieti, urta contro i pini che fiancheggiano il lato est della pista sulla testata Sud. Il pilota esce indenne dal proprio alianti, ma è costretto a ritirarsi dalla competizione per i danni riportati alle ali ed alla fusoliera. Un vero peccato perché, tra l'altro, Cesare Balbis era considerato nel gruppo dei migliori piloti in gara.

In questa seconda prova si classificano ai primi tre posti i seguenti concorrenti:

- Motta Carmelo con punti 989
- Fianco Gualtiero con punti 900
- Urbani Luca con punti 792.

Nella classifica generale dopo la seconda prova risultano in testa i medesimi vincitori della prova stessa, con il seguente punteggio:

- Motta Carmelo con punti 1896
- Fianco Gualtiero con punti 1681
- Urbani Luca con punti 1591

Nei giorni 30 e 31 agosto una perturbazione fredda attraversa l'Italia apportandovi cattivo tempo. I concorrenti sono costretti al riposo.

## 1 SETTEMBRE 1978: terza prova

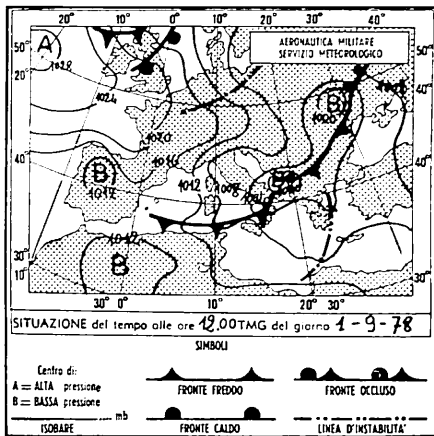


Fig. 3

Dopo il passaggio della perturbazione che nei giorni 30 e 31 agosto ha interessato l'Italia, sulle regioni settentrionali e centrali della nostra Penisola affluisce aria umida ed instabile; la quale, specie nelle zone Nord orientali e su quelle del versante adriatico, darà luogo a piogge e temporali (Fig. 3).

Su Rieti i venti spirano dal secondo quadrante dal suolo a 1000 m QNH con intensità variabile da 9 a 11 Kt. A quote superiori si dispongono gradatamente da NW con 11 Kt a 1500 m, 9 Kt a 2000 m, 11 Kt a 2500 m, 20 Kt a 3000 m e 19 Kt a 3500 m. Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino indica un vento massimo di 81 Kt (sempre da NW) alla quota di 8600 m. Lo zero termico nella valle reatina è a 2700 m.

La direzione di gara assegna ai concorrenti come prova del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6.

Su undici concorrenti partiti, compiono la prova otto piloti. Due atterrano nei pressi di Spoleto ed uno a Piediluco.

Si classificano ai primi tre posti i piloti:

- Urbani Luca con punti 850
- Motta Carmelo con punti 740
- Fraenza Nicola con punti 723.

La classifica generale, dopo questa terza prova, vede ai primi tre posti i concorrenti:

- Motta Carmelo con punti 2636
- Urbani Luca con punti 2441
- Fianco Gualtiero con punti 2268.

## 2 SETTEMBRE 1978: quarta prova

Una perturbazione in rapido spostamento verso Sud-Est, interessa le regioni dell'Italia centrale con brevi piogge ed isolati temporali (Fig. 4).

Nella valle reatina i venti spirano moderatamente dal secondo quadrante dal suolo a 1.200 m QNH; poi, ruotando in senso orario, si dispongono prima

da SW con 13 Kt a 2.300 m, e successivamente da NW raggiungendo 50 Kt a 4.000 m. Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino indica il vento massimo di 65 Kt all'altitudine di 9.900 m. L'umidità dell'aria aumenta col progredire della quota, raggiungendo la punta massima dell'80% a 3.700 m; indi, negli strati sovrastanti, va gradatamente diminuendo segnando il 20% a 5.700 m. Lo zero termico nella valle di Rieti si trova a 3.150 m di altitudine.

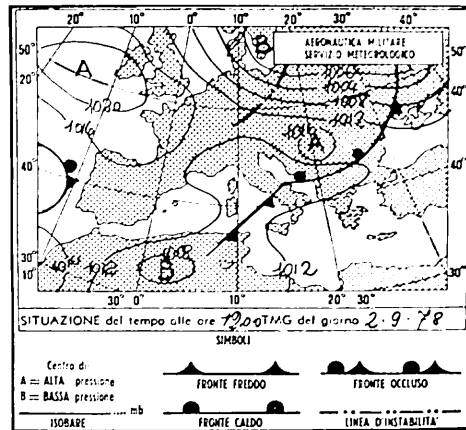


Fig. 4

Tenuto conto delle condizioni meteorologiche regnanti in tutte le regioni dell'Italia centrale, la direzione di gara limita il tema del giorno ad una corsa di andata e ritorno sul noto percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 118.

Le partenze sono ostacolate dalla forte copertura, che sulla valle reatina raggiunge i 7/8 mettendo a dura prova le capacità dei piloti per le difficili condizioni di veleggiamento. Su undici piloti partiti, nove riescono a portare a termine la non facile gara. Due concorrenti non lasciano la valle e riprendono terra alla base.

Si classificano ai primi tre posti:

- Urbani Luca con punti 850
- Motta Carmelo con punti 787
- Laureti Dario con punti 553.

Dopo la quarta prova la classifica generale vede ai primi tre posti:

- Motta Carmelo con punti 3423
- Urbani Luca con punti 3291
- Fianco Gualtiero con punti 2811.

## 3 SETTEMBRE 1978: quinta prova

Dopo il passaggio della perturbazione segnalata il giorno precedente, sull'Italia la pressione è intorno al valore normale. Infiltrazioni di aria relativamente fredda proveniente dall'Europa del Nord tendono ad interessare le regioni del versante adriatico, dove nelle ore pomeridiane saranno possibili temporali isolati (Fig. 5).

Il sondaggio locale del vento in quota indica un flusso dal secondo quadrante

te fino a 1.400 m QNH, dove l'intensità è di 10 Kt. Ad altitudini superiori — ruotando in senso orario — da 1.700 m a 2.500 m, il vento si dispone gradatamente prima dal terzo quadrante con intensità variabile da 5 a 7 Kt, poi dal quarto quadrante con 13 Kt a 2.800 m, 19 Kt a 3.500 metri e 30 Kt a 4.000 m. Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino registra il vento massimo di 55 Kt da NW a 11.000 m, base della tropopausa.

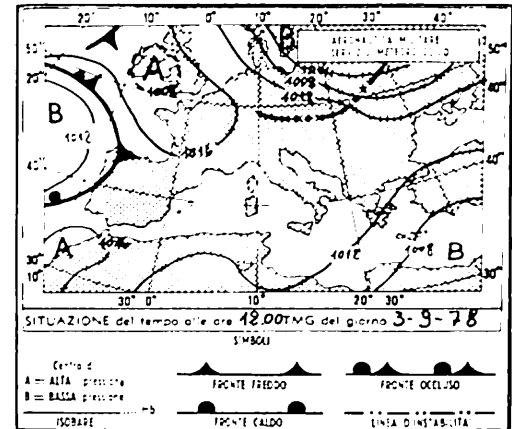


Fig. 5

Il sondaggio sullo stato termodinamico dell'atmosfera effettuato nella valle reatina con il solito «L5», incontra lo zero termico all'altitudine di 3.700 m, quota alla quale l'umidità relativa è del 48%. Negli strati sottostanti sono stati riscontrati i seguenti altri valori: 20% in uno strato isotermico esistente tra 2.500 e 2.700 m, 64% a 2.000 m, 72% a 1.500 m ed infine 60-70% da tale altitudine al suolo. Insolitamente modesto lo spessore dell'inversione notturna di superficie nella valle di Rieti, che raggiunge soltanto i 500 m. La direzione di gara, tenuto conto del fatto che la competizione deve concludersi in serata con la premiazione dei concorrenti (molti dei quali si trovano a Rieti fin dai primi giorni d'agosto, cioè dall'inizio dei Campionati italiani) assegna come prova del giorno una corsa sul modesto percorso triangolare Rieti-Foligno-Poggio Azzuano-Rieti di Km 130,2.

Non prendono parte a quest'ultima gara i piloti Giorgio Orsi e Vittorio Pascin, costretti a rientrare alle proprie sedi per motivi professionali. Sono pertanto rimasti in lizza soltanto nove concorrenti, i quali compiono tutti la prova.

Ecco i nominativi dei primi tre classificati:

- Muzi Ettore con punti 886
- Urbani Luca con punti 850
- Motta Carmelo con punti 817.

La classifica generale completa del «3° Trofeo San Pedrino» è la seguente:

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| 1°) Motta Carmelo    | punti 4.240 |
| 2°) Urbani Luca      | » 4.141     |
| 3°) Fianco Gualtiero | » 3.335     |

4.) Muzi Ettore	»	3.209
5.) Fraenza Nicola	»	2.664
6.) Balestra Bernardo	»	2.487
7.) Laureti Dario	»	2.145
8.) Caimotto-Cappanera	»	2.081
9.) Fergnani Michele	»	2.041
10.) Pasin Vittorio (ha disputato una prova in meno)	»	1.683
11.) Orsi Giorgio (ha disputato una prova in meno)	»	1.161
12.) Balbis Cesare (è stato costretto a ritirarsi dopo la seconda prova)	»	819

Si è conclusa così il 3 settembre 1978 la terza edizione della gara per la disputa del «Trofeo San Pedrino». Su sette giornate disponibili, cinque hanno permesso lo svolgimento di temi di gara adeguati alle condizioni meteorologiche regnanti. Tutte le prove sono risultate sportivamente valide e selettive, tanto che la competizione — non ostante il modesto numero di concorrenti — ha pienamente soddisfatto piloti ed organizzatori.

Come sempre, chiudiamo la nostra rapida rassegna rivolgendo un doveroso ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, al personale delle stazioni meteo dell'Aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo, nonché ai ma-

resciali aerologi Vigliano e Spagnoli per la collaborazione prestata durante lo svolgimento della competizione. Un sincero elogio al pilota Dario Laureti, divenuto ormai un esperto esecutore dei sondaggi termodinamici dell'atmosfera a bordo dell'ottimo «L5» potenziato di cui dispone l'Aero Club Centrale di Volo a Vela.

L'appuntamento è per le gare volovelistiche del 1979.

*Plinio Rovesti*

## La 2<sup>a</sup> Transeuropea di volo a vela

*dal 27 Maggio al 17 Giugno 1979*

*Il 21 giugno 1978 alle 17 e 15, Dieter Memmert e Manfred Dick, con i loro «Nimbus», tagliavano il traguardo di Angers-Avrillé e consegnavano alla storia volovelistica la prima edizione della Transeuropea di volo a vela.*

*Lo stesso giorno si gettavano le basi della seconda edizione che infatti avrà luogo dal 27 maggio al 17 giugno con il seguente itinerario:*

*Angers (Francia), Zell-am-See (Austria), Marburg (Germ. Occ.), Sisteron, Angers, per complessivi 2980 km sopra terreni di montagna ed estese pianure.*

*La competizione internazionale è ovviamente aperta a tutti i piloti sportivi ma il numero di questi è necessariamente limitato, per quest'anno, ad una ventina e la data limite di iscrizione è stata fissata al 15 aprile di quest'anno.*

*Gli interessati possono richiedere ulteriori informazioni a:*

*Aero Club de l'Ouest de la France  
Section Vol a Voile - Transeuropéenne  
6bis, Strada Nazionale  
49240 AVRILLE*

*Tel. 91.87.87*

## Riunione FAI-CIVV - Parigi 1° Dicembre 1978

**Presenti:** Ivans (USA), Presidente; Johannessen (Norvegia), Makula (Polonia), Morelli (Italia), Ragot (Francia), Nietlispach (Svizzera), Weinholz (Germania Fed.), membri; Schwing (Olanda), Segretario; Larcher (Direttore Gen. FAI); Juillot (Fed. Francese V.V.), invitato.

### 1. RELAZIONE SUI CAMPIONATI MONDIALI 1978

Riferisce Juillot, direttore amministrativo dei Campionati. Esprime rammarico per la mancata partecipazione di molti Paesi a causa della presenza del Sudafrica.

Presenta una breve relazione finanziaria (provvisoria) da cui risulta che le spese sono ammontate a FF. 1.256.300 e le entrate a FF. 1.303.173, pertanto con un piccolo saldo attivo.

Le entrate sono provenute dalle quote di iscrizione (FF. 600.000 ca.), da contributi della città di Chateauroux e del Dipartimento dell'Indre (FF. 200.000 ca.), dalla Direzione Gen. Aviaz. Civile del Ministero dei Trasporti (FF. 300.000 ca.), dalla pubblicità (FF. 200.000 ca.).

Hanno operato 20 aerei trainatori realizzando un decollo ogni 20"/25". Ha fatto spicco il Servizio Meteo per la sua efficienza e completezza: è risultato però anche molto costoso.

E' seguita una discussione. Johannessen, che ha presieduto la Giuria Internazionale, ha messo in evidenza l'inadeguatezza dei controlli fotografici. Riconosciuta da parte di alcuni dei presenti l'efficienza del cosiddetto «sistema italiano», è stato chiesto a Morelli di illustrarlo in dettaglio in un documento che serva da guida nella discussione prevista per la riunione della CIVV del marzo 1979, anche in vista di modifiche al Codice Sportivo (vedere punto 7 più avanti).

E' stata rilevata la mancanza sull'aeroporto di Chateauroux di luoghi di ritrovo, utili per favorire i rapporti sul piano umano e sociale.

E' stata anche proposta l'abolizione del controllo del peso degli alianti lasciandone la responsabilità al pilota.

### 2. SCELTA DELLA SEDE DEI MONDIALI 1981

Sono state esaminate le proposte documentate presentate dalla Gran Bretagna, gli USA e la Germania Federale, nonché una lettera dell'Argentina.

La Gran Bretagna propone Cranfield (ca. 75 Km a NO di Londra) nel periodo 25 luglio - 8 agosto 1981.

Gli USA propongono Stead (meno di 20 Km N di Reno nel Nevada, ca. 300 Km NE di San Francisco) nel periodo 15 giugno - 15 luglio 1981.

La Germania Federale propone Paderborn (ca. 110 Km SO di Hannover) nel periodo maggio - giugno 1981.

L'Argentina non presenta per ora una proposta circostanziata ma è probabile che rinnovi la proposta di La Cruz (ca. 100 Km S di Cordoba) nel periodo dicembre 1980 - gennaio 1981.

Su queste proposte si discuterà e delibererà nella riunione CIVV del marzo 1979. I proponenti sono invitati a distribuire copia della loro proposta ufficiale documentata a tutti gli Ae.C. Nazionali prima del 1° febbraio 1979, e altresì ad indicare se la loro candidatura può, in alternativa, essere considerata valida anche per il 1983. Le candidature per il 1983 restano tuttavia aperte a tutti gli Ae.C. (sono circolate voci di una possibile proposta da parte della Cina).

### 3. COMPETIZIONE INTERNAZIONALE FEMMINILE

Su richiesta dell'Ae.C. di Ungheria, è stato accordato il riconoscimento della FAI alla IV Competizione Internazionale Femminile che si svolgerà a Dunaujváros (ca. 80 Km a S di Budapest) dal 22 luglio al 5 agosto 1979 con allenamenti dal 18 al 21 luglio.

Se almeno 10 Paesi parteciperanno, alla vincitrice sarà assegnato il titolo di «Campionessa d'Europa».

### 4. AEREI SUPERLEGGERI («Ultralight Aircraft»)

E' stata avanzata alla FAI la proposta di studiare da vicino lo sviluppo, in forte crescita, dei cosiddetti «ultralight aircraft» (con e senza motore) soprattutto con riferimento a un possibile coinvolgimento della stessa FAI in un prossimo futuro. A tale scopo è stata proposta la costituzione di una commissione di studio composta da un rappresentante della CIVV, uno della CIACA («Commission Internationale d'Aéronefs de Construction Amateur» della FAI) e due esperti.

Il Bureau ha valutato positivamente la proposta e alla unanimità ha designato quale rappresentante della CIVV Morelli, che però ha subordinato la sua accettazione al benessere dell'Ae.C.I.

### 5. ACROBAZIA CON ALIANTI

Su richiesta della CIVA («Commission Internationale de Voltige Aérienne» della FAI) il Bureau ha espresso il parere che la CIVV non sia interessata ad occuparsi di questo aspetto dell'impiego degli alianti.

### 6. VOLI DI INSEGNA CON «HANG GLIDERS»

E' stato posto il quesito se voli effettuati con «hang gliders» valgono ai fini del conseguimento delle insegne FAI di volo a vela. Si sono manifestate divergenze di opinioni. La questione sarà discussa in CIVV.



## 7. REVISIONE DEL CODICE SPORTIVO

E' avviato a conclusione il lungo lavoro, coordinato da Johannessen, che sboccherà nella nuova edizione del Codice (Sez. 3 - Classe D) in vigore dal 1° gennaio 1980.

Restano alcuni punti da risolvere. Le ultime decisioni verranno prese nella riunione CIVV del marzo 1979.

La «General Section» (che prima si chiamava Sez. 1) del Codice, quella cioè che enuncia le norme generali cui devono adeguarsi tutti gli sport aerei, è stata rinnovata e, con delibera dell'Assemblea Generale FAI dell'ottobre 1978, entrerà in vigore il 1° gennaio 1979. E' opportuno sottolineare che la «General Section» deve essere considerata parte integrante della Sez. 3 (o meglio, forse, viceversa) e, per una corretta interpretazione delle norme, i volovelisti interessati dovrebbero disporre di entrambe.

## 8. PROSSIME RIUNIONI

Bureau della CIVV: Parigi, 22 marzo 1979.

CIVV: Parigi, 23 e 24 marzo 1979.

Decisioni di rilievo saranno: approvazione finale della nuova edizione del Codice Sportivo; scelta della sede dei Mondiali 1981.

Piero Morelli

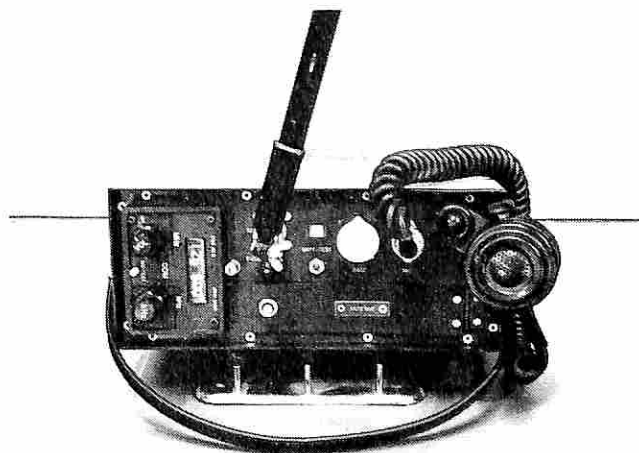
Delegato Ae.C.I. nella FAI-CIVV

## AEROPORTO DI VALBREMBO COMUNICATO

Si porta a conoscenza che dal 1° gennaio 1979 l'attività giornaliera sull'aeroporto viene svolta con esclusione del MARTEDI', giorno di chiusura.



..... ecco  
la nuova  
linea DITTEL



**gritti bolzano**

(0471 - 940001)

c. p. 90

# I lavori della Commissione di Specialità

In data 25 novembre 1978 si è svolta presso la sede dell'Aero Club Bologna la riunione della Commissione per il Volo a Vela, la seconda dopo la elezione del 31 ottobre 1978.

Sono presenti i Signori:

- Galli Egidio,
- Gritti Andrea,
- Serra Sandro,
- Spelta Danilo,
- Vergani Walter.

I convenuti affrontano il primo punto all'ordine del giorno: nomina del Presidente della Commissione. Dopo un breve scambio di opinioni viene eletto — con voto palese e unanime — il Signor Vergani Walter.

Vergani ringrazia i membri della Commissione per la fiducia, porge il benvenuto ai neo-eletti Galli, Gritti e Spelta e rivolge un particolare ringraziamento a Brigliadori, D'Orleans, Piludu e Serra per la preziosa opera svolta nel passato quadriennio. Ricorda altresì l'azione svolta da Veneri nell'ambito della Commissione Sportiva Centrale.

Subito dopo viene affrontato il secondo punto: calendario sportivo 1979.

La Commissione, riordinato il copioso materiale esaminato, fissa nell'allegato A la proposta di Calendario Sportivo 1979.

Nel successivo terzo e ultimo punto all'ordine del giorno: regolamento campionato nazionale 1979 con allargamento della rosa dei campioni alla classe club e alla classe biposti, vengono esaminati e dibattuti parecchi problemi sui più importanti dei quali si raggiunge identità di veduta e pertanto si ritiene opportuno di proporre quanto segue:

- 1) Fissare il numero massimo di concorrenti accettabili alla II Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna e XIX Campionato Italiano Categoria Nazionale — per ragioni operativi e di sicurezza — in 80, suddivisi in 50 italiani e 30 stranieri.
- 2) Istituire e organizzare, con l'intenzione di allargare sempre più l'attività agonistica e contemporaneamente di utilizzare maggiormente sia le macchine più economiche (club) e sia le macchine di recente distribuzione «Leasing» (biposti), due gare di livello nazionale con l'attribuzione del titolo di campione. Per i primi classificati della classe club valgono le stesse disposizioni di promozione alla categoria nazionale istituite per le altre gare similari.
- 3) Completare il meccanismo di passaggio dalla categoria promozione alla categoria nazionale con la fissazione della seguente regola: il pilota promosso alla categoria nazionale può rinunciare a tale passaggio.
- 4) Ridurre la percentuale di punteggio da raggiungere nelle gare valide per il passaggio alla categoria na-

zionale al 70% per i primi due concorrenti classificati. Ciò vale anche per il Campionato Italiano categoria promozione.

- 5) Prorogare di un anno il blocco delle retrocessioni dalla categoria nazionale.
- 6) Rinviare di un anno l'inserimento del «Trofeo Colli Briantei» nella rosa delle gare valide per l'ammissione alla categoria nazionale.
- 7) Introdurre la possibilità di effettuazione di prove di velocità e di distanza con tema a scelta del concorrente.

Non vi sono altre proposte da formulare o deliberare da prendere e pertanto il Presidente dichiara chiusa la seduta.

15 gennaio 1979

IL PRESIDENTE  
(Walter Vergani)  
p.p. E. Galli

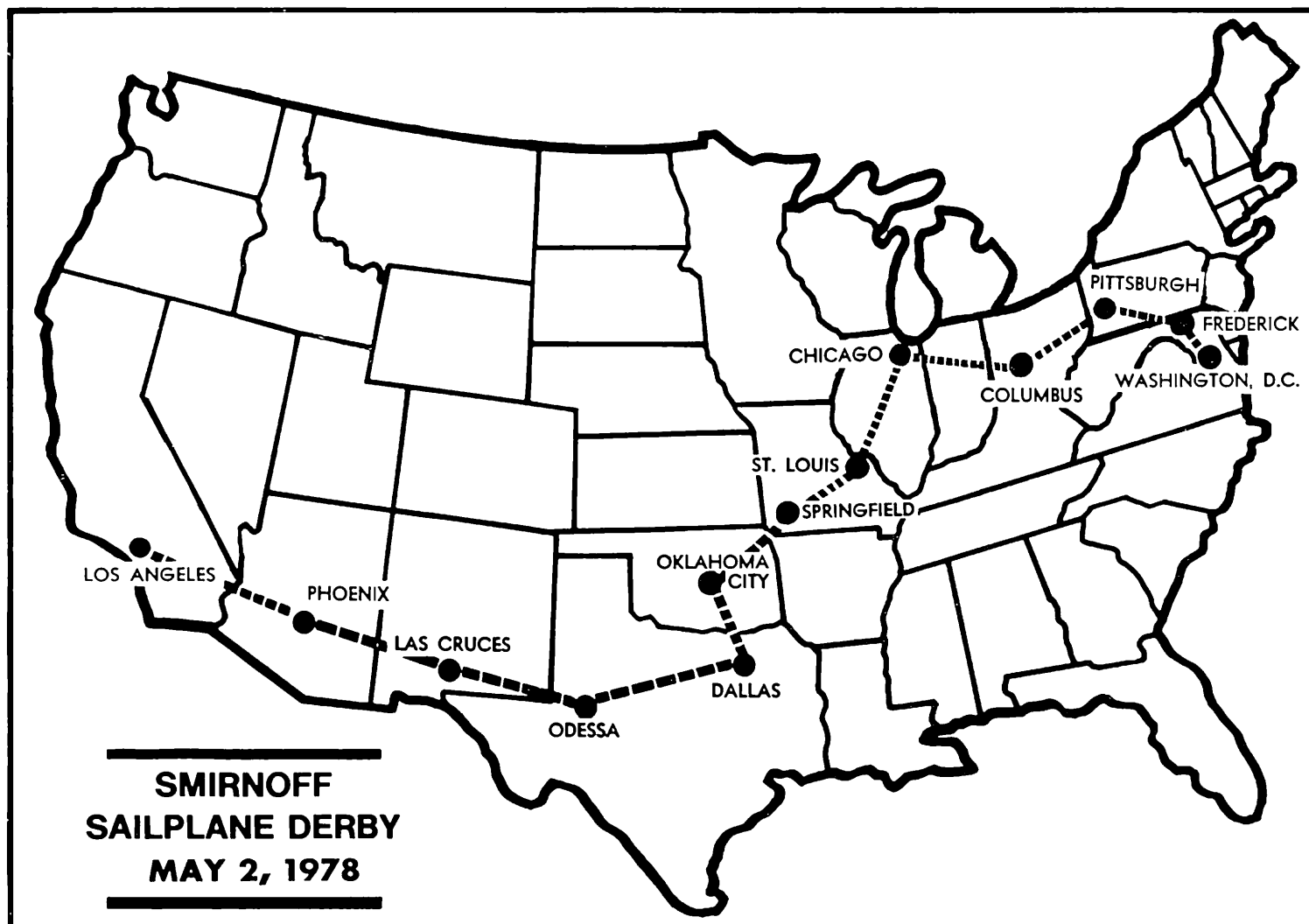
## CALENDARIO SPORTIVO 1979

- **V Trofeo Colli Briantei**  
Aeroporto Alzate Brianza  
28 aprile - 1° maggio 1979
- **IV Gara di Pentecoste**  
Aeroporto Rieti  
27 maggio - 3 giugno 1979
- **IX Trofeo Città di Torino**  
Aeroporto Aeritalia  
14-17 giugno 1979
- **III Coppa del Velino**  
Aeroporto Rieti  
15-22 luglio 1979
- **I Campionato Italiano classe club**  
Aeroporto Rieti  
15-25 luglio 1979
- **II Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna XIX Campionato Italiano Categoria Nazionale**  
Aeroporto Rieti  
29-31 luglio 1979: allenamenti  
1-13 agosto 1979: prove  
14 agosto 1979: premiazione
- **I Campionato Italiano Categoria Nazionale classe biposti**  
**III Campionato Italiano Categoria Promozione**  
Aeroporto Rieti  
14 agosto 1979: allenamenti  
15-23 agosto 1979: prove  
24 agosto 1979: premiazione
- **IV Trofeo San Pedrino**  
Aeroporto Rieti  
9-16 settembre 1979

# Danilo Spelta

## Il Derby Smirnoff 1978

di Ronn Gregg



L'idea di un trofeo volovelistico a tappe attraverso gli Stati Uniti venne per la prima volta a tale Gregg Reynolds, che circa sette anni fa ne parlò con la Soaring Society of America. Egli venne messo in contatto con Gus Briegleb, che ritenne la cosa realizzabile ma che, sulle prime, aveva dei dubbi sulla serietà della proposta. Superati questi, tuttavia, Gregg e Gus sono da allora stati coinvolti nell'organizzazione di questo trofeo, il cui successo, come rinomanza, è andato via via aumentando.

Al trofeo 1978 hanno partecipato Herb e Rudy Mozer, Ingo Renner, Wally Scott e Karl Striedieck, tutti su ASW 20 di loro proprietà meno Ingo Renner, che volava con un Mosquito preso in prestito.

Direttore di gara era Hannes Linke, in passato compe-

titore e poi trainatore, aiutato da John Wigle e dal sottoscritto. John si occupava dell'amministrazione ed io dei traini, di ricevere le chiamate di fuori campo e di scattare fotografie.

### 1ª prova, 462 Km da Rabbit Dry Lake a Deer Valley Airport

Dopo il decollo ufficiale dall'aeroporto Whiteman di Los Angeles, i concorrenti vennero trainati attraverso il Mint Canyon fino al deserto Mojave e sganciati sopra Rabbit Dry Lake. Qui i trainatori formarono un circolo e sganciarono tutti insieme alle 12.43; tra concorrenti, trainatori, fotografi e sconosciuti c'erano in aria circa 20 aeromobili, ed era interessante osservare come tutti manovravano per evitarsi l'un l'altro. Il tempo era

quello tipico nei deserti dell'Ovest: da cumuli sparsi con base sui 3.600 metri alla partenza si passava ad una copertura parziale a base 2.100 all'arrivo.

A parte il fatto che le frequenze erano occupate da piloti di linea e da altri che chiedevano informazioni sulla gara, gli arrivati riferirono che il percorso era stato normale nonostante alcune difficoltà nell'attraversare una zona povera di condizioni sul fiume Colorado. Rudy Mozer atterrava 16 chilometri a sud di Parker, vicino al fiume.

Wally Scott vinse la gara alla media di 117 Km/h; circa dieci minuti dopo che l'ultimo arrivato ebbe tagliato il traguardo, un temporale scaricò un'incredibile massa di acqua giusto sulla pista e così finì la prima giornata.

## **2ª prova, 506 Km da Phoenix a Las Cruces**

Altra prova con quattro arrivati ed un fuori campo; Wally Scott, sul terreno più accidentato di tutta la competizione, arrivò primo alla media di 102 Km/h, mentre a finire in un campo vicino a Franklin fu stavolta Herb Mozer.

Dopo l'arrivo Wally era palesemente rinfrancato: «Non credevo di farcela — disse — gli ultimi trenta chilometri sono stato in aria completamente immobile; Herb ed io siamo finiti sui Monti della Superstizione e non si sapeva che fare; ad un certo punto ho semplicemente deciso di andare avanti in rotta; non avevo percorso due chilometri quando ho trovato una buona termica che mi ha rimesso in corsa».

Tutti gli arrivati riferirono difficoltà nell'ultima parte; c'era stato poco prima un violento temporale e tutta la zona era allagata.

## **Giorno di riposo**

Il meteorologo era pessimista; quando affermò che non potevano esserci termiche a meno di centocinquanta chilometri da Las Cruces e che i venti in quota erano a 39 nodi, il direttore di gara dichiarò una giornata di riposo.

Un pilota dell'Arizona, Roy McCaldin, all'oscuro di tutto questo brutto tempo, decollò da Tucson con un 1-26, passò sulle nostre teste e percorse 593 Km atterrando a El Paso, nel Texas.

## **3ª prova, 429 Km da Las Cruces a Odessa**

Buona giornata: cinque arrivati con la media più bassa a 119 Km/h. Mentre Hannes, Reynolds ed io volavamo a 4.000 metri sul picco Guadalupe vicino a El Paso sullo «Smirnoff Air», sentimmo Striedieck che diceva di essere a 4.500 e di puntare al traguardo; la cosa ci lasciò un po' sconcertati, dato che eravamo a centocinquanta chilometri da Odessa e che dovevamo arrivare prima degli alianti per rilevare i tempi; ci fu così una specie di gara tra un Cessna 182 ed un ASW 20; arrivammo insieme a 15 Km dal campo, ed il direttore di gara non fece in tempo a spegnere il motore che Karl tagliava il traguardo. Nella mia veste di reporter, chiesi a Karl come avesse fatto. «Ho trovato un paio di termiche vicino a Las Cruces, poi ho visto segni d'onda ed ho diretto dietro le montagne a est di El

Paso per incontrarla; ho guadagnato abbastanza quota per planare fino al Guadalupe, dove un'altra onda mi ha dato la quota per la planata».

## **4ª prova, 526 Km da Odessa a Redbird**

Nessun arrivato.

Le ascendenze attorno a Odessa erano buone, anche se c'era una velatura ad alta quota, ma sopra ed attorno a Dallas c'era copertura totale, per cui i piloti arrivarono fin lì, rimasero in aria finché possibile ed atterrarono.

Di solito, per la partenza, i piloti spiralarono insieme in ascendenza, alla stessa quota, mentre il direttore di gara dava il «count down» per la partenza; ad Odessa l'ascendenza era tanto buona che tutti ci rimasero anche dopo il segnale di partenza; decisione saggia, ma fu difficile spiegare ai giornalisti presenti perché, dieci minuti dopo il via, gli alianti erano ancora allo stesso punto.

I punteggi vennero assegnati in base alla distanza percorsa, con Rudy Mozer primo con 273 Km; lo «Smirnoff Air» fece un atterraggio strumentale all'aeroporto di Dallas, uscendo dalle nubi a 180 metri di quota.

## **5ª prova, 325 Km da Dallas a Oklahoma City**

In questa prova Striedieck passò primo in classifica generale; non fu una gran giornata, ma dopo quassai sei ore di volo Karl chiuse il percorso a 58 Km/h, mentre tutti gli altri atterrarono fuori. La decisione chiave fu su come superare la TCA dell'aeroporto internazionale di Dallas, che si trovava giusto in rotta; Karl e Herb decisero di aggirarla da ovest, gli altri da est.

## **6ª prova, 442 Km da Oklahoma City a Springfield**

Altra giornata non buona, senza arrivati; nonostante il ritardo nella partenza, le condizioni non migliorarono nel corso di tutto il pomeriggio; dopo il via, gli spettatori osservarono gli alianti che venivano riportati indietro dal vento mentre perdevano quota; quando ebbero 300 metri e fu chiaro che sarebbero atterrati, uno propose per radio di mollare tutti l'acqua; a malincuore gli altri accettarono, dopo di che la discesa generale terminò ed i concorrenti cominciarono ad allontanarsi da Oklahoma City. Nessuno però riuscì a raggiungere i cumuli che apparivano vicino a Springfield.

## **7ª prova, 320 Km da Springfield a St. Louis**

Questa doveva purtroppo essere l'ultima prova di gara. I concorrenti si allinearono in testata pista per poter partire subito dopo un 727 della Ozark; tutto andò per il meglio.

Gli arrivi furono con un distacco di soli 2 minuti e 20 secondi dal primo all'ultimo; il tema era stato compiuto una sola volta prima di questa.

Il tutto fu molto apprezzato dai volovelisti locali, che erano venuti al campo anno dopo anno senza mai vedere un vero arrivo. Anche gli operatori della TV apprezzarono la cosa.



HANNES M. LINKE  
Competition Director



HERB MOZER



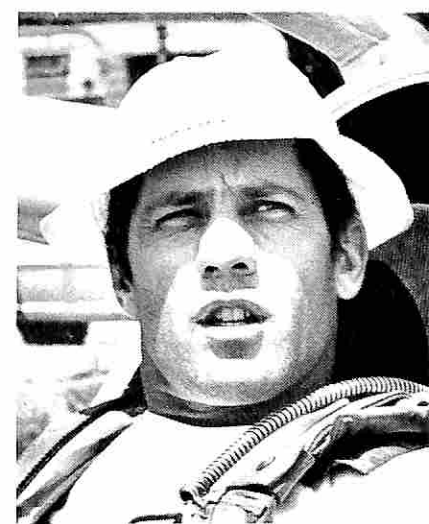
RUDY MOZER



INGO RENNER



WALLACE A. SCOTT



KARL H. STRIEDIECK

Proprio quando i concorrenti arrivavano, l'aeroporto di St. Louis era in un'ora di punta, e gli alianti si mescolarono al traffico locale; i torristi fecero un buon lavoro di separazione, dirigendo il traffico a motore su una pista e gli alianti su di un'altra. Il direttore di gara aveva stabilito una quota minima di arrivo a 300 metri, che venne rispettata da tutti meno che da Striedieck, che non era in frequenza quando era stata data tale disposizione, e che arrivò al pelo degli alberi con gran costernazione del personale locale della FAA.

Dal primo all'ultimo arrivato, quel giorno, c'erano solo 12 punti; Wally Scott presentò una protesta, non accettata, contro l'arrivo di Karl e la pratica del volo in coppia.

Il giorno dopo pioveva, quello dopo anche, e poi ancora. Il trofeo si ridusse ad una routine consistente nel controllare il tempo, andare all'aeroporto per essere pronti se le cose miglioravano, parlare con la stampa, tornare al motel o trasferirsi col carrello fino all'inizio della

prova successiva. 5 dei 6 ultimi voli dello Smirnoff Air si svolsero in IFR quasi ai minimi.

Da St. Louis, a Chicago, a Columbus, fino all'arrivo a Frederick, nel Maryland, fu tutta una serie di frustrazioni per piloti, organizzatori ed anche per la stampa.

Nonostante il folgorante inizio di Wally Scott, Karl Striedieck vinceva il trofeo grazie alla sua condotta di gara regolare ed aggressiva, con un vantaggio di 768 punti sul secondo.

*(a cura di Danilo Spelta)*

## La sicurezza del Volo: AUTOROTAZIONE

di J. Geydet

*Nell'impossibilità di curare direttamente una rubrica così impegnativa, rinnoviamo l'invito alla collaborazione pubblicando — a mo' d'esempio — quanto ci ha scritto e tradotto Luigi Bolis di Valbrembo. Nella fiducia che la sua iniziativa sia di stimolo ad altri volovelisti, lo ringraziamo e lo assicuriamo che in avvenire saremo più solleciti nella pubblicazione.*

La Redazione

Con gli splendidi progressi della nostra passione l'argomento sicurezza del volo non di rado è recepito come degradante.

Probabilmente è per questo che io stesso ho sin qui esitato ad inviare a VOLO A VELA l'allegata traduzione. Poi, ogni tanto, qualcuno di noi tiene in segreto l'«umiliante» esperienza, che forse non gli sarebbe toccata se avesse potuto dibattere anche avvertimenti vitali come questi dell'articolo della pregiata rivista francese AVIASPORT.

Luigi Bolis

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

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

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

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

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

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

Si possono presentare due tipi: autorotazione normale

e autorotazione detta «piatta». Vediamo il primo caso, che è di molte volte il più semplice ed il meno pericoloso.

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

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

Questo ultimo punto è caratteristico sul C-30 S. Con la leva in avanti l'escursione dell'effetto direzionale del timone è nettamente limitato (verificate voi stessi su di un Edelweiss), e può essere insufficiente per annullare l'attacco obliquo e arrestare l'autorotazione. E' questo un caso che si è già prodotto svariate volte.

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

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

Vediamo ora il caso dell'autorotazione piatta.

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

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

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

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

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

In questo caso, cosa possiamo fare?

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

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

\* \* \*

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

Dunque, prima di tutto, non tentate il diavolo!

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

(traduzione da AVIASPORT di L. Bolis)

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

(Jacques Lecarme)

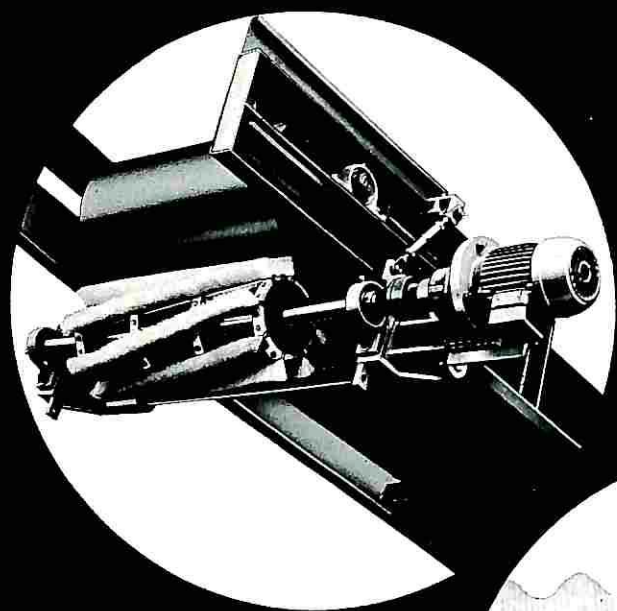
# Plinio Rovesti

## Ali silenziose nel mondo

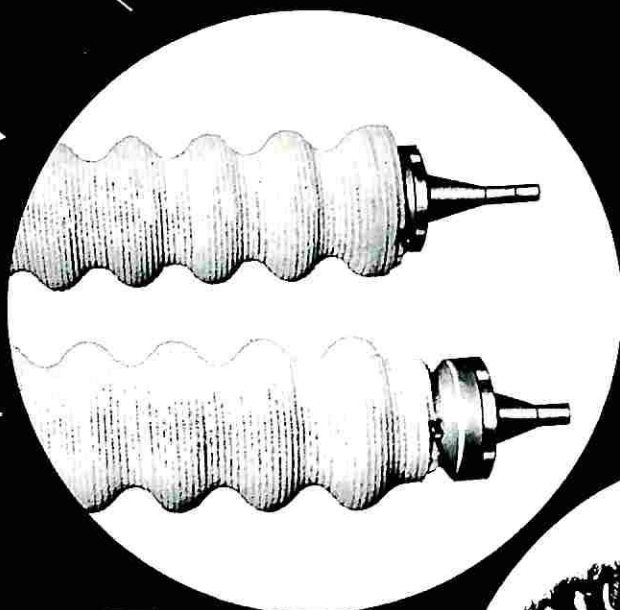


*ALI SILENZIOSE NEL MONDO, l'ultima opera in ordine di tempo di Plinio Rovesti, è qualcosa di più che una semplice storia del volo a vela. In questo volume, infatti, l'autore, oltre a delineare gli sviluppi e le vicende dell'attività volovelistica dalle sue prime rozze manifestazioni fino alle meravigliose imprese odierne, è sempre attento a guidare il lettore nella comprensione di quella vasta gamma di fattori, che tanta importanza rivestono nello sport volovelistico, come la meteorologia, l'aerodinamica, le tecniche di pilotaggio, la tecnologia costruttiva. Sono, questi, elementi che, inseriti di volta in volta nel fondamentale canovaccio storico di cui questa opera è intessuta, fanno di essa una vera e propria sintesi tecno-storica del volo a vela mondiale. Una sintesi che, per la chiarezza delle sue linee prospettiche e per la completezza essenziale del suo contenuto, si rivela un ideale strumento di informazione per il pubblico profano e insieme un utilissimo punto di riferimento e di verifica per il lettore competente. Con questa pubblicazione, infatti, si viene a colmare una annosa lacuna nella letteratura aeronautica, non soltanto italiana ma anche internazionale.*

# per l'industria edile e della ceramica

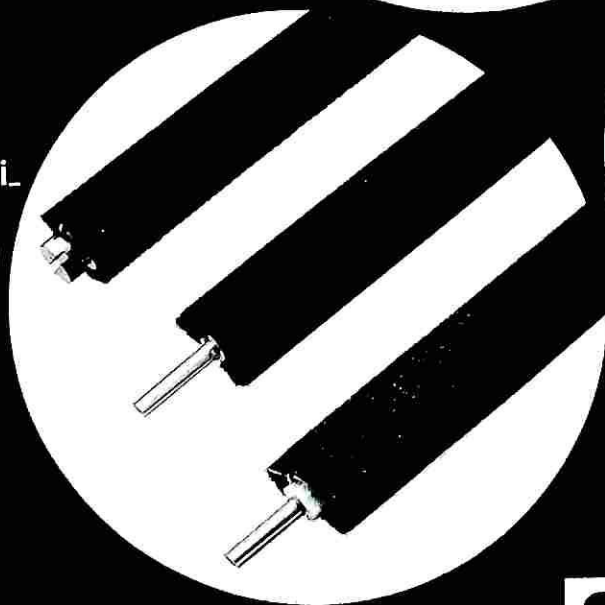


Unita' spazzolanti per la pulizia  
dei nastri trasportatori



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

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



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



## alcune soluzioni



SOCIETA'  
ITALIANA  
TECNOSPAZZOLE

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



## Il sistema dei variometri Cambridge

*L'articolo che precede, come altri pubblicati prima d'ora, è stato tradotto da «SOARING», la rivista della Soaring Society of America, la quale svolge le funzioni di Aero Club Nazionale per il volo a vela.*

*La rivista è mensile ed ogni numero contiene da 50 a 70 pagine con molte illustrazioni, alcune a colori, ed è sempre interessante anche se si rivolge ad un ambiente volovelistico diverso dal nostro; tanto per fare un esempio, su ogni numero ci sono annunci economici per almeno una quarantina di aliante usati in vendita, dagli ASW 17 e Nimbus agli I-26 (l'aliante più diffuso negli USA, è un po' peggio di un Passero).*

*Abbonarsi è semplicissimo: basta andare ad un ufficio postale e fare un vaglia internazionale di 13 (tredici) dollari a questo indirizzo:*

*S.S.A. - P.O. Box 66071 - Los Angeles, Calif. 90066 - U.S.A.*

*Occorre poi spedire la ricevuta allo stesso indirizzo, indicando che la somma è per un abbonamento alla rivista e fornendo il proprio indirizzo; entro un mesetto si riceverà la conferma ed entro due-tre mesi il primo numero.*

*Il ritardo medio nell'arrivo della rivista è di due mesi (a fine febbraio si riceve il numero di gennaio); si può richiedere l'invio per posta aerea, che però costa 12 dollari all'anno in più.*

Anche se sembra, questa nota non è di carattere pubblicitario.

Il variometro elettrico Cambridge è uno strumento estremamente funzionale, semplice e pratico, che, sostituito ad un Winter o PZL, consente, anche a parere di piloti di me più esperti, un miglioramento della resa in ascendenza, a parità di altre condizioni.

Il sistema offerto è modulare, cioè consente ampliamenti successivi senza necessità di modifiche agli elementi già acquistati, e comprende questi pezzi:

- 1) variometro: è disponibile in due misure (80 e 60 mm), a scala semplice, doppia o tripla e con sensibilità semplice o a due posizioni. Il consumo è irrisorio (0,25 A) ed il prezzo, per il modello a tre scale (2,5-5-10 m/s) e due sensibilità è di 255 dollari; esiste un modello economico (175 dollari) solo a 5 m/s e sensibilità fissa, che però non può essere usato con gli altri accessori «elettrici» sotto indicati.
- 2) Anello di McCready: 18 dollari.
- 3) Filtro antiraffica: è una specie di biberon in plastica da circa 200 cc, con due connettori in-out, che va interposto sul tubo dal venturi al vario; se si trovano i connettori, tanto vale farselo da soli, risparmiando 17,5 dollari; la lettura, con questo accessorio, diviene meno «ballerina», ma è opportuno eliminare lo strozzatore incorporato nel connettore, fissato al variometro, per il tubo che va al thermos, altrimenti la lettura stessa diventa anche troppo lenta.
- 4) Audio: si connette a spina al vario ed ha una regolazione per il volume ed una per la soglia; il suono è continuo sotto la soglia ed intermittente sopra, con frequenza via via maggiore. Lo spazio necessario è di circa cm 2 x 5, ma può anche essere fissato fuori dal pannello. Costa 100 dollari.
- 5) Audio control: richiede un foro da 60 mm; si connette anch'esso a spina e, oltre a sostituire il n. 4,

trasforma il vario in Sollfart; si possono impostare ascendenze da 0 a 5 metri, con e senza acqua; se si crede nel McCready, con questo strumento basta tenere il vario (o l'audio) sullo zero, senza necessità di seguire anche l'anemometro. 250 dollari.

- 6) Netto: sostituisce il filtro numero 3 e trasforma la lettura del vario (con venturi) da energia totale a netto; per chi gradisce questa indicazione, 100 dollari.
- 7) Mediometro: richiede un foro da 60, si connette a spina; ha un deviatore per scegliere tra l'indicazione dell'ascendenza media negli ultimi trenta secondi o negli ultimi trenta minuti ed un pulsante per farlo ripartire da zero. 200 dollari.

Se non si ha un amico o parente che vada negli Stati Uniti, ai prezzi sopra indicati sono da aggiungere IVA e trasporto; anche così, comunque, dato l'andamento di dollaro, marco e franco svizzero un sistema completo Cambridge costa molto meno di un Pirolo o Westerborker con prestazioni paragonabili, con il vantaggio (parere del tutto mio personale) di una maggiore semplicità e facilità di messa a punto.

Per gli accessori 5 e 6 occorre indicare il tipo di aliante.

I variometri Cambridge sono disponibili da questi fornitori:

CAMBRIDGE AERO INSTR. 365 Old Marlboro Road,  
Concord, Massachusetts 01742

GRAHAM THOMSON Ltd 3200 Airport Avenue,  
Santa Monica, Calif. 90405

RAINCO P.O. Box 27345, Tempe, Arizona 85282

Mi risulta che anche Ghidotti disponga spesso di qualche esemplare.

(a cura di Danilo Spelta)

## Per la prima volta nella storia un convegno di meteorologia Appenninica

### Le ragioni scientifiche

Dal 5 al 10 del prossimo aprile si terrà a Reggio un «Convegno di Meteorologia appenninica» organizzato dalla Provincia e dal Comune di Reggio Emilia, nel quadro delle manifestazioni per il centenario della morte dell'eminente astronomo e meteorologo concittadino padre Angelo Secchi (1818-1878). I primi due giorni saranno dedicati al convegno annuale dell'Associazione Geofisica Italiana, gli altri quattro alla meteorologia dell'Appennino e ad altri aspetti di tale scienza particolarmente significativi per attività reggiane.

Le ragioni che hanno mosso a prendere una simile iniziativa vanno ben oltre il tradizionale intento celebrativo.

Accenneremo prima alle scientifiche, perchè così il discorso riesce più chiaro, sebbene a muovere l'Amministrazione siano state soprattutto le pratiche. Da una ventina di anni a questa parte la meteorologia italiana s'è caratterizzata come fisica dell'atmosfera, recuperando brillantemente un ritardo che alla fine della guerra si poteva valutare in un buon quarto di secolo. Il risultato di tale evoluzione è largamente positivo perchè ha evitato che si disperdessero energie a lavorare secondo impostazioni ormai superate ed anche perchè in quello specifico settore il nostro Paese s'è liberato della sua ricorrente tendenza all'arretratezza provinciale ed ha riacquisito un prestigio perduto già alla fine dell'Ottocento, in parte proprio perchè non c'era più la personalità eccezionale del Secchi. Ne hanno però un poco sofferto la meteorologia pratica e la climatologia, intese come studio delle abitudini e tradizioni degli eventi atmosferici. I fisici dell'atmosfera tendono ad interessarsene soltanto quando i dati e l'organizzazione disponibili consentono elaborazioni che lasciano la speranza di fare progredire la rappresentazione matematica (meccanicistica o statistica) dell'atmosfera. Gli altri studiosi che se ne occupano (quasi tutti legati ai problemi dell'utilizzazione del territorio, a cominciare dai geografi), risentono di un certo distacco dall'esperienza del meteorologo, specie del meteorologo **sinottico** (quello che segue di ora in ora l'evolversi del tempo). Spesso dai loro scritti traspaiono una scarsa conoscenza dei modelli sviluppati dalla meteorologia nell'ultimo trentennio e della fisica in generale nonchè una concezione troppo astratta della statistica tale da non cogliere più il tempo come l'uomo l'esperimenta concretamente. Sintomo ed in piccola parte causa di questo stato di cose è il fatto che l'Associazione Geofisica Italiana — sodalizio di fisici dal quale tende a tenersi lontano chi non abbia la loro specifica preparazione — ha soppiantato la vecchia Società Meteorologica Italiana.

Ed è perciò ricca di significato e di speranze la decisione presa dall'AGI per generoso impulso del suo presidente professor Giorgio Fea di tenere il proprio convegno annuale in concomitanza con l'iniziativa della Provincia in materia di meteorologia appenninica.

In effetti il nostro convegno ambirebbe a valorizzare le esperienze — spesso, come nel caso dei volovelisti, assai ampie e organiche — acquisite fuori dai servizi meteorologici per integrarle con quelle dei meteorologi veri e propri ed a promuovere un'intesa più profonda — anche sul piano personale — in vista degli sviluppi che prima o poi saranno richiesti dal progresso della società italiana.

### Le ragioni pratiche

Chiunque abbia a che fare con i complessi problemi della programmazione e dell'utilizzazione del territorio deve tener conto di tanti di quei fattori da sentir prepotentemente il bisogno che per ciascuno di essi sia disponibile una sintesi condotta su un piano adeguato alle sue esigenze ed alla sua preparazione. In Italia non esistono sintesi del genere complete e soddisfacenti e quelle esistenti sono spesso poco accessibili.

L'Amministrazione Provinciale ha deciso di impegnarsi nell'organizzare il convegno proprio perchè esso dovrebbe produrre una sintesi della meteorologia appenninica utilizzabile per le esigenze pratiche della società e in particolare per l'organizzazione territoriale dell'Emilia.

Lo stato ancora embrionale della meteorologia appenninica (non si sono ritrovate notizie di alcun libro o congresso ad essa specificamente dedicato) e l'omogeneità dei fenomeni meteorologici lungo catene montuose site nella stessa zona climatica ed analogamente orientate rispetto alle grandi correnti aeree hanno indotto ad aprire il convegno alla meteorologia dell'intera Italia peninsulare (praticamente tutta influenzata dall'Appennino), delle isole tirreniche e ioniche, del Massiccio Centrale francese, delle Alpi occidentali, delle Alpi Dinariche, delle montagne dell'Epiro.

Neppure la metodologia delle sintesi auspiccate può dirsi sufficientemente elaborata e discussa. Per scegliere i siti dei grandi impianti come le centrali termoelettriche e le raffinerie di petrolio esistono delle tecniche precise utilizzate dal mondo intero, ma i criteri da adottare per descrizioni generali destinate ad impieghi più generici dipendono fortemente dalle particolarità delle culture nazionali e comunque appaiono meno ben definiti internazionalmente. Qualche rigorista preoccupato dal mar-

gine di incertezza che affligge tutte le considerazioni di tipo naturalistico ritiene — almeno in cuor suo — che siffatte descrizioni siano ormai inutili e che per ogni problema debba essere condotta una specifica campagna di osservazioni. L'onere finanziario per l'utente è in genere sopportabile. Le difficoltà provengono piuttosto dal doversi muovere con qualche anno di anticipo e dallo scarso numero di meteorologi qualificati.

Si sono così invitati alcuni utenti a presentare le loro esigenze massime in materia di informazioni meteorologiche, nella speranza che i meteorologi le esaminino, dicano se lo stato attuale della scienza e dell'organizzazione italiana consentono di soddisfarle e suggeriscano le eventuali soluzioni di ripiego.

Nell'intento di ragionare su di un più vasto campione di esempi concreti, per quanto concerne questo genere di trattazioni si è esteso il tema del convegno all'Italia intera, non dimenticando che la meteorologia alpina dalle regioni adiacenti è un po' più sviluppata dell'appenninica.

Un ultimo allargamento del tema del convegno è stato deciso per discutere specifici problemi interessanti istituzioni locali.

I Musei Civici nel compiere scavi paleontologici al passo della Comunella si sono imbattuti in indizi di un clima assai più caldo ed arido dell'attuale. Poiché in Italia la paleoclimatologia non è una disciplina molto conosciuta e neppure molto sviluppata è parso utile accogliere comunicazioni e possibilmente una relazione generale introduttiva in materia.

Il Centro di Ricerche sulla Produzione Animale ha richiamato l'attenzione sui problemi relativi all'utilizzazione dell'energia solare, in particolare su quello dei dati ed elaborazione disponibili. Si è richiesta una relazione in proposito e si spera di avere anche una rassegna delle molteplici iniziative recenti in materia, che permetta di riordinare le idee.

Il Prof. Ivan Vercalli — sino alla scorsa estate Assessore alla Pubblica Istruzione della Provincia — desidererebbe che la comunità provinciale affrontasse con qualche preparazione specifica i problemi posti dalla centrale elettronucleare che secondo il piano energetico nazionale sorgerà sul Po a breve distanza dai confini del suo territorio. Di recente si è quindi inserita nel convegno un'ultima sezione e si cercherà di ottenere che competenti di sicura fama espungano e discutano quei problemi.

Abbiamo così finito di tracciare il quadro dei successivi ampliamenti del tema del nostro convegno, ampliamenti che peraltro sono tutti in funzione delle esigenze della comunità che l'Amministrazione Provinciale rappresenta. Tuttavia gli organizzatori pur avendo ritenuto più fecondo procedere con grande larghezza di vedute ribadiscono che il fine essenziale del convegno è produrre una sintesi della meteorologia appenninica utilizzabile ai fini della programmazione territoriale e ad esso intendono subordinare gli altri sviluppi che si sono imposti mentre lo si organizzava e che ne hanno arricchito in misura imprevista il significato.

*VOLO A VELA sarà rappresentata al Convegno da Plinio Rovesti (Ndr).*

# Glaser & Dirks GmbH

## Un appunto informativo

Diamo uno sguardo retrospettivo alla stagione sportiva 1978 ed abbiamo il piacere di elencarvi qui di seguito, i migliori risultati ottenuti dai nostri allianti:

Settimana volovelist. di Friburgo	2° e 4° posto DG-200
Campionato di Hanweide	2° e 3° posto DG-100
	4° e 5° posto DG-200
Campionato Svizzero	2° e 3° posto DG-100
	4° e 5° posto DG-200
Gara di Borkenberge	2° posto DG-100
Campionato reg. Brema, Amburgo, Schleswig Holstein, nella Rennklasse	3° posto DG-200
Trofeo colli Briantei	1° posto DG-200
Coppa d'Europa, Angers	2° posto DG-200
Vinon	2° posto DG-200
Campionato Berlinese	4° posto DG-100
Campionato nazionale Svizzero Classe Standard	1° posto DG-100
Rennklasse	1° posto DG-200
Libera	1° posto DG-200
Campionato Italiano, Rieti	1° e 2° posto DG-200

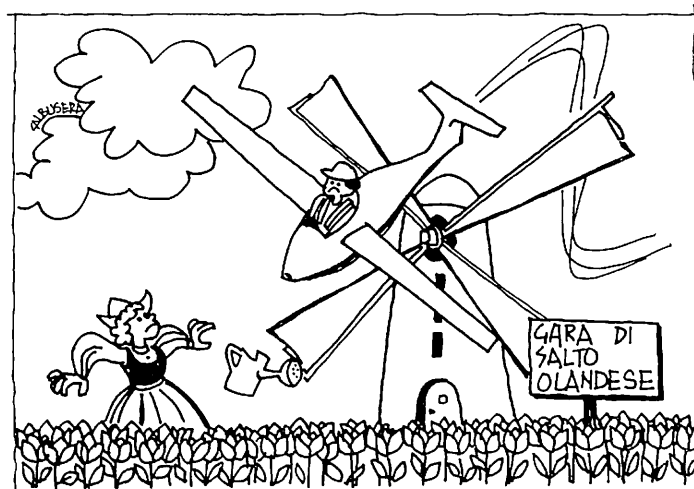
Ci è di grande soddisfazione che due piloti di punta mondiali, abbiano optato per il DG-200. Leonardo Brigladori, che al Campionato Mondiale ha conquistato il secondo posto nella Classe Standard, ed ha subito dopo partecipato al Campionato Italiano di Rieti, con il suo DG-200 appena consegnato, vincendo.

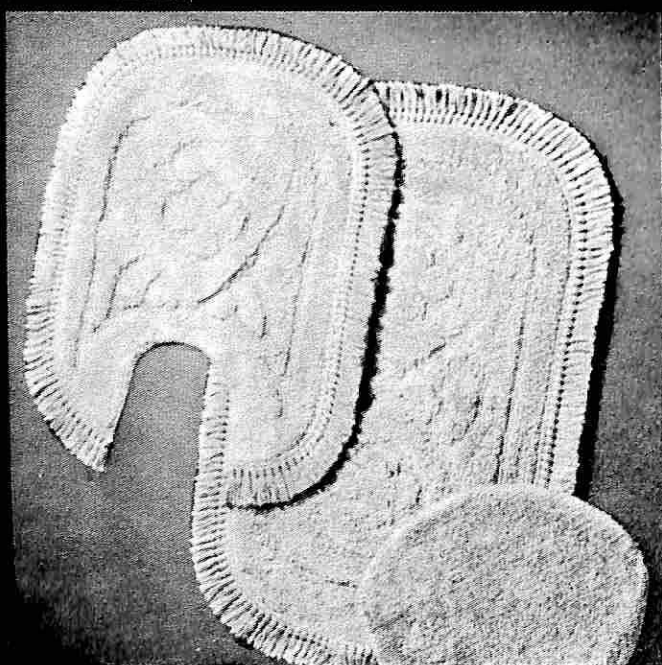
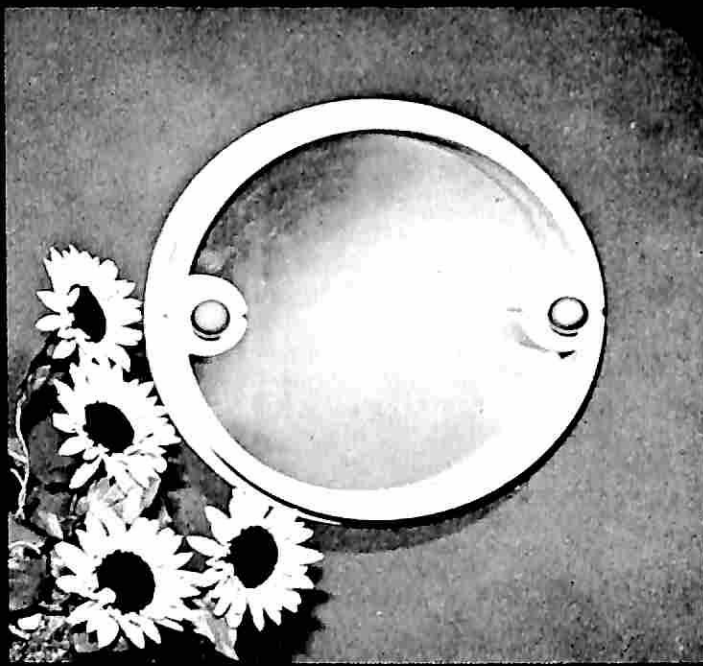
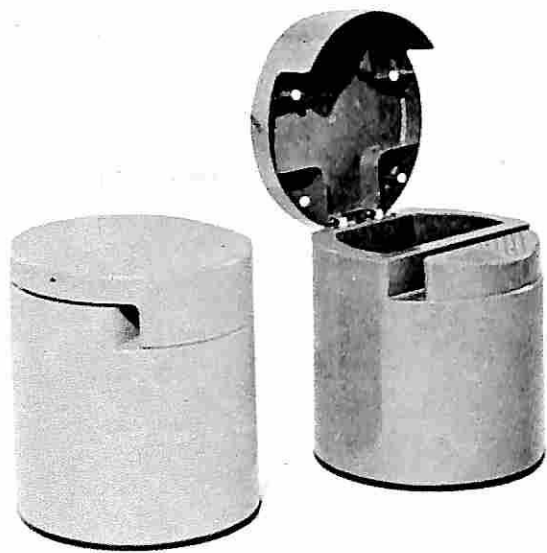
Anche l'ex campione mondiale Ingo Renner, parteciperà al Campionato Australiano con un DG-200.

### Altre novità:

Il 10 settembre 1978 ha volato il 50° DG-200.

La versione acrobatica del DG-200, l'ACRORACER, verrà completata entro il 12 ottobre, ed inizierà le prove di volo entro lo stesso mese.





# coordinati per bagno

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

*nelle foto:*  
sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

**PLASTICA**  
**ilma**

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

# Attilio Pronzati

## Ho provato il Mininimbus in fibra di carbonio



Valbrembo: sabato 7 ottobre, giorno d'apertura della Fiera dell'aliante.

Il prototipo presentato a Bergamo in occasione della mostra-mercato dell'aliante è il primo nel quale le fibre di carbonio sono state usate veramente in misura tale da ottenere un grosso risultato nel peso a vuoto.

Philippe Schroeder, giovane, ottimo pilota d'aliante, esperto riparatore di aliante — anche di quelli molto disastriati — mi ha indicato questi valori di peso e di utilizzazione.

Aliante: Mininimbus D-3266.

Peso a vuoto: Kg 210.

Considerandomi un pilota che lordo faccio circa 85 Kg vuol dire che ho volato con un carico vicinissimo ai 30 Kg/mq.

Con ballast è possibile volare fino a 51 Kg/mq.

In altre parole un pilota magrolino può permettersi un carico minimo di 28-29 Kg/mq il che permette un'escursione di carico di circa 22-23 Kg/mq; piuttosto eccezionale!

Cabina comoda, ottima capottina, stile Cirrus, silenziosità elevata per la flessibilità del suo bordo realizzato in fibre di carbonio.

Ma la vera eccellente sorpresa è nella manovrabilità che ancora in rullata dimostra di avere: rispetto i precedenti Mininimbus, questo ha alettoni che occupano una maggiore lunghezza, circa 50 cm in più. Il maggior spazio degli alettoni è stato tolto al flap/diruttore in una soluzione di compromesso che ritengo molto interessante.

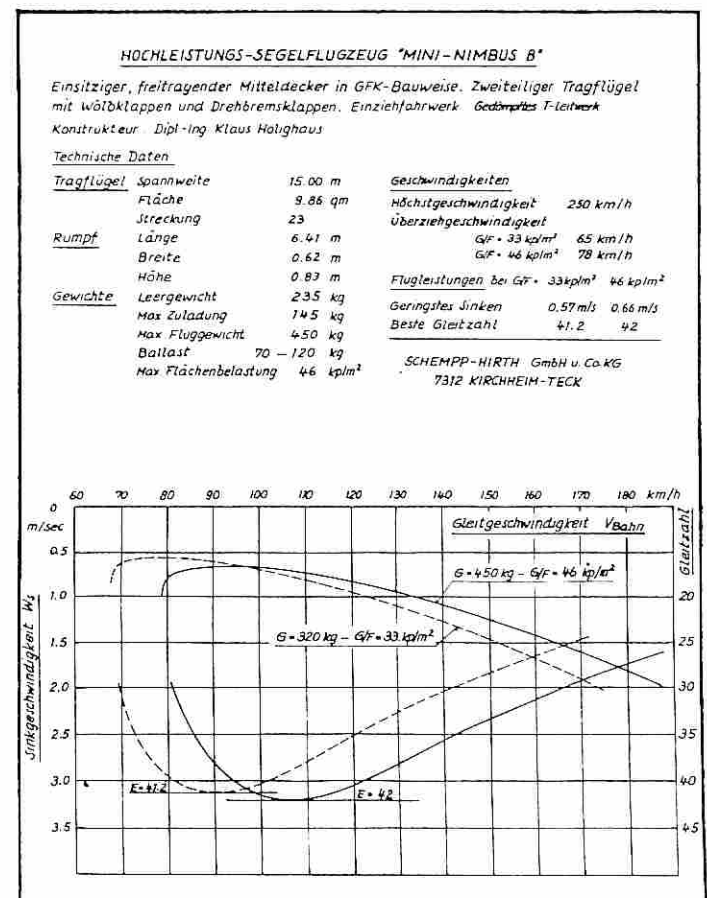
Dopo lo sgancio la curiosità ci spinge immediatamente a sondare in progressione le basse velocità fino allo stallo. La manovrabilità rimane ottima. A 65 Km/h indicato con flap a 8° si hanno ottime possibilità di manovrabilità e di «galleggiamento». Nulla da segnalare alle velocità più elevate e che in ogni caso sarebbe bene sondare coi massimi carichi alari.

Stabilità sugli assi e omogeneità di comandi fanno percepire che ci si trova di fronte ad una marcata evoluzione tecnica nel campo degli aliante «Corsa».

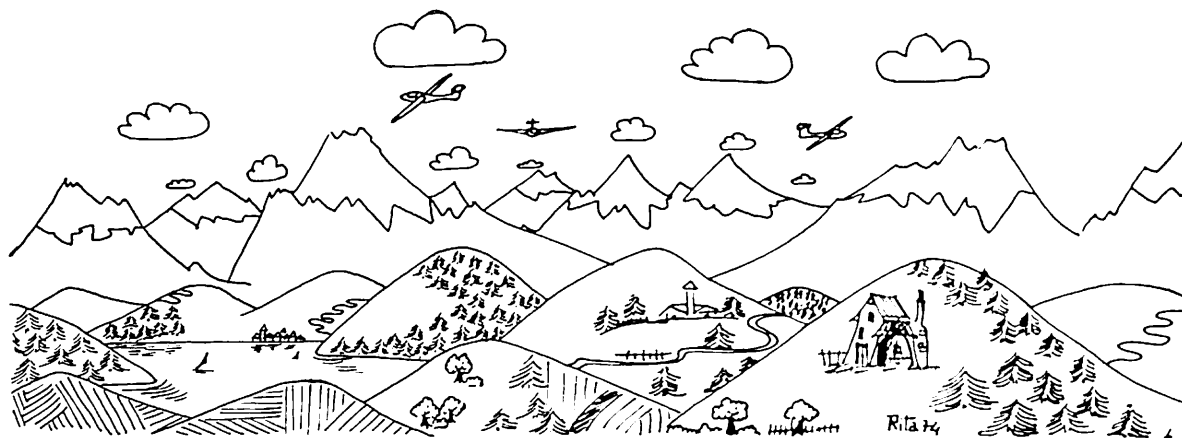
Non va dimenticato di dire che questa nuova serie gode dei non trascurabili vantaggi derivanti dall'assemblaggio «automatico» tipo Mosquito, non occorre infatti alcun aggancio di comandi, solo la spilla di fissaggio della spina principale.

Bella macchina davvero, se ne sentirà parlare.

Attilio Pronzati



# Notizie dai campi di Volo



## ALZATE - Edoardo il Tabellista

### GUARDEL CHI

*Dagli atri muscosi, dai fori cadenti,  
Dai boschi, dall'hangar, dai prati fiorenti,  
Dal campo bagnato di tanto sudor,  
Un gruppo ristretto repente si desta;  
Intende l'orecchio, solleva la testa  
Percosso da nuovo, crescente clamor.*

*Dai guardi sorpresi, da attoniti volti,  
Quel raggio di sole da nuvoli folti  
La lieta novella ci illuminò;  
Il core trabalza, scintilla lo sguardo  
Che in terra di Francia il nostro Leonardo  
Secondo ai Mondiali si classificò.*

*Quel dì che desioso lasciò la sua terra  
Assieme a Gavazzi, al Nino ed al Serra,  
Mai più a questo chiaro successo pensò;  
In terra straniera tra tanti stranieri  
Han posto già tutto nei bianchi corsieri,  
Volaron nell'aria che chiara sonò.*

*Tra i dolci castelli di Indre e Turenna  
Librandosi lieve siccome una penna,  
Trovato ha Leonardo un amico fedel;  
Di Nietlispach saggio l'aiuto valente,  
La squadra A.V.M. e Galli presente,  
Con grande coraggio si slancia nel ciel.*

*Man mano che un giorno succede ad un giorno  
Leonardo si scrolla i rivali da torno,  
Com'astro nascente s'eleva pian pian.  
I validi Serra, Gavazzi e Perotti  
Lottando con l'ugne qual forti aquilotti,  
Ridavano lustro ai colori Italian.*

*All'ultima gara la trepida attesa  
Dei nostri gregari, e poi la sorpresa!  
Il prode Campione al posto d'onor.  
Se allor per l'Italia s'alzò lo stendardo  
Alziamo il bicchiere al bravo Leonardo  
Gli auguri esprimendo con tanto fervor.*

*Non basterà il vino di Loira e Garonna,  
Nemmeno le botti disposte a colonna  
Per bere a un evento così eccezional;  
Cantiam Montecarlo, la nostra canzone,  
Evviva la squadra, Evviva il Campione,  
Evviva Leonardo il vice mondial!*

Edoardo il tabellista

# TORINO - Antonio Beozzi

## Guerra d'aquile nel cielo torinese!

Erano le ore 14, quando partii a bordo del «Libelle Club» dal Campo Aeritalia trainato dal «Robin» con a bordo l'istruttore S. Mondiglio e dopo una decina di minuti di traino a quota 1.100 metri, mi sganciai sulla verticale del Monte Musiné iniziando la ricerca della corrente termica.

Inizialmente sfruttai il moto ascendente del vento che investendo da sud il costone montano mi permetteva di viaggiare parallelamente alla montagna con un rateo di salita di mezzo metro al secondo, tanto da permettermi di arrivare al Monte Curt a 1.200 m di quota.

Superato questo monte incontrai la prima termica che mi favoriva la salita a 2 m al secondo in spirale. Nel frattempo fui avvertito per radio dell'arrivo di un mio amico a bordo di un altro aliante; raggiunsi i 1.600 m e attesi di continuare il volo in coppia. Sostai veleggiando a quella quota, ero felice mi stavo abbandonando a quelle meravigliose sensazioni procurate da quello scenario di natura silenziosa.

Dopo circa 15 minuti mi raggiunse il mio amico Boano a bordo del «Phoebus» e decidemmo di proseguire addentrandoci sempre più nelle montagne. Così superammo il Monte Arpone ed arrivammo al Col del Lys.

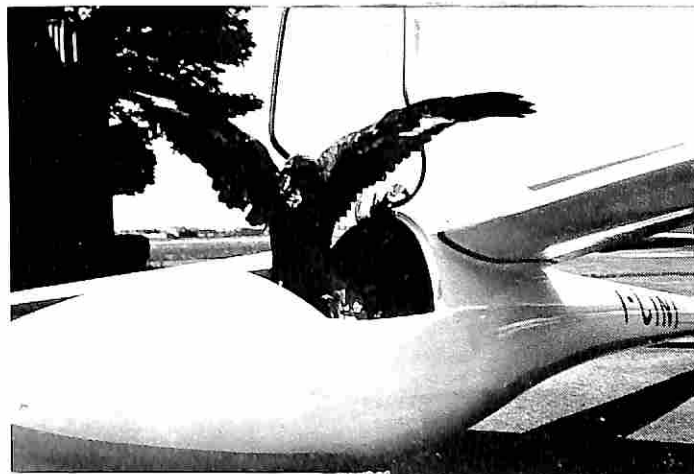
Notai che nel percorso non vi erano moti ascendenti, ma nonostante perdessimo quota, di mano in mano che ci si avvicinava al costone si ritrovava quella dinamica che ci permetteva di avanzare senza scendere ulteriormente. Fu a questo punto, che fui attratto da un qualcosa che avrebbe dovuto cambiare repentinamente il mio volo in una avventura terribile. Quel qualcosa che mi attrasse fu il volo di un uccello, forse un falco, il quale roteava ad ali spiegate a circa 500 metri dal punto in cui mi trovavo.

Avvisai il mio compagno della scoperta e ci accordammo per dirigerci in quel punto. Virai per 180 gradi e improvvisamente vidi una macchia scura puntare verso di me. Quando mi resi conto che un uccello con le ali ripiegate stava piombando direttamente verso la mia cappottina, l'impatto tremendo era già avvenuto. Istantaneamente portai il braccio sinistro verso gli occhi per ripararmeli e aspettai. Mi dirà poi Boano, che vide l'aliante dirigersi paurosamente verso la montagna.

Cercai di non perdere la testa, in quei pochissimi istanti dopo l'urto con il volatile, di cui non conoscevo ancora la specie, cercai di riprendere il controllo del velivolo.

Ricordo che la prima immagine avuta erano stati i pini che fuoruscivano dal monte imbiancato. Pini neri in quella distesa immacolata.

Istantaneamente cabrai e virai per non schiantarmi contro la parete della montagna, controllai i comandi e gli strumenti di bordo; uno sguardo alla quota e un rapido calcolo della distanza dal campo mi persuase



a virare dalla rotta diretta verso l'Aeritalia e di cercare nuovamente quella forza dinamica del vento che mi consentisse almeno di mantenermi a 1.000 m sino al Monte Musiné. Quota minima indispensabile per poter far ritorno al campo di partenza.

Finalmente gli strumenti mi indicarono che avevo ritrovato quella fascia di aria ascendente e che l'aliante veleggiava bene malgrado la maggiore resistenza dovuta alla cappottina frantumata. Nonostante l'aria gelida mi investisse e accusassi un dolore alla spalla per lo scontro avuto, mi misi gli occhiali e cercai di rilassarmi calcolando i danni subiti. Avvertii caldo alla nuca, pensai di avere delle ferite e mi chiedevo a quale volatile imputare tali danni.

Improvvisamente alle mie spalle sentii muovere e grattare contro il sedile e subito dopo una stretta fortissima alla spalla. Istantaneamente girai la testa e vidi un unghione sui 3 cm conficcato nel mio giubbotto.

L'animale era dietro di me ed il calore alla nuca era dovuto al fatto che ci appoggiavo sopra la testa. Buttai la mano sinistra dietro per gettare fuori dall'abitacolo l'intruso, ma nonostante i miei sforzi non riuscivo a liberare la presa dalla spalla.

Volai per circa 10 Km a 30 m dal costone in condizioni drammatiche; da una parte il rapace che cercava di ghermirmi e dall'altra la preoccupazione di mantenermi in ascendenza per non dover cercare un prato.

Si venne a creare una situazione terribile e disperai di poterne uscire; se solo riusciva a toccarmi il collo o il viso con gli artigli o il becco mi avrebbe dilaniato.

Fu a questo punto che mi accorsi che la parte che stringevo era il collo dell'animale. Iniziò così una vera lotta per la sopravvivenza, tenevo il collo del rapace lontano per evitare almeno il becco, mentre sentivo le unghie sul braccio e a tratti sul viso. I miei sforzi

per scagliarlo fuori erano disperatamente vani. Capii che se avessi allentato la mia stretta sul suo collo mi avrebbe attaccato senza possibilità di scampo. Disperatamente strinsi il collo del rapace, le vene delle mie mani gonfiavano rapidamente a causa della fortissima stretta degli artigli attorno al braccio. Nel frattempo continuavo a pilotare con l'altra mano. Strinsi sempre di più, mi rendevo conto che stavo uccidendola, non avrei voluto, ma non avevo scelta.

Continuai in questa scomoda posizione per circa 5 minuti. Finalmente arrivai al Monte Musiné, davanti a me a circa 12 Km il campo di atterraggio. Picchiai l'aliante su quella direzione per affrettare l'arrivo, ma lo spazio non diminuiva mai. Era infreddolito e il male alla spalla si faceva più forte.

Avvisai per radio che sgombrassero la pista perchè non sapevo come sarei atterrato in quelle condizioni ed avendo il benessere cercai la soluzione migliore per poter toccare terra senza ulteriori danni.

Giunto a 5 Km dal campo la presa al braccio cessò quasi di colpo, il corpo si fece pesante, intuì che l'aquila era morta, pensai che era inutile abbandonarla ormai nel vuoto sopra un centro abitato, decisi di tenerla e di mollarla sul campo prima di iniziare la manovra di atterraggio.

A circa duecento metri di quota sulla verticale della pista, dopo un'ampia virata finalmente me ne liberai concludendo felicemente l'atterraggio.

A terra corsi per poter vedere le dimensioni del rapace di cui ancora non mi ero ben reso conto e quando lo vidi in tutta la sua bellezza non potei fare a meno di provare un certo rammarico per essere stato posto nell'alternativa di doverlo sopprimere. Era un'aquila reale maschio dalle dimensioni di 2 m di apertura alare del peso di circa 5 Kg.

Così si è conclusa la mia avventura, ora non mi resta che riparare la cappottina e ritornare a volare, però farò attenzione che se gli uccelli che vedrò spiralarono avranno le dimensioni superiori ad un rondone non mi avranno come compagno di volo... o no!!!

Antonio Beozzi

---

*Sarà poi vera la versione data dal pilota Beozzi?  
A veder la foto sembra proprio che l'aquila abbia vinto la battaglia e si sia impossessata dell'aliante.  
Povero Beozzi, forse sarà stato impagliato!*

E. T. C.



**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.



# VALBREMBO - Emilio Pastorelli

## Un volovelista d'assalto

### SERGIO CAPOFERRI: o Malta o Valbrembo

Si dice che il 1° Pretore d'Assalto italiano sia stato un ex Aliantista, il fatto è che questi ex « Assaltatori » non scherzano, quando cominciano a fare qualcosa la portano sempre a conclusione. Per chi non lo sapesse ancora Sergio Capoferri, durante la seconda guerra mondiale faceva parte del Nucleo Aliantisti Militari d'assalto. Questo lo posso affermare con sicurezza perchè «fra quei simpatici pazzi» (come li definì qualcuno) c'ero anch'io (ed anche il Fausti). In quel lontano 1943 mentre pilotavo uno di quei bestioni magari con 18 quintali di cassette di sabbia in fusoliera, planando da Ponte S. Pietro Capoferri non avrebbe mai potuto immaginare che là sotto, a destra del Brembo, un giorno sarebbe sorto uno degli aeroporti di volo a vela più belli d'Europa e che ne sarebbe stato il presidente. Forse se un certo «sbarco sull'isola di Malta», come era nei piani dello Stato Maggiore Italiano, si fosse realizzato, nutro forti dubbi che Capoferri avrebbe conquistato il suo bel record nazionale e forse non ci sarebbe stato nemmeno Valbrembo.

Chi ha visto quelle piccole cassette di legno (portate a mano distese dai militari) contenenti i resti dei Caduti oltramarini? Ebbene Capoferri e Fausti sarebbero quasi certamente rientrati in Italia così. Solo il caso ha disposto altrimenti. Noi eravamo in quel reparto perchè già piloti d'aliante e c'era la guerra, quella guerra durante la quale, con gli alianti da sbarco, hanno perso la vita centinaia e centinaia di giovani piloti di tutto il mondo.

Quel meraviglioso fantastico mezzo di volo che è l'aliante era stato trasformato in «ordigno di guerra». Ma ahimè «le vie del Signore sono infinite», lo sbarco su Malta non fu attuato ed il Sergio, passato indenne attraverso quegli anni terribili per la nostra nazione, ritornò nella sua Bergamo a riprendere gli studi interrotti. Laureatosi ingegnere diventò un tranquillo e valente professionista. Tutto filava a gonfie vele ma qualcosa mancava nella sua vita, un qualcosa che covava sotto le ceneri da quando aveva smesso di volare. Ci voleva una scintilla. Il caso volle che l'annuale raduno degli ex aliantisti militari si svolgesse all'aeroporto di Orio al Serio. Era il 26 settembre 1965.

Io volavo a Parma. In quei tempi avevamo solo un Canguro. Capoferri e Fausti lo sapevano. Non dico che m'invidiassero ma mi consideravano un po' il «patito» del volo a vela. In me il «sacro fuoco» non si era mai spento e l'attaccamento a tale sport mi portava sempre a spingere gli altri e così devo aver fatto anche con loro «Dai Sergio, perchè non riprendi a volare con il Chicco, il volo a vela, ecc. ecc.».

Non so se fu quella la scintilla che si accese sotto le braci dei due, so solo che nella primavera successiva due maturi signori, ben piantati, varcavano il cancello dell'aeroporto di Orio. Sergio al Chicco: «Alt, Chicco ascoltami, siamo ancora in tempo, se noi due mettiamo il piede qui dentro temo seriamente che fuori non lo metteremo più!». Chicco ha un sussulto, trasale pensieroso e guarda Sergio fisso negli occhi. Fra i due s'instaura certamente un campo magnetico. E' l'intesa! Guarda verso l'aeroporto e dice risoluto «Sergio idem!». Dopo qualche minuto sono davanti all'istruttore Angelo Zoli, il quale li squadra severo: «Voi due se volete fare del volo a vela dovete dimagrire. Così come siete non riuscirete nemmeno ad entrare in un aliante». Ebbene lo credereste? Sergio Capoferri perde in tre mesi quasi 20 Kg e Fausti una diecina. Ripresero a volare a doppio comando con molta umiltà e con la tenacia dei bergamaschi. Il «manico» c'era e Zoli ebbe ben presto le prime soddisfazioni. Nel frattempo si fanno acuti i primi dissidi in seno all'Aero Club di Bergamo tra volo a vela e volo a motore. Zoli che «vedeva lontano» al Capoferri: «Se noi potessimo avere un aeroporto tutto per noi che bel sogno sarebbe!».

1966-1967-1968, tre anni di trattative a non finire. Inizio del 1969 Valbrembo è una realtà. Zoli-Capoferri un incontro prezioso per il volo a vela italiano. Tutti i volovelisti ormai conoscono l'«escalation» del Sergio. «C» d'argento nel 1967. Vince la Lega 2 a Rieti nel 1968 con il «Dart». Nel 1969 quota per il «C» d'oro. Nell'aprile del 1970 quota per il diamante dopo 9 ore di volo.

Nel maggio dello stesso anno fa i 300 prefissati Valbrembo-Marostica e ritorno. Il 14 giugno 1972 conquista il suo terzo diamante con un A.R. di Km 520

(aliante Kestrel 17). Nel 1976 a Vinon è secondo nel Campionato Internazionale di volo a vela in montagna. Era in testa a tre giorni dalla fine. Avrebbe potuto essere pago. Il volo a vela italiano gli doveva già molto. Neanche per sogno. Ha appena iniziato l'assalto ai primati. Il primo a cedere è stato quello della distanza su A.R. con un volo di Km 714 sulle alpi austriache. E' stato il 2 giugno di quest'anno.

Ho rivisto Sergio la prima domenica di settembre ad Asiago in occasione del nostro annuale Raduno Aliantisti. Sull'aeroporto mentre guardavamo insieme l'istruttore Bordin che sull'S.K. 13 portava per aria qualche aliante che aveva nostalgia di cielo mi disse: «Sai Emilio sto pensando seriamente ai 1000».

Sergio Capoferri, un Volovelista d'Assalto che farà certamente ancora parlare di sé. Nei suoi voli di montagna non ci sono segreti: c'è metodo, preparazione ed entusiasmo, Valbrembo può andarne fiera. I semi di Zoli quando il terreno è buono danno sempre i loro frutti. Un «Evviva!» anche per il nostro Angelo nazionale.

*Emilio Pastorelli*

---

P.S. - I fatti su riportati sono realmente accaduti. Qualcuno può pensare leggendo che il Fausti ad un certo punto scompaia nel nulla. Niente di tutto questo. Il nostro Chicco d'oro ha conquistato quest'anno il suo secondo (sudato) Diamante dei 300 Km prefissati sul triangolo Valbrembo - Passo del Tonale - Biasca. Ad Asiago non c'era per via dell'incidente in moto. Lo festeggeremo al prossimo Raduno. Per ora tutti gli aliantisti si complimentano con lui augurandogli che possa presto aggiungere al suo carnet anche il volo dei 500 Km per il suo terzo ed ultimo diamante.

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

**PAGINE DI  
PAGINE DI  
PAGINE DI**

**VOLO  
A  
VELA**



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

**ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!**

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

# VALBREMBO - Ruggero Ancillotti

## L'onda fascinosa

Aeroporto Valbrembo, 31 Agosto 1978

Sono le 9,30 quando arrivo a Valbrembo e vi trovo già Massimo Colombo impegnato a lustrare il LIBELLE CLUB I-NAIR ai bordi del campo: come al solito mi ha preceduto, è così dall'anno scorso quando frequentavamo la scuola di volo. Onnipresente Zoli si aggira tra la palazzina, hangar e pista perennemente occupato (per la cronaca devo aggiungere che non a caso, si dimostra lungimirante affidando il barografo a Massimo).

Soli, padroni del campo, appoggiati all'ala del LIBELLE col naso in su, osserviamo il cielo.

La perturbazione passata la sera prima ci ha regalato una post-frontale, l'azzurro terso e primaverile ci sembra lussuoso per una giornata d'agosto e diversi cumuli leggermente all'interno dei rilievi che incorniciano la pianura, promettono bene.

La mattinata trascorre velocemente animata dai nuovi arrivati come il «Tuttofare» Massoni, gli allievi Cestari e Lorenzutti e i voli RAI dei nuovi fiammanti TWIN-ASTIR dell'Ae.C.I.

Il vento a terra è quasi nullo ma in quota assume una precisa direzione da nord-ovest. (Buon segno...).

Dopo aver mangiato un panino, siamo ambedue in linea e verso le 12,30 Massimo Colombo decolla, sgancia a 700 mt sulla Croce dell'Ubione e subito sale bene in una buona termica, io dietro di lui con il vecchio ASK-13 I-PLOC; per quanto brevettati entrambi nel 1977, Massimo ha fatto voli da aquila mentre io sono ancora fermo al biposto.

Il traino procede un po' movimentato, sgancio nello stes-

so posto di Massimo e dopo una certa fatica iniziale aggancio bene e salgo. Colombo a 2200 mt lascia l'ascendenza e si dirige verso l'Albenza mentre anch'io prendendo quota abbastanza comodamente studio il cielo. In pianura un velo di foschia si estende dall'aeroporto di Orio al Serio in poi (destinato a scomparire con il rinforzare del vento, più tardi si vedranno gli Appennini), il cielo è privo di cumuli dall'Albenza fino alla Grigna con un orizzonte perfetto. Si vede il Monte Rosa e a nord ci sono molte formazioni cumuliformi ma le cime più alte come il Bernina appaiono incappucciate. La Svizzera è in pieno STAÜ, le termiche sono inclinate a sud, a est i cumuli sono regolari ed in base all'ultima osservazione da 2000 mt mi dirigo verso Selvino.

Sono sui 3000 mt in ritorno dal Monte Alben quando mi giunge per radio la voce di Colombo che annuncia l'onda sul Resegone e la quota di 4000 mt. Queste sono cose che succedono sempre solo a lui!

La giornata già favolosa si completa e Brasca e Schwab decollano in cerca dell'onda. Con rammarico Massimo non può sfruttare in pieno il successo perchè nonostante abbia l'ossigeno a bordo il boccaglio è rimasto a terra.

A 4500 mt circa lascia il flusso e va sulla Grigna dove incontra fortissime turbolenze che lo costringono ad una rapida e timorosa ritirata verso il più sicuro Resegone con una forte perdita di quota tra andata e ritorno.

Avvicinandomi in planata dal Canto Alto tra discendenze preoccupanti, giungo sui costoni dell'Albenza a 1400 mt dove cerco di far quota, ma a causa della mia imperizia e del vento che, rinforzato, ha reso a tutti le cose più difficili, impiego una buona mezz'ora in numerosi tentativi per portarmi a 2000 mt dove le cose si fanno più regolari.

Mentre noi assaporiamo il fascino delle alte quote (Colombo sempre il più bravo è di nuovo in onda a 3000 mt) per chi è basso invece le cose sono difficili ed i veterani sovraccitati sono costretti a desistere.

Io una volta giunto tra il Pertüs ed il Resegone, trovo condizioni favorevoli, in comode spirali con valori dai 3 ai 5 mt s mi porto a 3500 mt dove scopro l'ebbrezza dell'onda; a 70 Km h, prua a nord salgo in assoluta calma con valori a fondo scala. Aiutato da Massimo che più in alto ha la posizione migliore.

La mia prima onda!... Mi appare tutto fantastico, l'entusiasmo cancella il freddo che a quella quota si fa sen-



tire (incoscienza giovanile, il pensiero dell'anossia è molto lontano).

La radio tra Massimo e me, nonostante la buona abitudine di Valbrembo, è usata frequentemente per scambiarsi le emozioni ed i consigli del momento.

Chi legge lo saprà bene, sono momenti stupendi, Gritti anche lui in volo, indirettamente ci fa i complimenti e noi tocchiamo letteralmente il cielo con un dito.

Si sale, anche sfruttando l'onda pedestramente come faccio io, la quota si accumula e Massimo è a 4900 mt e io a 4400 mt allorchè ci arriva implacabile la voce di Zoli ordinandoci la discesa con un patriarcale: «Tornate a casa».

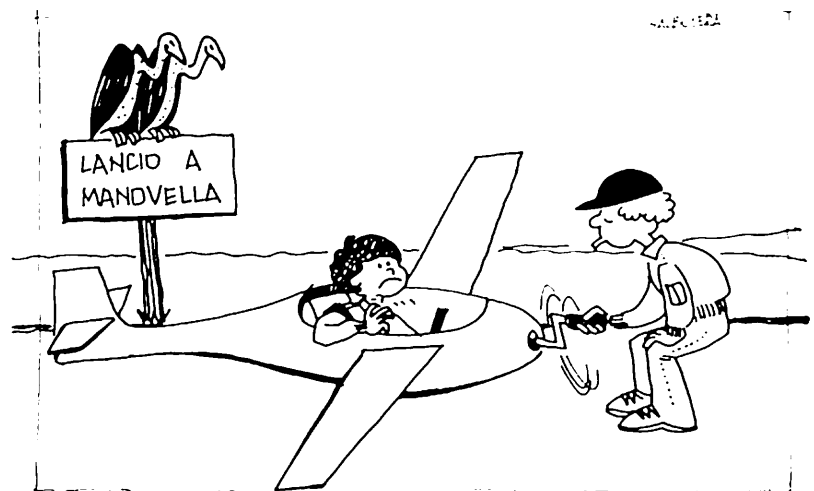
Senza fretta e con un vivo rimpianto lasciamo ambedue il flusso, il mondo da 4000 mt è molto bello ed a ovest vedo chiaramente il lago di Varese e la tentazione contrastata di una planata verso Calcinate per ultimare il «C» d'argento è troppo grande ma, Zoli pensa bene a farla passare...

Scendiamo, personalmente stupito della mia fortuna, godendo la planata con i barografi pingui di un guadagno di quota «Oro» atterrando dopo circa 3h e 1/4; ma già sulla strada del ritorno i «se» ed i «ma» affollano la mente... avremo altre occasioni!

Questi appunti scritti a caldo dopo l'entusiasmo ed il

rimpianto per l'esperienza forse irripetibile per tanto tempo, sono il resoconto senza pretese dei primi passi e dell'entusiasmo che due diciottenni provano per il volo a vela scoprendo a poco a poco la bellezza e le possibilità di questo sport.

*Ancillotti Ruggero*



**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**  
**CARIPLO**

**la tua  
banca**

**CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE**



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

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

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

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

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

**HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE**

Tel. 0746/638956  
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO  
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247  
 Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO  
 STAGIONI**

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

**HOTEL MIRAMONTI (da Checco)**

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

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)**

Piazza Cavour 19  
 Tel. 0746/44171 - RIETI

**HOTEL SERENA**

Viale della Gioventù 17  
 Tel. 0746/45343 - RIETI

**RISTORANTE CHECCO  
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10  
Tel. 0746/44271 - RIETI

**PASTICCERIA E GELATERIA  
«S. HONORE'»**

Via Cintia 154  
Tel. 0746/47723 - RIETI

**TAPIS VOLANT**  
Tappeti orientali, cineserie,  
oggettistica

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

**ACCONCIATORE PER UOMO  
Bizzarri Domenico**

Via Pennina, 37-a - RIETI

**PRODOTTI TALMONE**

Piazza del Comune 16  
Tel. 45259 - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA  
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**MUSICA - SPORT**  
Luciani Aimone

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

**CARTOLIBRERIA SAPERE**

Viale Maraini - RIETI

**RISTORANTE VOLO A VELA**

Al vostro servizio sul campo di volo

**PORCELLANE CRISTALLERIA  
ARGENTERIA  
De Angelis Elio**

Via Velinia - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO  
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97  
Tel. 0746/47713 - RIETI

**ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO**

Via Paolessi 50-52 - RIETI

**GRASSI SPORT**

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO  
Angelucci Nazzareno**

Piazza XXIII Settembre  
Tel. 0746/43712 - RIETI

**FRANCO - BOUTIQUE UOMO**

Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI

**«IDILLIO» - Barber Shop**

Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI