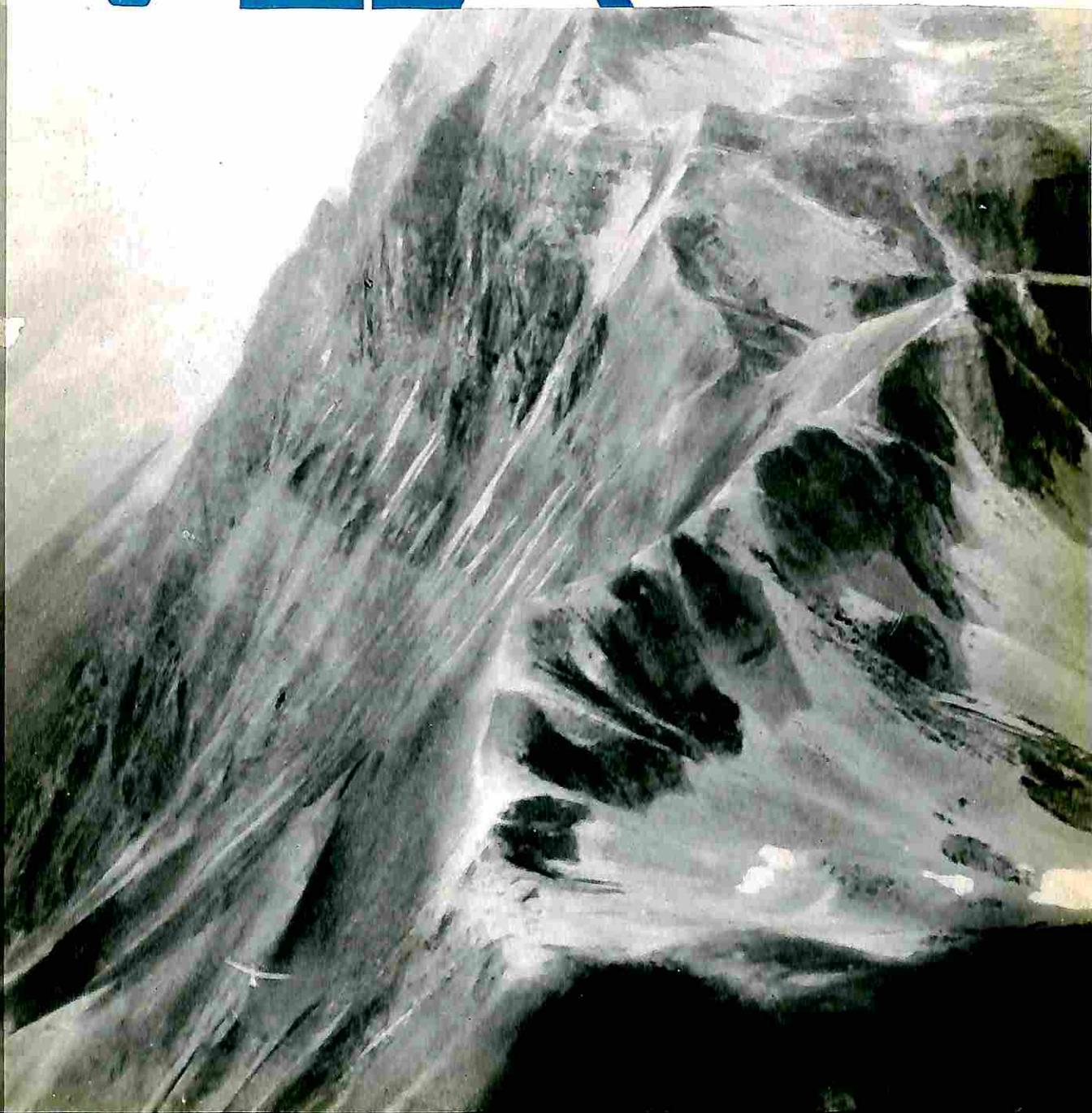


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 57



AGO.-SET. 1965





Primo: Penaud - Secondo: Vergani

Gare straordinarie quest'anno a Rieti

Nove prove d'altissimo livello in soli dodici giorni.

Per la prima volta in Italia triangolo e andata e ritorno di 300 Km.

Superati i 400 Km nella distanza libera. Percorsi 42.500 Km in 1.000 ore di volo.

Undici distanze valide per l'insegna d'oro F.A.I. e 15 « diamanti ».

Battuti cinque record nazionali di cui tre femminili.

Anche quest'anno Rieti è stata la sede ideale per la disputa dell'ormai consueto « Trofeo Bonomi », la nostra più importante manifestazione volovelistica, a cui questa volta non è stato abbinato il tradizionale conferimento del titolo di Campione d'Italia, per quella diffusa consuetudine di non mettere in palio il titolo nazionale l'anno in cui si disputa quello mondiale.

Nondimeno, il livello di quest'ultima edizione del « Trofeo Bonomi » è stato, dai tempi della sua istituzione, di gran lunga il più elevato sotto ogni aspetto. Tanto che, questa volta, il fresco ricordo della strabiliante competizione mondiale, ha fatto, a confronto con la nostra gara, un contrasto un po' meno stridente di quello degli scorsi anni. E di questo progresso sono testimonianza risultati quali solo un elevato grado di preparazione tecnica poteva permettere; giacchè non è da credere che le generose condizioni atmosferiche si siano presentate a Rieti quest'anno per la prima volta. Il fatto è che, per l'addietro, esse sarebbero state utilizzate soltanto da pochi fuoriclasse, mentre oggi un buon numero di piloti ha dimostrato di aver raggiunto una maturità tale da incoraggiare l'assegnazione di gare ancor

più impegnative, quasi al limite delle risorse della nostra penisola.

Bisogna qui rilevare che, se elevato è stato il livello tecnico di cui i concorrenti hanno dato prova, straordinario è stato poi lo spirito sportivo che li ha animati; e non soltanto per ciò che riguarda la tensione agonistica, l'impeto giovanile e lo spirito d'emulazione, che una gara siffatta sempre suscita, ma soprattutto per una spontanea corrente di simpatia che, al di sopra di ogni egoismo, ha mantenuto uniti i concorrenti, non nella rivalità di una tenzone, ma nella solidarietà di un cimento comune.

Questo spirito di collaborazione reciproca abbiamo potuto constatare soprattutto nel nutrito scambio di indicazioni che i piloti si trasmettevano in volo per mezzo delle radio, di cui quest'anno s'è fatto grande uso, segnalando a chi si trovava in difficoltà l'ascendenza salvatrice, e mantenendo così in gara chi forse già si rassegnava a un prematuro atterraggio. E segnalazioni di tale sorta non sono state dispensate nel ristretto ambito di piloti appartenenti ad un medesimo gruppo sportivo; al contrario, senza alcuna discriminazione, ognuno ha cercato di togliere d'impaccio chiunque si trovasse in diffi-

coltà, magari a discapito della propria posizione in classifica, ma con la rassicurante certezza di ricevere dagli altri ciò che non si era esitato a dare. E crediamo che al conseguimento degli eccellenti risultati di quest'anno, sia valso non poco questo affiatamento generale, quasi un grandioso gioco di squadra abbia sorretto tutti i partecipanti, protesi alla conquista di ardue mete.

A ciò si deve aggiungere, dal lato organizzativo, una più razionale divisione dei partecipanti secondo categorie e l'adozione di una formula simile a quella usata nel corso degli ultimi Campionati Mondiali.

La prima innovazione mira a porre in evidenza la scala dei valori nell'ambito di due raggruppamenti più omogenei, senza quel contrasto tanto clamoroso, ma in sé poco significativo, di capacità troppo impari. I concorrenti sono pertanto divisi in due categorie denominate Lega 1 e Lega 2. Nella prima sono ammessi solo concorrenti che abbiano al loro attivo non meno di trecento ore di volo su aliante, mentre nella seconda sono iscritti quelli che ne hanno almeno centocinquanta. Nella Lega 1, inoltre, vengono iscritti i piloti, nella 2, invece, gli alianti, sui quali possono alternarsi, nelle varie prove, fino a tre piloti.

Le iscrizioni dei piloti salgono così al bel numero di 25 nella Lega 1, per un totale di 23 alianti, due dei quali, biposto, accolgono anche un copilota. Le iscrizioni degli alianti nella Lega 2 ammontano a 10 unità, con la partecipazione di 14 piloti.

La rappresentanza femminile vede questo anno in lizza tre elementi: la Signora Adele Orsi e la Signorina Patrizia Europa (copilota di Mantica) nella Lega 1, la Signorina Silvia Bellini Trinchi nella Lega 2.

Mentre nella Lega 2 la maggior parte dei concorrenti è nuova alle gare nazionali, nella Lega 1 sono presenti quasi tutti i campioni del volovelismo italiano. Mancano purtroppo i piloti Leonardo Brigliadori e Attilio Pronzati, i quali, avendo partecipato ai Campionati Mondiali di Volo a Vela, si trovano nell'impossibilità di prender parte a queste gare. Per gli stranieri, ospiti, com'è ormai simpatica consuetudine, è presente il giovanissimo

campione francese Penaud, con un fiammante « Edelweiss ».

I volovelisti italiani sono in gara con: 20 « M 100-S », 3 « Uribel », 2 biposto « CVV8 », 3 « Skylark », 1 « CPV 1 », 1 « Ka 6 », 1 « Mucha S », 1 « Passero ». Essi appartengono agli Aero Clubs di Bergamo, Modena, Rieti, Padova e Torino, nonché al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, al Gruppo Valzania di Como, al Centro Politecnico del Volo di Milano, al Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino.

La seconda innovazione di cui s'è fatto cenno, riguardante la formula per l'assegnazione del punteggio in ciascuna prova, mira a ridurre il distacco fra il primo classificato e gli altri concorrenti, specialmente nelle prove in cui il numero dei piloti arrivati sia assai basso rispetto a quello dei partiti, e cioè laddove la solitaria prestazione di pochi possa imputarsi al fattore « fortuna ». Ed ecco, più in particolare, le modalità della formula:

Il vincitore di una prova (sia di distanza che di velocità) può prendere 1.000 punti solo se almeno il 60% dei partenti ha superato la « distanza di qualificazione » fissata per ogni prova secondo le condizioni meteo. Se la percentuale scende al disotto di quella suddetta il punteggio del vincitore è inferiore ai 1000 punti, di modo che si attenua la differenza fra il punteggio del vincitore e dei primi classificati rispetto a quello degli altri concorrenti.

Quando la percentuale scende al disotto del 20% la prova non ha valore agli effetti della classifica.

Calcolato il punteggio del vincitore, sia per le prove di distanza che di velocità, si calcolano i punteggi degli altri concorrenti.

Per le prove di distanza il punteggio dei concorrenti è proporzionale alla distanza percorsa rispetto a quella del vincitore. *Per le prove di velocità* il punteggio assegnato al vincitore è diviso in due parti: una per la velocità, una per la distanza. Per attenuare il fattore « fortuna » il punteggio per la velocità è proporzionale al numero dei concorrenti che hanno completato la prova. La differenza di punteggio fra vincitore e 2° classificato aumenta con l'aumentare del numero dei concorrenti che hanno completato la prova.

Elenco concorrenti iscritti Lega 1

N° di Gara	Concorrente	Ente di appartenenza	Tipo Aliante
1	ORSI Giorgio	C.S.V.V.A. - Varese	Skylark 3F
3	MANTICA Umberto	C.P.V. - Milano	C.V.V.8.
7	FERRERO Marco	Aero Club Torino	Passero
9	FERRARI G. Antonio	Aero Club Modena	Skylark 3F
10	KALCKREUTH-BARAZZETTI	N. Valzania Como	C.V.V.8.
12	MOTTA Carmelo	Aero Club Torino	M. 100/S
14	ZANETTI Umberto	C.P.V. - Milano	C.P.V. 1
16	GIUSTI Guglielmo	C.S.V.V.A. - Varese	M. 100/S
20	ZOLI Angelo	Aero Club Bergamo	M. 100/S
28	PENAUD Jean Claude	Ae.C. Angers - Francia	Edelweiss
32	BERTOLI Umberto	C.S.V.V.A. - Varese	M. 100/S
33	RASINI Cesare	Ae.V.M. - Milano	Uribel
39	ORSI Adele	C.S.V.V.A. - Varese	Skylark 4
40	LAMERA Fiorenzo	Aero Club Torino	M. 100/S
41	MANZONI Roberto	C.S.V.V.A. - Varese	M. 100/S
52	PILUDU Ferruccio	Aero Club Rieti	M. 100/S
60	BUCCERI Agostino	Aero Club Padova	M. 100/S
72	PECCOLO Lorenzo	Aero Club Torino	M. 100/S
74	CASTAGNO Franco	Aero Club Torino	M. 100/S
76	MORELLI Piero	C.V.V.P. - Torino	M. 100/S
90	URBANI Paolo	Aero Club Rieti	M. 100/S
141	VERGANI Walter	C.S.V.V.A. - Varese	M. 100/S
181	PEROTTI Giovanni	Aero Club Torino	Ka 6

Elenco concorrenti iscritti Lega 2

N° di Gara	Concorrente	Ente di appartenenza	Tipo Aliante
4	CASAGRANDE E.	Aero Club Rieti	M. 100/S
29	AGRESTA Paolo	C.P.V. - Milano	Uribel B
31	BELLINI TRINCHI S.	C.N.V.V. - Rieti	M. 100/S
34	MARIETTI Stefano	Ae.V.M. - Milano	Uribel
44	FRAENZA Nicola	A.V.A.L. - Varese	Mucha S
47	CALANDRIN-PILAT	Aero Club Padova	M. 100/S
71	DELLA CHIESA Carlo	C.V.V.P. - Torino	M. 100
111	CARRER Danilo	C.P.V. - Milano	M. 100/S
411	VERONESI KUFFERLE	A.V.A.L. - Varese	M. 100/S
711	ALTIERI-FABRI	C.P.V. - Milano	M. 100/S

La cerimonia di apertura delle gare.

Lunedì 2 agosto, sin dal primo mattino, il campo si anima della solerte operosità che suole caratterizzare l'imminente inizio delle gare. Gli aiutanti di squadra schierano gli alianti secondo l'ordine sorteggiato il giorno precedente e si affaccendano attorno alle rispettive macchine, mentre si attende l'arrivo delle autorità per dare inizio alla cerimonia d'apertura delle gare. Alle 10 ecco giungere l'elicottero recante il Gen. Bucchi, Comandante la 2° Regione Aerea, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e del Segretario Generale del Ministero della Difesa; è poi la volta di quello recante il Sottosegretario alla Difesa On. Guadalupi, in rappresentanza anche del Ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile e di quello del Turismo e Spettacolo, insieme con il Sen. Fenoltea, Sottosegretario al Lavoro e alla Previdenza Sociale. Nel frattempo si susseguono gli arrivi di numerose altre autorità aeronautiche e della Provincia di Rieti: il Gen. Garreto, in rappresentanza del Gen. Santini, Ispettore Generale dell'Aviazione Civile, il Gen. Nannini, Presidente dell'Aero Club di Rieti, Monsignor Cavanna, Vescovo di Rieti, il Dott. De Julii, Sindaco di Rieti, il Dott. Goffredi, Vice Prefetto di Rieti, il Questore Dott. Marchetti, il Col. Sconci, Comandante del Presidio Aeronautico di Rieti e altre personalità della Provincia.

Si è quindi svolta la breve e cordiale cerimonia d'apertura, nel corso della quale il Gen. Donno, Segretario Generale dell'Ae.C.I., ha rivolto il saluto alle Autorità e ai concorrenti a nome del Dott. Palma, Commissario Straordinario dell'Aero Club d'Italia. Egli ha detto tra l'altro. « Non occorre che io mi soffermi a sottolineare come lo sport volovelistico, di cui voi siete così appassionati e valenti cultori, sia, fra la vasta gamma delle varie forme sportive, indubbiamente una delle più nobili ed avvincenti, anche perchè presuppone il possesso di spiccate doti e di peculiari virtù che costituiscono patrimonio non comune a tutti, e senza le quali, comunque, è difficile, per non dire impossibile, praticare con successo

qualsiasi sport di alto livello ». Ha poi così proseguito: « Ma in questa presenza io intravedo anche un sintomo incoraggiante dal quale sono portato a formulare un ardente auspicio: quello cioè che dinanzi allo sport aeronautico, nel suo complesso, abbiano finalmente ad aprirsi più favorevoli prospettive e che su di esso possano riversarsi, da parte dei competenti organi governativi, cura ed attenzione di più estesa portata pratica, in maniera che aiuti finanziari più cospicui intervengano per sostenerlo ed incoraggiarlo, consentendone così un inserimento maggiormente consistente nella vita sportiva del Paese ».

Ha risposto, a nome del Governo, l'On. Guadalupi, che ha avuto parole di alto riconoscimento per i valori dello sport volovelistico, i quali non si limitano al solo piano tecnico-professionale, ma, per il complesso delle peculiarità spirituali che tale attività assomma in sè, investono anche quello etico e sociale.

Al termine dei discorsi inaugurali, Rovesti ha illustrato alle Autorità ed ai concorrenti la situazione meteorologica ed alle ore dodici sono iniziate le partenze.

2 Agosto 1965 - Prima prova: Gara di velocità sul percorso Rieti-Assisi-Rieti Km 147

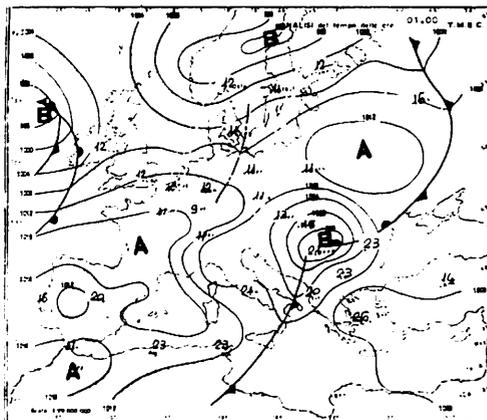


Fig. 1 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 2 agosto 1965

La situazione meteorologica generale sul Mediterraneo è comandata dall'Anticiclone Atlantico, attorno al quale ruotano le perturbazioni. Un sistema frontale, collegato ad una depressione con minimo di 996 mb ad Ovest dell'Irlanda, comincia ad interessare la Gran Bretagna e la Francia settentrionale nel suo movimento verso levante. Un'altra depressione, con minimo su Jugoslavia e Romania, interessa con moderato gradiente il versante Adriatico. Il sistema frontale collegato a detta

depressione è di moderata intensità e trasla verso levante attenuandosi. Sull'Italia Centrale circola aria umida ed instabile ed il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto sulla valle di Rieti rivela la possibilità di formazioni cumuliformi fin dalle prime ore del mattino, con base iniziale attorno a 1.500 m in pianura ed a 2.000 m in montagna. Tali formazioni cumuliformi sono associate ad una buona attività termoconvettiva, che risulterà ben organizzata a partire dalle ore 12. I venti

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti
1	PENAUD Jean Claude	68,987	1.000
2	VERGANI Walter	63,644	896
3	GIUSTI Guglielmo	60,218	832
4	KALCKREUTH-BARAZZETTI	58,741	807
5	MANZONI Roberto	57,471	786
6	MOTTA Carmelo	56,435	768
7	FERRARI G. Antonio	56,333	767
8	PEROTTI Giovanni	56,279	766
9	PILUDU Ferruccio	56,154	764
10	BERTOLI Umberto	55,763	757
11	BUCCHERI Agostino	54,856	742
12	LAMERA Fiorenzo	54,333	734
13	ORSI Adele	52,526	706
14	ZOLI Angelo	52,220	701
15	PECCOLO Lorenzo	50,704	678
16	ORSI Giorgio	50,510	675
17	ZANETTI Umberto	50,146	670
18	MANTICA Umberto	50,037	668
19	RASINI Cesare	49,629	662
20	MORELLI Piero	48,841	651
21	CASTAGNO Franco	48,519	646
22	URBANI Paolo	44,507	591
23	FABRI Gianni	43,003	572
24	FERRERO Marco	41,986	559

Lega 2

Classifica	Aliante	Pilota	Km/h	Punti
1	M.100/S	PILAT	49,915	1.000
2	M-100-S	ALTIERI	46,994	920
3	URIBEL B	AGRESTA	46,539	908
4	URIBEL	MARIETTI S.	43,659	835
5	M-100-S	CASAGRANDE E.	42,815	815
6	M-100-S	CARRER D.	42,478	807
7	M-100-S	BELLINI TRINCHI S.	38,723	721
8	M-100	DELLA CHIESA C.	Km. 61,5	125

sono deboli o moderati dal suolo a 1.500 m e soffiano dai quadranti occidentali. A 2.000 m si registra una intensità di 10 Kts con direzione da 300°; a 3.000 m 25 Kts da 260°; a 5.000 m 50 Kts da 270°.

La gara si svolge regolarmente per tutti i concorrenti, ed il campione francese Penaud è il vincitore, che compie i 147 Km del percorso alla media oraria di Km 68,987, aggiudicandosi 1.000 punti.

Il pilota Nicola Fraenza dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia si è ritirato dalla competizione in seguito alla rottura del suo aliante durante un volo prova compiuto prima dell'inizio della prima gara.

Nella pagina precedente abbiamo riportato la classifica completa della gara per le due Leghe.

3 Agosto 1965 - Seconda prova: Distanza libera

La situazione generale del tempo sull'Europa alle ore 07.00 presenta una depressione con minimo di 998 mb sul Mare del Nord, interessa la Francia e marginalmente l'arco alpino. Il sistema frontale ad essa collegato nel suo movimento verso Levante interessa le regioni alpine italiane. Sulla Spagna e sul Mediterraneo Occidentale persistono alte pressioni. Sull'Italia e sui Balcani tende a stabilirsi un campo di pressioni medie a debole gradiente. Sopra i 2.000 m soffiano forti venti occidentali associati ad una corrente a getto da WNW. Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto sulla valle di Rieti alle ore 07.00 si rileva l'esistenza di uno strato isotermico dal suolo a 1.000 m QNH. Questo strato verrà termicamente labilizzato con una temperatura in superficie di circa 22°C; mentre occorreranno 25°C perchè le correnti ascendenti possano dar luogo alla formazione di cumuli con base di condensazione a circa 2.200 m in pianura e 2.500 m in montagna. Lo sviluppo delle nubi cumuliformi sarà arrestato a 2.800 m da una notevole inversione termica ivi esistente, nonchè dal forte vento, che rovescierà la parte superiore dei cumuli frenandone ulteriormente lo sviluppo verticale.

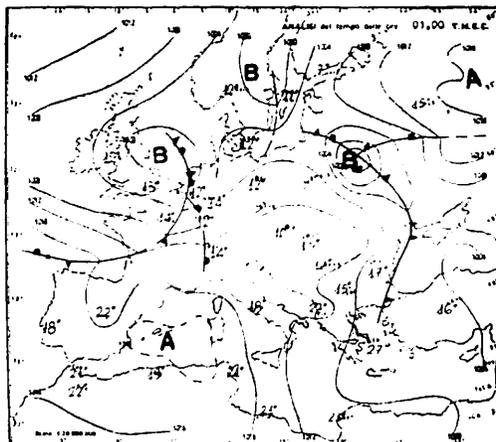
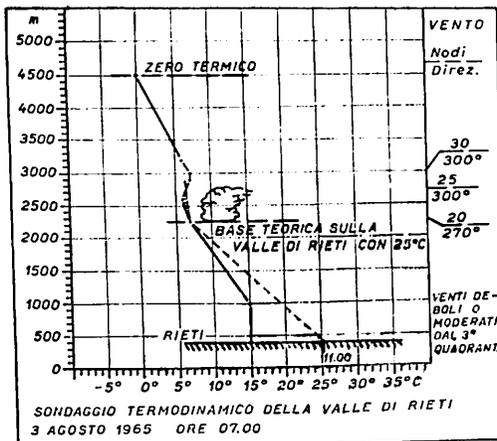


Fig. 2 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 3 agosto 1965

La previsione meteo non è facile. Tuttavia, poichè il vento non dovrebbe estendersi agli strati sottostanti ai 2.000 m di quota, la Commissione preposta alla scelta del tema di gara decide l'effettuazione di una corsa sul circuito triangolare Rieti, Foligno, Todi, Rieti. Ma l'esistenza del getto in quota fa sentire ben presto la sua influenza anche negli strati inferiori dell'atmosfera. Poco prima di mezzogiorno la stazione meteo del Monte Terminillo segnala infatti un forte vento da 300° con raffiche di 40 Kts, mentre in superficie il vento soffia con intensità di 15-20 Kts da NW.

Mancano pochi minuti alle partenze. Concorrenti ed organizzatori sono perplessi... È ormai evidente che la corsa su circuito

Fig. 3



triangolare è irrealizzabile per il sopraggiunto forte vento contrario su un lato del percorso. Non resta quindi che cambiare in extremis il tema di gara, oppure annullare la prova. Dopo rapide consultazioni la Commissione propende per la prima soluzione e la prova del giorno viene cambiata in « distanza libera ». Non mancano i... mugugni. Ma tant'è: quando esistono correnti a getto in quota tutte le sorprese sono possibili e, volenti o nolenti, organizzatori e concorrenti deb-

bono adattarsi alle condizioni imposte da queste rapide ed imprevedibili evoluzioni della situazione meteorologica.

Molti piloti desiderano dare come meta prefissata « Palazzo San Gervasio » per i 300 Km del « C » d'oro... col diamante; tutti vogliono partire col barografo, tutti... hanno fretta, qualcuno smoccola. Alle 12,17 con poco più di un quarto d'ora di ritardo sul previsto, iniziano finalmente le partenze. I decolli avvengono secondo la classifica della prima prova. Pe-

Legg 1

Classifica	Concorrente	Distanza in Km	Punti Gara	Classifica Generale
1	PEROTTI Giovanni	403,000	1.000	1766 1°
2	MOTTA Carmelo	378,500	939	1707 3°
3	PENAUD Jan Claude	305,500	758	1758 2°
4	PILUDU Ferruccio	280,500	696	1460 6°
5	MANZONI Roberto	275,500	684	1470 5°
6	VERGANI Walter	257,500	639	1535 4°
7	KALCKREUTH-BARAZZETTI	241,000	598	1405 7°
8	FERRARI G. Antonio	236,500	587	1354 8°
9	CASTAGNO Franco	212,000	526	1172 13°
10	BERTOLI Umberto	210,000	521	1278 9°
11	FERRERO Marco	195,000	484	1043 16°
12	BUCCHERI Agostino	192,500	478	1220 11°
13	ZOLI Angelo	192,000	476	1177 12°
14	GIUSTI Guglielmo	167,000	414	1247 10°
15	ORSI Adele	150,500	373	1079 15°
16	LAMERA Fiorenzo	139,500	346	1080 14°
17	RASINI Cesare	63,000	156	818 17°
18	MORELLI Piero	52,500	130	781 18°
19	PECCOLO Lorenzo	—	—	678 19°
20	ORSI Giorgio	—	—	675 20°
21	ZANETTI Umberto	—	—	670 21°
22	MANTICA Umberto	—	—	668 22°
23	URBANI Paolo	—	—	591 23°
24	FABRI Gianni	—	—	572 24°

Legg 2

Classifica	Aliante	N° di gara	Piloti	Distanza Km	Punti Gara	Classifica Generale
1	M. 100-S	71	DELLA CHIESA Carlo	197,500	300	425 8°
2	URIBEL	34	MARIETTI Stefano	102,000	155	990 2°
3	M. 100-S	47	CALANDRIN-PILAT	53,500	81	1080 1°
4	M. 100-S	411	VERONESI-ALTIERI	—	—	920 3°
5	URIBEL B	29	AGRESTA Paolo	—	—	908 4°
6	M. 100-S	4	CASAGRANDE Emiliano	—	—	815 5°
7	M. 100-S	111	CARRER Danilo	—	—	807 6°
8	M. 100-S	31	BELLINI TRINCHI Silvia	—	—	721 7°

naud è il primo a decollare ed a prendere la rotta del Sud, subito dopo lo sgancio. Il veleggiamento non è facile. Le termiche sono disturbate dal forte vento, dalla turbolenza dinamica e da quella associata allo strato limite inferiore del getto. I fenomeni di sottovento costringono i piloti a procedere con prudenza: correnti discendenti, turbolenza di rotore... effimeri movimenti ondulatori, mettono a dura prova l'abilità dei concorrenti. Molti ritornano al campo di Rieti per ritentare una seconda partenza, altri sono costretti a prender terra a soli 50 Km dalla base, altri ancora proseguono la corsa verso Sud per 100... 200... 300... 400 Km. Gianni Perotti, dell'Aero Club di Torino, raggiunge Metaponto nel Golfo di Taranto, a 403 Km in linea retta da Rieti, Carmelo Motta, pure dell'Ae.C. Torino, percorre 378,5 Km ed atterra in un prato nei pressi di Ginosa, davanti alla casa della cognata..., il francese Penaud raggiunge la periferia di Potenza, a 305,5 Km da Rieti.

Riportiamo nella pagina precedente le distanze percorse dagli altri concorrenti ed il punteggio conseguito da ognuno in questa prova e quello totalizzato nella classifica generale.

5 Agosto 1965 - Terza prova: Corsa su triangolo di 204 Km sul percorso Rieti-Gran Sasso- Foligno-Rieti

Dopo un giorno di sosta per dar modo ai concorrenti di rientrare a Rieti dalle lontane località ove avevano atterrato nella precedente prova di distanza libera, il giorno 5 agosto è stata effettuata la terza prova.

La situazione generale è caratterizzata da un campo di alte pressioni livellate che interessa tutto il Mediterraneo e l'Europa Centro-meridionale. In superficie venti deboli variabili a regime di brezza; dalla quota di 2.000 m, venti da NW con intensità di 5-8 Kts. A 5.500 m venti dalla stessa direzione con tendenza a ruotare da W con intensità di 20 Kts.

Formazioni cumuliformi con base iniziale a 2.200 m sui costoni di Poggio Bustone alle ore 11.30 - a 2.700 m sul Terminillo alle ore 10.30 - a 3.000 m sul

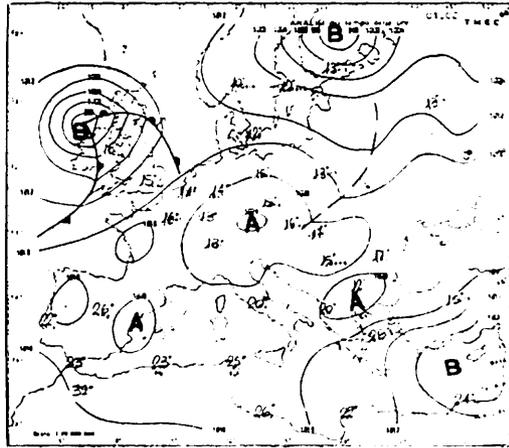


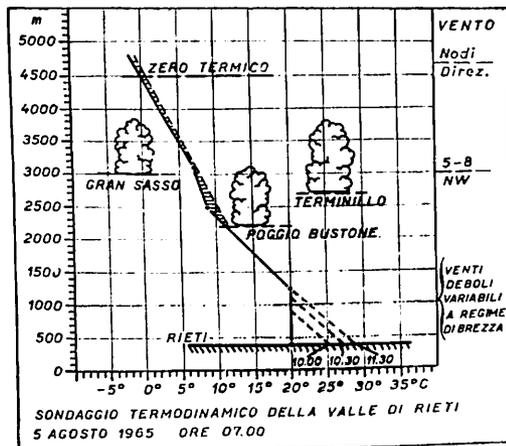
Fig. 4 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 5 agosto 1965

Gran Sasso alle ore 10.30. Sviluppi verticali di 1.000 - 1.500 m.

Buone condizioni termiche su tutto il percorso della gara.

Tutti i concorrenti hanno tagliato il traguardo di partenza, posto a metà campo, a meno di 1.000 metri, dopo essere stati sganciati dai rimorchiatori a quota 700. La corsa ha visto la vittoria di Vergani del Centro Alpino di Varese alla media di 73,067 Km/ora che costituisce anche un nuovo primato nazionale sul triangolo

Fig. 5



di 200 Km. Anche il primato femminile sullo stesso percorso è stato battuto dalla Sig.ra Adele Orsi, la quale si è piazzata al 9° posto alla media oraria di 63,276 Km.

Per la Lega 1, tutti i concorrenti partiti sono rientrati a Rieti, mentre degli otto partiti in Lega 2, solo quattro hanno completato il triangolo. Ha vinto la Lega 2 l'aliante M-100-S dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia, pilotato da Veronesi alla media di Km/ora 59,722.

La classifica generale di Lega 1 che dopo la seconda prova aveva in testa Perotti seguito dal francese Penaud, ha subito qualche variazione; in testa è ora di nuovo Penaud con 2.700 punti, seguito da Perotti con 2.544, da Vergani con 2.535 e da Manzoni con 2.515.

In Lega 2, il n. 34 pilotato da Marietti, scavalca il 47 e guadagna in classifica generale il primo posto con 1.951 punti, seguito dall'aliante n. 411 con 1.920.

Ecco le classifiche complete:

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	VERGANI Walter	73,067	1.000	2.535 3°
2	MANZONI Roberto	70,123	945	2.415 4°
3	PENAUD Jean Claude	69,996	942	2.700 1°
4	FERRARI G. Antonio	69,916	941	2.295 6°
5	ORSI Giorgio	66,934	887	1.562 18°
6	LAMERA Fiorenzo	65,135	856	1.936 12°
7	MORELLI Piero	64,688	849	1.630 16°
8	BERTOLI Umberto	64,529	846	2.124 9°
9	ORSI Adele	63,267	825	1.904 14°
10	ZANETTI Umberto	63,223	824	1.494 19°
11	KALCKREUTH-BARAZZETTI	62,465	812	2.217 8°
12	ZOLI Angelo	62,006	804	1.981 11°
13	PEROTTI Giovanni	60,370	778	2.544 2°
14	PILUDU Ferruccio	60,005	772	2.232 7°
15	PECCOLO Lorenzo	59,302	761	1.439 21°
16	GIUSTI Guglielmo	58,069	742	1.989 10°
17	CASTAGNO Franco	56,702	722	1.894 15°
18	BUCCERI Agostino	54,380	688	1.908 13°
19	MOTTA Carmelo	54,280	686	2.393 5°
20	RASINI Cesare	51,930	654	1.472 20°
21	MANTICA Umberto	50,402	633	1.301 22°
22	FABRI Gianni	49,528	622	1.194 24°
23	URBANI Paolo	49,282	618	1.209 23°
24	FERRERO Marco	43,707	550	1.593 17°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	VERONESI Francesco	411	59,722	1.000	1.920 2°
2	MARIETTI Stefano	34	57,362	961	1.951 1°
3	CASAGRANDE Emiliano	4	54,167	911	1.726 3°
4	DELLA CHIESA Carlo	71	42,953	759	1.184 7°
5	CARRER Danilo	111	—	413	1.220 6°
6	AGRESTA Paolo	29	—	393	1.301 5°
7	PILAT Mario	47	—	371	1.452 4°
8	BELLINI T. Silvia	31	—	371	1.092 8°

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	VERGANI Walter	73,699	1.000	3.535 1°
2	MANZONI Roberto	72,776	983	3.398 4°
3	PEROTTI Giovanni	72,639	980	3.524 2°
4	LAMERA Fiorenzo	72,539	978	2.914 10°
5	BERTOLI Umberto	69,763	927	3.051 5°
6	ORSI Adele	68,519	905	2.809 11°
7	PECCOLO Lorenzo	67,863	893	2.332 18°
8	BUCCERI Agostino	67,273	883	2.791 12°
9	MORELLI Piero	65,900	860	2.490 16°
10	ORSI Giorgio	64,118	830	2.392 17°
11	PENAUD Jean Claude	62,666	806	3.506 3°
12	KALCKREUTH-BARAZZETTI	61,878	793	3.010 6°
13	GIUSTI Guglielmo	60,161	766	2.755 13°
14	PILUDU Ferruccio	56,620	713	2.945 8°
15	FERRARI G. Antonio	56,516	712	3.007 7°
16	URBANI Paolo	55,253	693	1.902 21°
17	FABRI Gianni	54,950	689	1.883 22°
18	ZOLI Angelo	52,163	651	2.632 14°
19	CASTAGNO Franco	48,663	605	2.499 15°
20	MANTICA Umberto	45,273	560	1.861 23°
21	RASINI Cesare	43,763	547	2.019 20°
22	Motta Carmelo	43,458	543	2.936 9°
23	FERRERO Marco	40,437	511	2.104 19°
24	ZANETTI Umberto	—	191	1.685 24°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	DELLA CHIESA Carlo	71	51,460	800	1.984 5°
2	CASAGRANDE Emiliano	4	51,406	799	2.525 2°
3	MARIETTI Stefano	34	48,412	754	2.705 1°
4	CALANDRIN-PILAT	47	37,890	617	2.069 3°
5	KUFFERLE Riccardo	411	—	130	2.050 4°
6	BELLINI TRINCHI Silvia	31	—	17	1.109 8°
7	AGRESTA Paolo	29	—	—	1.301 6°
8	CARRER Danilo	111	—	—	1.220 7°

I copertina: *L'M 100 di Bertoli rimonta il costone del Gran Sasso d'Italia.*

II copertina: *Il C.V.V. 8 di Kalckreuth e Barazzetti sul gruppo del Terminillo.*

III copertina:

a sinistra in alto: *Penaud vincitore della Lega 1.*

a sinistra in basso: *Adele Orsi, quarta in Lega 1 e 3 record nazionali.*

a destra in alto: *Marietti, vincitore della Lega 2.*

a destra in basso: *Bellini Trinchi Silvia, sesta in Lega 2, prova distanza C d'oro con un diamante.*

IV copertina: *Rieti, gare nazionali 1965.*

6 Agosto 1965 - Quarta prova:
 Corsa su percorso triangolare
 di 161,4 Km sulla rotta: Rieti-
 Gran Sasso-Piedipaterno-Rieti.

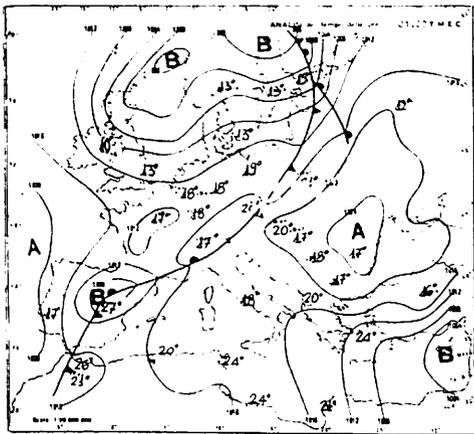


Fig. 6 - Situazione generale del tempo
 alle ore 01.00 del 6 agosto 1965

Persiste sull'Italia il regime di alte pressioni livellate ieri segnalato, con venti deboli variabili — a regime di brezza, in superficie — e da 030° da 1.000 a 3.000 m, con intensità di 8-12 Kts.

L'aria, meno umida del giorno precedente, non permetterà la formazione dei cumuli e le correnti ascendenti saranno pertanto costituite da « termiche secche ». Queste condizioni, anche se meno brillanti del giorno 5, non impediranno ai concorrenti di segnare medie orarie più elevate.

In Lega 1 ha vinto Vergani alla notevole media di 73,699 Km/h. Per la Lega 2 ha vinto il 71 pilotato da Della Chiesa alla media di 51,460 Km/h seguito dal n° 4 con Casagrande alla media di 51,405. La classifica generale di Lega 1 dopo la 4° prova vede passare in testa Vergani con 3535 punti. Perotti conserva il secondo posto con punti 3524 mentre Penaud prende il terzo posto con 3506 punti.

In Lega 2 il 34 di Marietti conserva il primo posto con punti 2705 e il n° 4 di Casagrande passa al 2° posto con 2525 punti. Con la vittoria nella quarta prova il 71 di Della Chiesa passa dal settimo al quarto posto in classifica generale con punti 1984.

Riportiamo nella pagina a sinistra le classifiche complete.

7 Agosto 1965 - Quinta prova:
 Corsa sul percorso triangolare
 Rieti-Foligno-Todi-Rieti
 di Km 142,6.

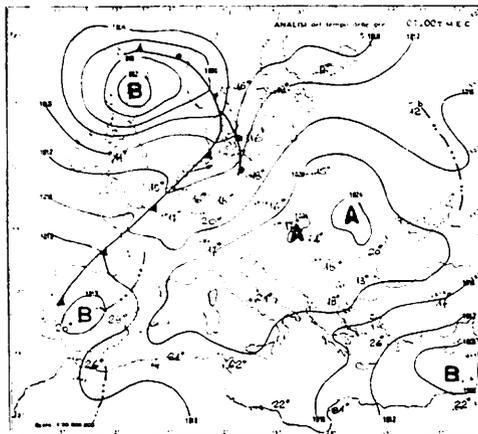


Fig. 7 - Situazione generale del tempo
 alle ore 01.00 del 7 agosto 1965

Un campo di alte pressioni con massimo di 1024 mb su Romania interessa con debole gradiente le regioni del Mediterraneo e quelle dell'Europa Centro-Orientale. Venti deboli variabili, a regime di brezza, con intensità di 8-10 Kts e direzione ENE da 1.500 a 2.500 m. A 3.000 m: direzione 50° con intensità di 15 Kts. Dal suolo a 1.000 metri, la solita inversione di superficie, che verrà distrutta verso le ore 12,30 con una temperatura di 32°C. Ottime condizioni termodinamiche su tutta l'Italia Centrale, dove la siccità (non piove da 2 mesi) faciliterà il riscaldamento del suolo e darà luogo a « termiche secche » di intensità variabile da 2 a 5 m/sec.

Le condizioni di veleggiamento raggiungeranno l'optimum attorno alle 14,30, ora in cui la temperatura toccherà i 34°C.

La partenza dei concorrenti avrà luogo a partire dalle ore 12,30 a prenotazione dei concorrenti stessi. Lo sgancio avrà luogo a 700 m sulla città.

L'aggancio termico non è facile e più di un pilota riatterra, per tentare miglior partenza e per tagliare la linea di traguardo in condizioni più favorevoli.

Verso le 15 tutti i concorrenti, ad eccezione del pilota Ferrero di Torino, che rientra a Rieti dopo due partenze rinun-

ciando alla prova, sono sulla rotta di gara.

La coppia Kalkreuth-Barazzetti su aliante biposto CVV 8 ha vinto alla spettacolare media di 80,565 Km/h; segue il francese Penaud alla media di 76,234 ed altri cinque piloti a medie superiori ai 70 chilometri orari. È da notare che altri nove concorrenti hanno compiuto il circuito ad una media superiore ai 60 chilometri ora.

Anche in Lega 2 le medie sono state elevate. Ha vinto il 34 pilotato da Marietti alla media di Km/h 64,500.

La classifica generale, dopo la quinta prova, vede Penaud tornare al primo posto con 4433 punti seguito da Vergani con 4352, Perotti con 4146. In Lega 2 la classifica generale è guidata da Marietti. Per la Lega 1 hanno completato il circuito 22 concorrenti su 24 partiti, mentre per la Lega 2, su otto partiti, sette hanno completata la prova.

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	KALKREUTH-BARAZZETTI	80,565	1.000	4.010	5°
2	PENAUD Jean Claude	76,234	927	4.433	1°
3	PILUDU Ferruccio	75,806	920	3.865	7°
4	ORSI Adele	74,249	895	3.704	10°
5	BERTOLI Umberto	71,330	849	3.900	6°
6	PECCOLO Lorenzo	70,516	836	3.168	16°
7	LAMERA Fiorenzo	70,362	834	3.748	8°
8	MORELLI Piero	69,684	824	3.314	14°
9	VERGANI Walter	69,223	817	4.352	2°
10	CASTAGNO Franco	68,040	799	3.298	15°
11	MOTTA Carmelo	67,878	797	3.733	9°
12	GIUSTI Guglielmo	65,513	763	3.518	12°
13	ORSI Giorgio	63,811	739	3.131	17°
14	MANZONI Roberto	62,210	717	4.115	4°
15	ZANETTI Umberto	61,895	713	2.398	23°
16	FABRI Gianni	60,545	695	2.578	20°
17	FERRARI G. Antonio	59,818	686	3.693	11°
18	MANTICA Umberto	59,707	684	2.545	22°
19	BUCCERI Agostino	59,273	679	3.470	13°
20	RASINI Cesare	57,948	662	2.681	19°
21	URBANI Paolo	56,977	650	2.552	21°
22	PEROTTI Giovanni	54,653	622	4.146	3°
23	ZOLI Angelo	—	296	2.928	18°
24	FERRERO Marco	—	—	2.104	24°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	MARIETTI Stefano	34	64,500	1.000	3.705	1°
2	DELLA CHIESA Carlo	71	60,417	914	2.898	3°
3	CARRER Danilo	111	59,075	887	2.107	6°
4	CASAGRANDE Emiliano	4	56,265	833	3.358	2°
5	BELLINI T. Silvia	31	55,042	825	1.934	8°
6	PILAT Mario	47	52,837	770	2.839	4°
7	AGRESTA Paolo	29	45,073	654	1.955	7°
8	ALTIERI	411	—	221	2.271	5°

9 Agosto 1965 - Sesta prova:
Circuito triangolare 303 Km
Rieti-Vicoli-Rigali-Rieti.

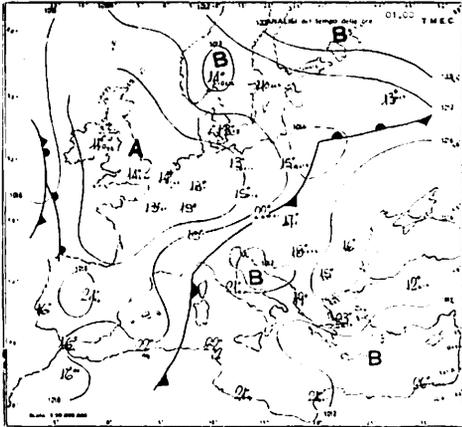


Fig. 8 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 9 agosto 1965

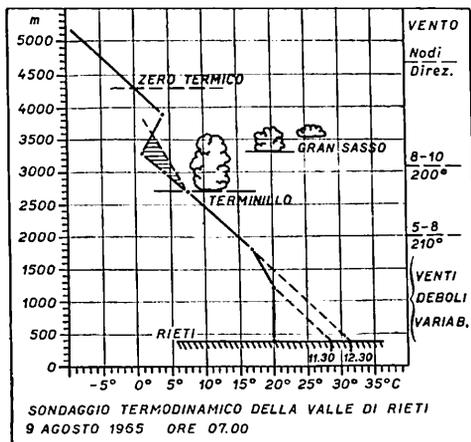
Il campo di alte pressioni che ancora interessa il Mediterraneo Occidentale e Centrale va ulteriormente attenuandosi, mentre una debole area depressionaria si è formata sulla Valpadana e l'Adriatico. Una perturbazione fredda da Algeria ad arco alpino ed Europa centro-orientale si sposta lentamente verso NE.

Sull'Italia Centrale venti deboli variabili dal suolo a 1.500 m. A quote superiori, venti dal terzo quadrante (200° - 210°) con intensità di 5-8 Kts a 2.000 m; di 8-10 Kts a 3.000 m; di 30 Kts a 5.000 m.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto sulla Valle di Rieti alle ore 7, presenta la solita inversione dal suolo a 1.200 m QNH, che sarà eliminata dalla irradiazione verso le ore 11.30, con una temperatura in superficie di 29°C . Sopra questa inversione esiste una stratificazione stabile dello spessore di 600 m con un gradiente termico verticale di $0,5^{\circ}\text{C}/100$. La labilizzazione di questo strato sarà raggiunta verso le ore 12,30 con la temperatura al suolo di $32,5^{\circ}\text{C}$. Quando la colonna termometrica segnerà questo valore l'attività termoconvettiva diverrà intensa, perchè sopra i 1800 m esiste forte instabilità con un gradiente quasi adiabatico che permane sino alla quota di 3.300, dove regna una forte inversione termica.

L'aria è piuttosto secca; tuttavia raggiunta la temperatura di $32,5^{\circ}\text{C}$ in superficie sarà possibile la formazione di cumuli di modesto sviluppo verticale, con base di condensazione a 2.700 m sul Terminillo ed a 3.300 m sul gruppo del Gran Sasso d'Italia e su quello del Monte Vettore, dove le ascendenze termodinamiche potranno raggiungere punte di 5-6 m/sec. Sulle catene minori e sulle valli l'attività termoconvettiva sarà meno intensa e per lo più costituita da termiche secche. Il forte e rapido riscaldamento dei pendii montani (sui quali non piove da oltre due mesi) darà luogo ad ottime condizioni di veleggiamento e nelle ore della massima temperatura gli alianti potranno

Fig. 9



raggiungere quote attorno a 3.500 m QNH.

La Commissione preposta alla scelta dei temi di gara, tenuto conto delle condizioni meteorologiche e dell'alto livello tecnico dimostrato quest'anno dai concorrenti, decide di far disputare una corsa su triangolo di 303 Km sul percorso Rieti - Vicoli al Gran Sasso - Rigali (presso Gualdo Tadino) - Rieti. Il tema non è facile, tanto più se si considera che le condizioni termiche nella Valle reatina non permetteranno l'aggancio alle ascendenze prima delle ore 12,45 e che, pertanto, le ore disponibili per il veleggiamento sono 5-5,30.

Si ritiene che una decina di concorrenti della Lega 1 siano in grado di completare la prova prima del tramonto del sole. Per la Lega 2, invece, trattandosi di piloti con minor esperienza di gara, il tema viene opportunamente ridotto ad una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Rigali - Rieti (Km 172).

Fra i concorrenti della Lega 1 regna un clima di alta tensione ideale e di malcelata emozione. È la prima volta che in Italia si disputa una gara su circuito triangolare di 300 Km. Molti piloti prima di partire presenta alla Commissione Sportiva la dichiarazione di meta prefissata, poichè la prova è valida non solo quale distanza per il conseguimento dell'insegna d'oro F.A.I. ma anche per i 300 Km prefissati che danno diritto ad un diamante F.A.I.

D'accordo con le previsioni meteo, la formazione dei movimenti convettivi per il veleggiamento si presentano poco prima delle ore 13. L'aggancio alle ascendenze non è facile; tuttavia nel giro di un'ora tutti gli alianti tagliano la linea di partenza ed iniziano la corsa. Su Poggio Bustone e Cantalice si raggiungono i 2.000 m, sul Terminillo i 2.500 e sul Gran Sasso quasi i 3.600. Da quest'ultima ragguardevole quota gli alianti puntano velocemente verso il pilone di Vicoli, dove buona parte dei concorrenti arrivano con quote di circa 2.500 metri.

La corsa si svolge col ritmo accelerato impresso da un gruppetto di punta composto dal francese Penaud, dai torinesi Perotti e Castagno, nonché dalla compatta squadra dei piloti varesini.

I risultati finali sembrano essere quelli previsti dagli organizzatori.

Dieci concorrenti della Lega 1 completano la prova: gli altri sono costretti ad atterrare lungo il percorso di gara (qualcuno prende terra a poca distanza da Rieti a causa dell'oscurità notturna).

In base ai tempi cronometrati al traguardo di arrivo, Penaud risulta vincitore della corsa alla media di 68,672 Km/h, seguito da Perotti con 64,487 e da Ferrari con 63,487 Km/h. Al quarto posto si è classificata la Signora Adele Orsi stabilendo il record femminile italiano sul circuito di 300 Km alla media di 60,471 Km/h. In Lega 2 ha vinto l'aliante n 34 pilotato da Stefano Marietti. Altri sei concorrenti hanno completato la prova.

Questi i risultati resi noti prima del rientro a Rieti dei Commissari inviati al controllo dei piloni di virata. Quando però la Commissione Sportiva ha dovuto accertare il passaggio dei concorrenti sui piloni, si è constatato che quattro alianti non erano stati avvistati al punto di virata di Vicoli. E poichè i piloti non sono stati in grado di provare l'avvenuto sorvolo di tale punto, la Commissione è stata costretta a considerare nulla la prova di questi concorrenti, che conta purtroppo tre fra i piloti meglio classificati: Perotti, Castagno e Manzoni. I quali, con questo « zero punti » vedranno ormai irrimediabilmente compromessa la loro posizione nella classifica generale.

Il severo verdetto dei Commissari è stato accettato con alto spirito sportivo dai tre sfortunati concorrenti. Noi siamo certi di non errare affermando che i loro alianti hanno sorvolato la regione del pilone di Vicoli, ma la loro quota era tale da non permettere ai Commissari di scorgergli e da non acconsentire ai piloti di individuare l'esatta posizione del punto di virata. Possa questo spiacevole episodio indurre concorrenti ed organizzatori ad adottare misure tali da ovviare in avvenire al ripetersi di simili inconvenienti.

Riportiamo nella pagina a destra la classifica di questa sesta prova e quella generale per le due Leghe.

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	PENAUD J. Claude	68,073	1.000	5.433 1°
2	FERRARI G. Antonio	63,448	962	4.655 4°
3	ORSI Adele	60,742	940	4.644 5°
4	PILUDU Ferruccio	59,341	930	4.795 3°
5	ORSI Giorgio	58,895	927	4.058 12°
6	MANTICA Umberto	55,724	904	3.449 17°
7	VERGANI Walter	55,523	902	5.254 2°
8	BUCCHERI Agostino	—	706	4.176 9°
9	KALCKREUTH-BARAZZETTI	—	621	4.631 6°
10	LAMERA Fiorenzo	—	621	4.369 8°
11	MORELLI Piero	—	621	3.935 14°
12	URBANI Paolo	—	621	3.173 20°
13	BERTOLI Umberto	—	576	4.476 7°
14	FABRI Gianni	—	576	3.154 21°
15	ZANETTI Umberto	—	576	2.974 22°
16	ZOLI Angelo	—	525	3.453 16°
17	FERRERO Marco	—	373	2.477 24°
18	MOTTA Carmelo	—	214	3.947 13°
19	PECCOLO Lorenzo	—	201	3.369 18°
20	GIUSTI Guglielmo	—	200	3.718 15°
21	PEROTTI Giovanni	—	—	4.146 10°
22	MANZONI Roberto	—	—	4.115 11°
23	CASTAGNO Franco	—	—	3.298 19°
24	RASINI Cesare	—	—	2.681 23°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	MARIETTI Stefano	34	52,305	1.000	4.705 1°
2	CASAGRANDE Emiliano	4	42,564	789	4.147 2°
3	AGRESTA Paolo	29	41,424	767	2.722 5°
4	CALANDRIN Giovanni	47	39,503	731	3.570 3°
5	BELLINI T. Silvia	31	39,162	725	2.659 6°
6	DELLA CHIESA Carlo	71	—	295	3.193 4°
7	CARRER Danilo	111	—	295	2.402 7°
8	VERONESI - ALTIERI	411	—	—	2.271 8°

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino VARESE

V E N D E

al miglior offerente

aliante « **Passero** » incidentato. Semiala destra ottimo stato, fusoliera riparabile.

10 Agosto 1965 - Settima prova:
 Corsa di andata e ritorno
 sul percorso Rieti-Passo
 Viamaggio-Rieti Km 301.

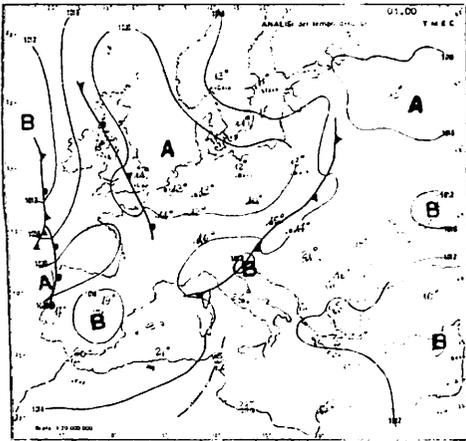
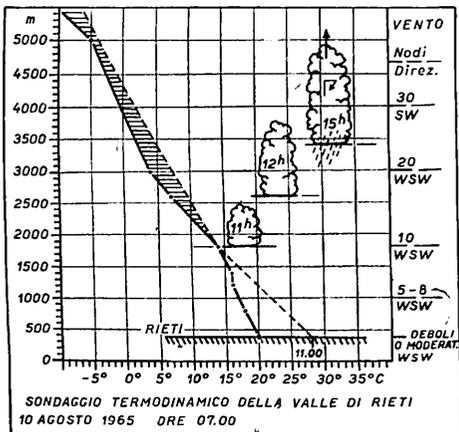


Fig. 10 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 10 agosto 1965

Un vasto campo di alte pressioni si estende sull'Europa Centrale. Il fronte freddo ieri segnalato su Toscana e Veneto si sposta verso Est attenuandosi. Sull'Italia Centro-Meridionale pressioni medie livellate. In quota corrente a getto da SW con ramo da Pirenei a Toscana e Jugoslavia. Nei bassi strati venti da WSW con 45 Kts a 5.000 m, 30 Kts a 3.000 m e 10 Kts a 2.000 m. Al suolo venti deboli dal 3° quadrante.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto sulla valle reatina alle ore

Fig. 11



7, non presenta la solita inversione di superficie essendoci stato vento al suolo durante la notte. Tale fatto permetterà quindi di anticipare notevolmente le partenze rispetto ai giorni precedenti. Infatti con 28 °C, raggiungibili alle ore 11.00, gli strati inferiori risulteranno labilizzati. Nella valle di Rieti l'aria è più umida del giorno precedente e la formazione dei cumuli avrà luogo fin dalle ore 10.30 con base iniziale attorno a 1.700 m su Poggio Bustone e Cantalice, con possibilità di notevoli sviluppi verticali e probabilità di qualche temporale isolato.

Non ostante la presenza del getto in quota e la probabilità di qualche manifestazione temporalesca locale, la situazione meteorologica non dovrebbe presentare fenomeni « sorpresa » tali da compromettere i risultati di un'altra prova di lungo respiro.

Diversi sono i concorrenti che aspirano ai 300 prefissati e il « Meteo » non esita a proporre alla Commissione un altro tema impegnativo: una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Passo Viamaggio-Rieti di 301 Km. Dopo approfondito esame della situazione e tenuto conto della possibilità che almeno il 50% dei concorrenti riesca a completare la prova e che l'altro 50% possa eventualmente atterrare in sicurezza negli aeroporti di Foligno e Perugia, la Commissione accetta il tema e lo assegna ad ambedue le Leghe.

Come abbiamo detto, poichè le partenze potranno avvenire con notevole anticipo rispetto ai giorni precedenti, i concorrenti avranno quasi due ore di luce in più prima del tramonto del sole e della cessazione dell'attività termoconvettiva.

Al Briefing, l'annuncio del tema suscita una certa sorpresa tra i piloti in gara; ma alla fine, rassicurati forse dalla... serena fermezza della Commissione, i concorrenti si entusiasmano e si apprestano a superare anche questa prova con l'ardore sportivo che ha caratterizzato queste bellissime gare.

Tre piloti in Lega 1 rinunciano alla partenza: Rasini e Zoli per indisposizione, Motta per avaria all'aliante.

A mezzogiorno gran parte dei concorrenti sono già in volo sul percorso di gara. Le condizioni di veleggiamento sono buone; cumuli potenti si sviluppano sulle mon-

tagne che fanno corona alla valle reatina. Da quanto è possibile rilevare dalle conversazioni radio dei concorrenti, la gara sembra svolgersi secondo i piani... previsti dalla meteorologia.

Poco dopo Foligno, però, i piloti notano il graduale diradarsi dei cumuli ed a Perugia constatano, non senza apprensione, la loro totale scomparsa. Le condizioni di veleggiamento in termica secca permangono tuttavia discrete, anche se meno facili di prima.

Come mai sono scomparsi i cumuli? si chiedono per radio i piloti.

Negli strati inferiori delle regioni dell'Italia Centro-Settentrionale il vento tende a ruotare dal terzo al quarto quadrante e pertanto l'aria continentale che interessa tali regioni è molto più secca di quella delle regioni Centro-Meridionali, interessate da aria di origine marittima.

A Rieti, nessun cambiamento. I cumuli continuano a svilupparsi e poco prima delle 16 un temporale locale di breve durata rinfresca con un'abbondante acquazzone l'arido campo di volo, sul quale da due mesi non cadeva una goccia.

Intanto gran parte dei concorrenti, dopo

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	PENAUD J. Claude	68,813	1.000	6.433 1°
2	PEROTTI Giovanni	62,618	880	5.026 8°
3	CASTAGNO Franco	59,551	824	4.122 16°
4	ORSI Giorgio	57,485	789	4.847 10°
5	VERGANI Walter	56,768	776	6.030 2°
6	PILUDU Ferruccio	56,434	771	5.566 3°
7	LAMERA Fiorenzo	55,746	752	5.121 7°
8	BERTOLI Umberto	54,675	742	5.218 6°
9	BUCCERI Agostino	54,002	731	4.907 9°
10	FERRARI G. Antonio	53,479	723	5.378 4°
11	GIUSTI Guglielmo	53,371	721	4.439 14°
12	PECCOLO Lorenzo	52,156	702	4.071 17°
13	MANTICA Umberto	52,019	700	4.149 15°
14	URBANI Paolo	50,900	683	3.856 19°
15	MANZONI Roberto	50,111	671	4.786 11°
16	ORSI Adele	49,611	664	5.308 5°
17	FABRI Gianni	49,518	662	3.816 20°
18	MORELLI Piero	49,176	657	4.592 13°
19	KALKREUTH-BARAZZETTI	—	127	4.758 12°
20	ZANETTI Umberto	—	80	3.054 22°
21	FERRERO Marco	—	80	2.557 24°
22	ZOLI Angelo	—	—	3.453 21°
23	MOTTA Carmelo	—	—	3.947 18°
24	RASINI Cesare	—	—	2.681 23°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale
1	CASAGRANDE Emiliano	4	54,504	1.000	5.147 2°
2	CARRER Danilo	111	49,952	888	3.290 6°
3	PILAT Mario	47	48,686	859	4.429 3°
4	DELLA CHIESA Carlo	71	47,424	830	4.023 4°
5	MARIETTI Stefano	34	46,205	803	5.508 1°
6	BELLINI T. Silvia	31	45,545	789	3.448 5°
7	ALTIERI Luigi	411	—	127	2.398 8°
8	AGRESTA Paolo	29	—	80	2.802 7°

10 Agosto 1965 - Settima prova:
 Corsa di andata e ritorno
 sul percorso Rieti-Passo
 Viamaggio-Rieti Km 301.

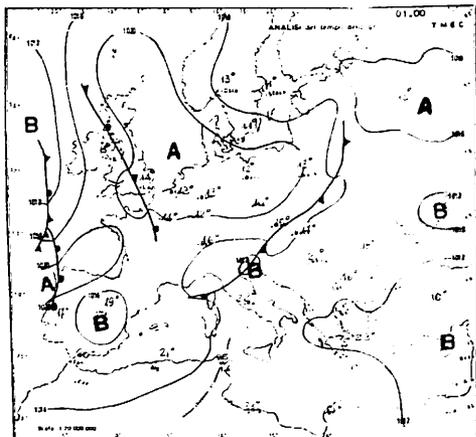
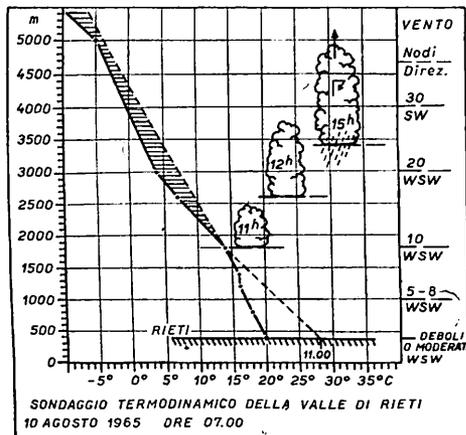


Fig. 10 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 10 agosto 1965

Un vasto campo di alte pressioni si estende sull'Europa Centrale. Il fronte freddo ieri segnalato su Toscana e Veneto si sposta verso Est attenuandosi. Sull'Italia Centro-Meridionale pressioni medie livellate. In quota corrente a getto da SW con ramo da Pirenei a Toscana e Jugoslavia. Nei bassi strati venti da WSW con 45 Kts a 5.000 m, 30 Kts a 3.000 m e 10 Kts a 2.000 m. Al suolo venti deboli dal 3° quadrante.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto sulla valle reatina alle ore

Fig. 11



7, non presenta la solita inversione di superficie essendoci stato vento al suolo durante la notte. Tale fatto permetterà quindi di anticipare notevolmente le partenze rispetto ai giorni precedenti. Infatti con 28 °C, raggiungibili alle ore 11.00, gli strati inferiori risulteranno labilizzati. Nella valle di Rieti l'aria è più umida del giorno precedente e la formazione dei cumuli avrà luogo fin dalle ore 10.30 con base iniziale attorno a 1.700 m su Poggio Bustone e Cantalice, con possibilità di notevoli sviluppi verticali e probabilità di qualche temporale isolato.

Non ostante la presenza del getto in quota e la probabilità di qualche manifestazione temporalesca locale, la situazione meteorologica non dovrebbe presentare fenomeni « sorpresa » tali da compromettere i risultati di un'altra prova di lungo respiro.

Diversi sono i concorrenti che aspirano ai 300 prefissati e il « Meteo » non esita a proporre alla Commissione un altro tema impegnativo: una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Passo Viamaggio-Rieti di 301 Km. Dopo approfondito esame della situazione e tenuto conto della possibilità che almeno il 50% dei concorrenti riesca a completare la prova e che l'altro 50% possa eventualmente atterrare in sicurezza negli aeroporti di Foligno e Perugia, la Commissione accetta il tema e lo assegna ad ambedue le Leghe.

Come abbiamo detto, poiché le partenze potranno avvenire con notevole anticipo rispetto ai giorni precedenti, i concorrenti avranno quasi due ore di luce in più prima del tramonto del sole e della cessazione dell'attività termoconvettiva.

Al Briefing, l'annuncio del tema suscita una certa sorpresa tra i piloti in gara; ma alla fine, rassicurati forse dalla... serena fermezza della Commissione, i concorrenti si entusiasmano e si apprestano a superare anche questa prova con l'ardore sportivo che ha caratterizzato queste bellissime gare.

Tre piloti in Lega 1 rinunciano alla partenza: Rasini e Zoli per indisposizione, Motta per avaria all'aliante.

A mezzogiorno gran parte dei concorrenti sono già in volo sul percorso di gara. Le condizioni di veleggiamento sono buone; cumuli potenti si sviluppano sulle mon-

tagne che fanno corona alla valle reatina. Da quanto è possibile rilevare dalle conversazioni radio dei concorrenti, la gara sembra svolgersi secondo i piani... previsti dalla meteorologia.

Poco dopo Foligno, però, i piloti notano il graduale diradarsi dei cumuli ed a Perugia constatano, non senza apprensione, la loro totale scomparsa. Le condizioni di veleggiamento in termica secca permangono tuttavia discrete, anche se meno facili di prima.

Come mai sono scomparsi i cumuli? si chiedono per radio i piloti.

Negli strati inferiori delle regioni dell'Italia Centro-Settentrionale il vento tende a ruotare dal terzo al quarto quadrante e pertanto l'aria continentale che interessa tali regioni è molto più secca di quella delle regioni Centro-Meridionali, interessate da aria di origine marittima.

A Rieti, nessun cambiamento. I cumuli continuano a svilupparsi e poco prima delle 16 un temporale locale di breve durata rinfresca con un abbondante acquazzone l'arido campo di volo, sul quale da due mesi non cadeva una goccia.

Intanto gran parte dei concorrenti, dopo

Legg 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	PENAUD J. Claude	68,813	1.000	6.433	1°
2	PEROTTI Giovanni	62,618	880	5.026	8°
3	CASTAGNO Franco	59,551	824	4.122	16°
4	ORSI Giorgio	57,485	789	4.847	10°
5	VERGANI Walter	56,768	776	6.030	2°
6	PILUDU Ferruccio	56,434	771	5.566	3°
7	LAMERA Fiorenzo	55,746	752	5.121	7°
8	BERTOLI Umberto	54,675	742	5.218	6°
9	BUCCERI Agostino	54,002	731	4.907	9°
10	FERRARI G. Antonio	53,479	723	5.378	4°
11	GIUSTI Guglielmo	53,371	721	4.439	14°
12	PECCOLO Lorenzo	52,156	702	4.071	17°
13	MANTICA Umberto	52,019	700	4.149	15°
14	URBANI Paolo	50,900	683	3.856	19°
15	MANZONI Roberto	50,111	671	4.786	11°
16	ORSI Adele	49,611	664	5.308	5°
17	FABRI Gianni	49,518	662	3.816	20°
18	MORELLI Piero	49,176	657	4.592	13°
19	KALKREUTH-BARAZZETTI	—	127	4.758	12°
20	ZANETTI Umberto	—	80	3.054	22°
21	FERRERO Marco	—	80	2.557	24°
22	ZOLI Angelo	—	—	3.453	21°
23	MOTTA Carmelo	—	—	3.947	18°
24	RASINI Cesare	—	—	2.681	23°

Legg 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	CASAGRANDE Emiliano	4	54,504	1.000	5.147	2°
2	CARRER Danilo	111	49,952	888	3.290	6°
3	PILAT Mario	47	48,686	859	4.429	3°
4	DELLA CHIESA Carlo	71	47,424	830	4.023	4°
5	MARIETTI Stefano	34	46,205	803	5.508	1°
6	BELLINI T. Silvia	31	45,545	789	3.448	5°
7	ALTIERI Luigi	411	—	127	2.398	8°
8	AGRESTA Paolo	29	—	80	2.802	7°

aver aggirato il pilone di Passo Viamaggio, riprende la rotta di rientro a Rieti. Il veleggiamento è ora favorito dal vento, che i piloti hanno quasi in coda con una intensità di 8-10 nodi.

Primo ad apparire all'orizzonte è l'Edelweis di Penaud, che giunge velocissimo sul traguardo d'arrivo ed atterra con elegante manovra alle 16,20 tra l'entusiasmo degli appassionati presenti sul campo di volo. L'abile campione francese ha compiuto il percorso in 4 ore e 23 alla media oraria di Km 68,813. Secondo è il torinese Gianni Perotti, primo degli italiani, alla media di Km/h 62,618, seguito da Franco Castagno con 59,55 Km/h e da Giorgio Orsi con 57,48 Km/h.

Anche in Lega 2, sullo stesso percorso, si sono avute brillanti affermazioni: ha vinto il n. 4 di Emiliano Casagrande alla media di 54,504 Km/h.

In Lega 1, dei 21 concorrenti partiti, 18 hanno completato la prova. In Lega 2 ne sono partiti 8 e sono rientrati a Rieti in 6.

La gara, ottimamente riuscita e con risultati superiori a quelli previsti dalla Commissione, è valida quale prova di distanza per il conseguimento dell'insegna F.A.I. d'oro con un diamante per la prefissata. Moltissimi sono i concorrenti (vecchi e giovani) che vedono così coronato un sogno che accarezzavano da anni, mentre la Signora Orsi migliora il suo primato nazionale di andata e ritorno e Umberto Mantica, unitamente alla copilota Sig.na Europa, batte il primato nazionale di andata e ritorno per alianti biposto.

La classifica generale di Lega 1, che dopo il punteggio nullo della sesta prova per quattro concorrenti, ha visto Vergani ritornare al secondo posto, vede oggi Perotti riguadagnare due posti: il bravo pilota torinese passa infatti dal decimo all'ottavo posto.

In Lega 2 Marietti continua a tenere la testa della classifica seguito da Casagrande. La Signorina Bellini Trinchi Silvia eguaglia il primato femminile di andata e ritorno stabilito lo stesso giorno dalla Signora Orsi, atterrata per prima e con una media oraria superiore.

Ecco i risultati completi di questa bellissima gara con l'indicazione della posizione di ciascun concorrente nella classifica generale.

12 Agosto 1965 - Ottava prova: Corsa sul triangolo Rieti-Foligno -Todi-Rieti di Km 142,6.

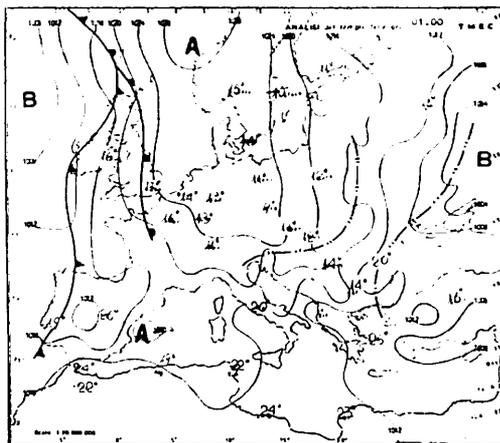


Fig. 12 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 12 agosto 1965

Il Mediterraneo Centro-Occidentale è interessato con debole gradiente da un'area di alte pressioni con massimo di 1023 mb sulla Norvegia. Sul bordo orientale di quest'area anticiclonica si susseguono zone di instabilità. Le regioni del Mediterraneo Orientale sono interessate da deboli depressioni. Sul versante Adriatico possibilità di manifestazioni temporalesche, con venti moderati dal primo quadrante.

In quota il ramo settentrionale di una corrente a getto corre dalla Germania all'Italia meridionale con intensità massima di 100 Kts a 14.000 m su Brindisi. Sull'Italia Centrale, in superficie venti deboli o moderati dai quadranti settentrionali; a 2.000 m venti da 90° 15 Kts; a 3.000 m da 50° 15 Kts; a 5.000 m da 330° 35 Kts.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera sulla valle reatina non presenta la solita inversione di superficie, avendo il vento soffiato per quasi tutta la notte ed essendo stato il cielo coperto per 6/8 di stratocumuli.

Con 28 °C al suolo, raggiungibili verso le ore 11,30, l'aria sarà labilizzata sino alla quota di 2.800 m, probabile base di condensazione delle nubi convettive.

L'attività termica sarà disturbata da fe-

nomeni di sottovento e le condizioni di veleggiamento saranno, rispetto ai giorni precedenti, piuttosto modeste.

La Commissione, dopo prolungato esame della situazione meteorologica, è divenuta nella determinazione di assegnare come tema di gara una corsa di 142 Km sul percorso triangolare di Rieti, Foligno, Todi, Rieti.

La prova non è stata facile e molti concorrenti si sono trovati spesso in difficoltà. Lo stesso Penaud ha avuto più di un

punto basso, dai quali ha potuto riprendersi grazie alla cavalleria sportiva dei nostri piloti, che nei momenti di crisi gli hanno segnalato via radio zone di miglior ascendenza. Questa volta il campione francese ha dovuto cedere il passo a ben 10 concorrenti, essendosi piazzato all'undicesimo posto. La vittoria della prova è stata conquistata dal torinese Carmelo Motta, alla media di Km/h 64,745 seguito dalla Sig.ra Adele Orsi a 62,689 Km/h: seguono Giusti e Fabri a medie superiori

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	MOTTA Carmelo	64,745	1.000	4.947	14°
2	ORSI Adele	62,689	963	6.271	4°
3	GIUSTI Guglielmo	61,385	940	5.379	9°
4	FABRI Gianni	60,063	918	4.734	17°
5	ZOLI Angelo	55,921	850	4.303	19°
6	VERGANI Walter	55,739	847	6.877	2°
7	MANTICA Umberto	54,462	827	4.976	13°
8	RASINI Cesare	54,055	821	3.502	22°
9	PILUDU Ferruccio	53,281	809	6.375	3°
10	ORSI Giorgio	52,896	803	5.650	7°
11	PENAUD Jean Claude	50,742	772	7.205	1°
12	FERRARI Guido Antonio	48,966	747	6.125	5°
13	BERTOLI Umberto	47,732	730	5.948	6°
14	PECCOLO Lorenzo	Km 140,6	403	4.474	18°
15	LAMERA Fiorenzo	» 132,2	379	5.500	8°
16	ZANETTI Umberto	» 116,4	334	3.388	23°
17	MANZONI Roberto	» 84,3	242	5.028	12°
18	PEROTTI Giovanni	» 71,7	206	5.232	10°
19	BUCCHERI Agostino	» 71,7	206	5.113	11°
20	MORELLI Piero	» 71,7	206	4.798	15°
21	CASTAGNO Franco	» 57,5	165	4.207	20°
22	URBANI Paolo	» 57,5	165	4.021	21°
23	KALCKREUTH-BARAZZETTI	» —	—	4.758	16°
24	FERRERO Marco	» —	—	2.557	24°

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti Gara	Classifica Generale	
1	CARRER Danilo	111	61.173	1.000	4°	
2	CASAGRANDE Emiliano	4	48.503	841	5.988	2°
3	MARIETTI Stefano	34	40.019	755	6.263	1°
4	PILAT Mario	47	Km 88,4	354	4.783	3°
5	DELLA CHIESA Carlo	71	» 57,5	230	4.853	5°
6	BELLINI T. Silvia	31	» 57,5	230	3.678	6°
7	AGRESTA Paolo	29	» 57,5	230	3.032	7°
8	ALTIERI Luigi	411	» —	—	2.398	8°

ai 60 orari; altri sette concorrenti hanno tenuto medie da 55 a 50 Km/h. Dei 27 partiti di Lega 1, 13 hanno completato la prova mentre gli altri sono stati costretti ad atterraggi intermedi. Fra gli esordienti, partiti in sette, solo tre hanno completato il triangolo e fra questi il più veloce è stato Carrer con la media di Km/h 61,173.

Penaud, Vergani, Piludu mantengono rispettivamente il primo, il secondo ed il terzo posto in classifica generale mentre la Sig.ra Adele Orsi passa dal quinto al quarto posto.

In Lega 2 Marietti mantiene il primo posto in classifica generale mentre Carrer passa al quarto posto.

Nella pagina precedente abbiamo riportato le classifiche.

13 Agosto 1965 - Nona ed ultima prova: Corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 115.

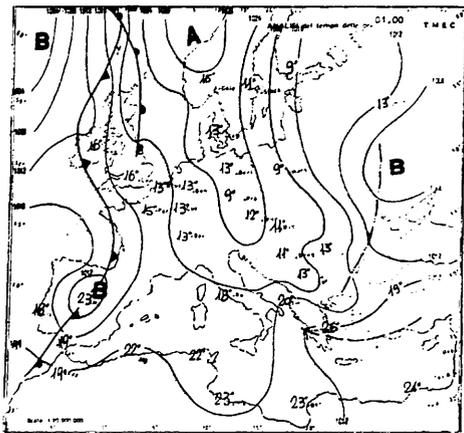


Fig. 13 - Situazione generale del tempo alle ore 01.00 del 13 agosto 1965

Il Mediterraneo è ancora interessato, con debole gradiente, dall'alta pressione con massimo di 1.030 mb sul Mare di Norvegia. Sul bordo orientale di detto Anticiclone si susseguono ancora zone di instabilità, mentre sul bordo occidentale corre un vasto sistema frontale che si estende dalle Isole Britanniche al Marocco. Questo fronte interesserà l'Italia nelle successive 24 ore, apportando cattivo tempo nel-

le regioni centrali e settentrionali della Penisola.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto nella Valle reatina alle ore 07.00 presenta la solita inversione di superficie sino a 1.200 m QNH. Sopra la inversione regna uno strato molto stabile che richiede 29 °C per essere termicamente labilizzato. L'aria è molto secca e pertanto non esiste possibilità di formazioni cumuliformi. I venti sono deboli variabili sino a 1.500 m. Sopra questa quota sono moderati dal primo quadrante.

Le condizioni termiche per il veleggiamento si produrranno verso mezzogiorno e saranno piuttosto povere e costituite da ascendenze di termica secca.

Essendo l'ultimo giorno di gara e le condizioni modeste, la Commissione assegna una breve corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Foligno-Rieti per complessivi Km 115.

Walter Vergani vince la prova alla media di 61,745 Km/h, seguito da Ferruccio Piludu con 60,131 e da Jean Claude Penaud con 57,524 Km/h. In Lega 2 vince Marietti con 54,907 Km/h, seguito da Della Chiesa con 49,232 Km/h.

Ecco la classifica di quest'ultima gara e quella generale finale per le due Leghe. Quest'ultima gara non ha apportato nessun mutamento alla classifica generale, sia in Lega 1, sia in Lega 2. Jean Claude Penaud, grazie alle sue capacità, alla sua condotta di gara ed al suo « Edelweiss », rimane definitivamente al comando della classifica generale. La segnalazione delle numerose vittorie mietute dal giovane campione francese ed il ripetuto riconoscimento della sua bravura, non devono però indurre alcuno a credere che noi sottovalutiamo le prestazioni dei piloti italiani, le quali sono state senza dubbio valorose e degne della nostra tradizione di gente capace di fare molto, pur con mezzi modesti. Per convincersene basta dare un'occhiata alla classifica generale, dove, accanto al vincitore assoluto Penaud, troviamo a breve distanza di punteggio, il nostro Vergani, seguito da Piludu, dalla Signora Orsi, da Ferrari e da Bertoli, tutti volovelisti di buona razza.

A questa considerazione positiva giova aggiungere le vittorie, già ricordate nel corso della nostra succinta cronaca, di Perrotti, di Motta, di Kalckreuth e Baraz-

zetti; i tre primati nazionali conquistati dalla Signar Adele Orsi, i due primati stabiliti da Vergani e Mantica, ed infine la costante regolarità di gara di Walter Vergani e di Ferruccio Piludu, nonché le ottime prestazioni dei concorrenti della Lega 2.

Ma quello che soprattutto vogliamo sottolineare, per debito di verità, è lo spirito con cui i volovelisti italiani hanno affrontato queste gare: una decisa volontà di combattere e di vincere, una volenterosa accettazione del rischio e della fatica spinta fino all'estremo limite del possibile ed una capacità tecnica che si è rivelata di ottima classe internazionale.

Tutto ciò è argomento per bene sperare del futuro del volo a vela italiano.

Accanto alle maiuscole prestazioni di Vergani, Piludu, Orsi Adele, Ferrari e Bertoli, non sfigurano affatto quelle degli sfortunati ma pur sempre bravi Perotti, Castagno e Manzoni. Basta osservare le classifiche giornaliera per rendersi conto delle loro ottime prestazioni. Il piazzamento di questi piloti in classifica generale sarebbe stato ben diverso senza lo « zero punti » della sesta prova. Questo fatto è stato decisivo ai fini del punteggio finale; infatti le altre brillanti prove di questi ottimi piloti non sono bastate a colmare lo svantaggio della sesta gara.

Lega 1

Classifica	Concorrente	Km/h	Punti
1	VERGANI Walter	61,745	1000
2	PILUDU Ferruccio	60,131	964
3	PENAUD Jean Claude	57,524	908
4	PECCOLO Lorenzo	57,246	902
5	MANZONI Roberto	56,350	883
6	FERRARI G. Antonio	55,563	867
7	CASTAGNO Franco	55,370	863
8	MOTTA Carmelo	55,303	862
9	LAMERA Fiorenzo	54,798	851
10	PEROTTI Giovanni	54,288	841
11	ZOLI Angelo	53,599	827
12	URBANI Paolo	52,941	815
13	ORSI Adele	52,598	808
14	BERTOLI Umberto	52,412	804
15	ORSI Giorgio	52,148	799
16	MORELLI Piero	51,314	783
17	GIUSTI Guglielmo	51,181	781
18	BUCCERI Agostino	49,510	750
19	MANTICA Umberto	49,498	750
20	FABRI Gianni	46,923	704
21	RASINI Cesare	39,773	590
22	KALCKREUTH-BARAZZETTI	—	00
23	ZANETTI Umberto	—	00
24	FERRERO Marco	—	00

Lega 2

Classifica	Concorrente	N° di gara	Km/h	Punti
1	MARIETTI Stefano	34	54,907	1.000
2	DELLA CHIESA Carlo	71	49,233	863
3	CARRER Danilo	111	47,320	820
4	CASAGRANDE Emiliano	4	44,212	754
5	BELLINI TRINCHI S.	29	38,020	636
6	AGRESTA Paolo	31	—	0

La premiazione

La stessa sera del 13 agosto si è svolta la cerimonia dell'assegnazione dei premi ai concorrenti.

Prima della distribuzione dei premi il Generale Giuseppe Donno, Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia, ha portato ai convenuti il saluto ed il compiacimento del Dott. Palma, Commissario Straordinario dell'Ae.C.I.; il quale, impossibilitato ad intervenire alla cerimonia, ha inviato un lungo telegramma di compia-

cimento per i risultati ottenuti dai piloti che hanno partecipato a queste gare e contribuito al buon successo della massima competizione volovelistica nazionale.

Dopo il felice esito di queste gare, ha proseguito il Gen. Donno, ci viene spontaneo di rivolgere il pensiero, oltre che ai piloti, anche a quanti si sono prodigati per la loro buona riuscita. Sono nomi familiari ai volovelisti italiani; a cominciare da Oreste Ricotti, che con esperienza e capacità ha tenuto la direzione di gara; al Cap. Marchetti, che ha ottimamen-

Lega 1

Classifica	Concorrente	Punti
1	PENAUD Jean Claude	8.113
2	VERGANI Walter	7.877
3	PILUDU Ferruccio	7.339
4	ORSI Adele	7.079
5	FERRARI G. Antonio	6.992
6	BERTOLI Umberto	6.752
7	ORSI Giorgio	6.449
8	LAMERA Fiorenzo	6.351
9	GIUSTI Guglielmo	6.160
10	PEROTTI Giovanni	6.073
11	MANZONI Roberto	5.911
12	BUCCERI Agostino	5.863
13	MOTTA Carmelo	5.809
14	MANTICA Umberto	5.726
15	MORELLI Piero	5.581
16	FABRI Gianni	5.439
17	PECCOLO Lorenzo	5.376
18	ZOLI Angelo	5.130
19	CASTAGNO Franco	5.070
20	URBANI Paolo	4.836
21	KALCKREUTH-BARAZZETTI	4.758
22	RASINI Cesare	4.092
23	ZANETTI Umberto	3.388
24	FERRERO Marco	2.557

Lega 2

Classifica	Aliante	N° di gara	Pilota	Punti
1	Uribel	34	MARIETTI	7.263
2	M. 100/S	4	CASAGRANDE	6.742
3	M. 100/S	71	DELLA CHIESA	5.116
4	M. 100/S	111	CARRER	5.110
5	M. 100/S	47	PILAT-CALANDRIN	4.783
6	M. 100/S	31	BELLINI T. Silvia	3.678
7	Uribel B	29	AGRESTA	3.668
8	M. 100/S	411	ALTIERI-VERONESI	2.398

te presieduto la Commissione Sportiva; al Rag. Vitale, al quale è stato affidato il lavoro organizzativo pre-gara e la parte logistica ed amministrativa delle gare stesse; al Cap. Rovesti, che ha... fabbricato buone condizioni meteorologiche e suggerito alla Commissione ottimi temi di gara; al Cap. Bartocci, solerte capo del servizio stampa e propaganda e commissario sportivo; al Col. Contoli, al Prof. Veneri, al Rag. Fongoli, instancabili commissari sportivi. Ed infine a tutti i capi dei servizi ausiliari (trainatori, telemetri, goniometri, cronometri e specialisti) che hanno validamente coadiuvato le varie attività, consentendo a uomini e macchine di operare nelle più favorevoli condizioni.

Il Gen. Donno ha quindi proceduto alla premiazione dei concorrenti.

Un orologio da polso offerto dal Dott. Palma ed una medaglia d'oro grande offerta dall'Ae.C.I. al primo classificato, Penaud; una medaglia d'oro dell'Ae.C.I. ed una coppa a Vergani, secondo classificato; una medaglia d'oro ed una coppa a Piludu, terzo classificato; una medaglia d'oro alla Signora Adele Orsi, quarta classificata ed una coppa per i records femminili dalla stessa stabiliti; una medaglia d'oro a Ferrari, quinto classificato; dal sesto al decimo classificato: medaglia di vermeil; dall'undicesimo all'ultimo classificato: medaglia d'argento.

Al primo classificato della Lega 2, Stefano Marietti, è stata assegnata la « Coppa Bassani-Ticino » ed una medaglia d'oro; ad Emiliano Casagrande, secondo classificato, una medaglia d'oro ed una coppa; a Della Chiesa, terzo classificato, una medaglia d'oro, e così pure a Carrer e Pilat-Calandrin, classificatisi al 4° e 5° posto rispettivamente. Alla signorina Bellini Trinchi Silvia, classificatasi sesta in Lega 2, è stata assegnata una medaglia vermeil ed una coppa, quale concorrente più giovane. Agresta e la coppia Altieri-Veronesi, classificatisi settimo ed ottavi, hanno avuto una medaglia d'argento.

Il Trofeo « Vittorio Bonomi » challenge, è stato assegnato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, cui appartiene il pilota Walter Vergani, volovelista italiano meglio classificato in Lega 1. Il Centro Alpino di Varese ha vinto tre edizioni del Trofeo Bonomi e pertanto, in base al re-

golamento di gara, l'assegnazione del Trofeo è definitiva.

Anche la Coppa « Fulvio Padova » challenge, è stata assegnata definitivamente al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, cui appartiene il pilota Walter Vergani, concorrente italiano meglio classificato su aliante di classe Standard in Lega 1, che ha vinto per due anni consecutivi, su « M-100-S ».

Concludiamo la nostra rapida rassegna porgendo da queste colonne — anche a nome dell'Aero Club d'Italia — il più vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare per i dati forniti durante lo svolgimento delle gare, ed al radio-operatore M. Ilo Pepe che ha collaborato con noi al buon funzionamento della Sezione Aerologica campale installata a Rieti dal 2 al 13 Agosto.

Plinio Rovesti

Il terzo Raduno Nazionale degli ex aliantisti militari da sbarco e assalto

Come è stato comunicato nei precedenti numeri di « Volo a Vela », domenica 26 settembre 1965 avrà luogo il 3° Raduno Nazionale degli ex aliantisti militari.

Il concentramento dei partecipanti al Raduno avrà luogo all'Aeroporto di Orio al Serio (Gergamo), presso la sede dell'Aero Club « G. Taramelli », entrata da Boccaleone, dalle ore 10 in poi.

I partecipanti sprovvisti di mezzo proprio dovranno trovarsi alle ore 10 presso la Pasticceria Balzer, sotto i portici del « Sentierone », nella città di Bergamo.

I radunisti potranno compiere voli turistici nella zona a prezzi di favore pattuiti col locale Aero Club.

La quota di partecipazione è di L. 3.000 e dovrà essere anticipatamente inviata al pilota Francesco Fausti - Via S. Alessandro, 4 - Bergamo.

Impressioni di Rieti 1965

di Walter Vergani

Una gara condotta a ritmo sostenuto, favorita da ottime condizioni e da eccellenti scelte di temi, con un alto livello tecnico sia di lega uno che di lega due. Quest'ultima rappresenta un'innovazione di quest'anno, che ha avuto successo e che si spera trovi più partecipanti nelle future edizioni in modo che il funzionamento delle formule di punteggio sia ancora più corretto.

Nella lega uno la maggiore omogeneità del livello dei concorrenti ha dato luogo ad un'appassionante competizione mentre le formule di punteggio hanno potuto funzionare egregiamente con penalizzazioni a volte anche di 12/15 punti al minuto di ritardo. In questo modo non è stata più soltanto la distanza libera a determinare la fisionomia della classifica finale.

Del livello dei concorrenti, di cui si è già detto sopra, occorre sottolineare la maggiore maturità non solo per quanto riguarda i problemi generali del volo veloce e la navigazione (triangolo di 300 km a parte), ma anche la eccellente scelta del tempo di partenza che testimonia di una maggiore fiducia in se stessi e quindi di una acquisita e definitiva tecnica di volo, anche se tutto è stato favorito da alti plafonds. Possiamo perciò dire che veramente si è potuto constatare un netto progresso del volo a vela sportivo italiano che rende sempre maggiormente ad avvicinarsi a quello straniero.

L'organizzazione è stata del solito livello, anche se ormai sarebbe tempo di progressi anche in questo settore. E però qui una questione di uomini (numero e qualità) e di mezzi; un tantino più abbondanti questi ultimi non guasterebbe, ed anche come contributi personali, dal momento che la gara di Rieti incide ormai per 150/200.000 lire nelle tasche di ciascun concorrente. La solita scarsità di premi (anche le coppe si fanno ormai rare) alla quale si potrebbe rimediare con il semplice invio di lettere a ditte ed enti di importanza nazionale. Una non perfetta efficienza dei commissari ai piloni che obbliga ad affidarsi un po' troppo alle fotografie (A quando la coppa Ferrania?), mentre per il rimanente ed in modo particolare traineristi, goniometristi e telemetristi, cronometristi, amministrazione, direzione di gara e funzionamento della commissione sportiva, tutto molto bene. Una menzione particolare per Marchetti infaticabile ed efficientissimo, e per il merito che quest'anno ci ha ammannito previsioni esatte — forse facili, dice il maligno? —.

Per quanto riguarda infine il regolamento di gara, sono auspicabili innanzitutto la regolamentazione dei numeri di gara — si potrebbe prendere ad esempio quella della « Huit ojurs d'Angers » o degli ultimi mondiali, tralasciando però in questo caso il numero dipinto sul muso; in più potrebbero essere apportate alcune modifiche, ad esempio:

- Lega due: classificare i piloti e non l'aliante. Vedi ad es. Campionati Sudafricani.
- Partenze: secondo l'ordine del numero di gara con rotazione ad esempio di sei concorrenti ogni prova. Infatti l'ordine di classifica generale non consente a coloro che sono primi od ultimi di avere partenze in mezzo al plotone.
- Tagli traguardo: almeno due per voli sopra i duecento chilometri ed almeno tre per i voli di sviluppo inferiore.

Walter Vergani

Lettera da Roma

Due avvenimenti di grandissimo rilievo hanno improntata la stagione volovelistica che sta velocemente avviandosi al termine: i campionati mondiali, e il Trofeo Bonomi. È vero che il calendario sportivo comprendeva anche il Raduno di Pavullo e il Trofeo Città di Torino. Ma si tratta di manifestazioni sulle quali poco resta da dire.

Per chi, come me i Campionati mondiali ha seguito da Roma, non è il caso ritorni alla loro cronaca, mentre appare invece opportuna la ricerca di qualche indicazione utile.

Nata sotto l'influsso e il timore di un bis di Camphill, che la settimana destinata agli allenamenti non è riuscita a dissolvere, la competizione, dopo un avvio infelice, si è svolta con condizioni discrete e anche buone, talvolta nettamente più ricche di quanto gli stessi ottimisti si attendevano e si è conclusa con un successo tecnico.

Hanno vinto i più degni e il risultato è anche sportivamente ineccepibile.

Ci è stato detto di una ottima organizzazione che si è valsa di un gran numero di persone e fra queste moltissimi volovelisti offertisi sacrificando le loro vacanze. Questo era scontato e previsto; il volo a vela inglese con la sua struttura particolare e la snella organizzazione centrale affidata esclusivamente a volovelisti, costituisce esempio da considerare, soprattutto qualora veramente si intendesse organizzare in Italia i Campionati mondiali. A questo proposito, un accenno, autorevole per la carica rivestita da chi ne ha prospettato recentemente l'eventualità, subito raccolta dalla stampa reatina, induce a un breve discorso.

Già nelle ultime riunioni della Commissione del volo senza motore della F.A.I. sono apparse probabili le candidature degli U.S.A., dell'U.R.S.S. e dell'Austria. In seguito ai risultati della recente edizione inglese, si stanno con insistenza prospettando anche le candidature delle nazioni vittoriose, che organizzarono con successo rispettivamente la Francia i Campionati del 1956 e la Polonia quelli del 1958. A quanto pare una decisione sarà adottata dalla Commissione della F.A.I.

a Monaco di Baviera il 29 e 30 ottobre. Troppo presto, data l'attuale situazione dell'Ae.C.I., perchè possa essere presentata ufficialmente anche una candidatura italiana per l'edizione del 1967.

Non sembrerebbe perciò il caso di insistere su questo argomento, dato che quattro anni ci separano dalla edizione del 1969. Ma sono molti quattro anni perchè gli Enti responsabili adottino una decisione, e si predisponga il piano finanziario per l'attuazione dei lavori che si impongono per rendere l'aeroporto di Rieti idoneo ad ospitare una manifestazione di così vasta portata internazionale? Se si trattasse di decisioni di competenza di una organizzazione privata il tempo sarebbe largamente esuberante, ma purtroppo non è così, e a me sembra che per decidere ed effettuare gli indispensabili lavori, quattro anni siano appena sufficienti. Soprattutto per decidere il finanziamento.

Un progetto minimo dovrebbe prevedere in linea di massima, lo sdoppiamento della attuale pista, da riservare ai decolli — su due piste parallele — e la realizzazione di una terza, da riservare agli atterraggi dei trainer, sempre parallela alle altre, sul lato ovest del terreno. Il quale dovrebbe naturalmente essere totalmente spianato.

Lavori che si possono compiere in una stagione, compresa la sistemazione del terreno e che però sarà molto più lungo ottenere che siano decisi ed approvati e finanziati, non si sa bene ancora da chi. Ecco perchè non è prematuro che se ne parli. Il problema in ogni caso deve essere affrontato da chi ne ha la responsabilità, anche ad evitare che la stampa possa ritornare sull'argomento senza cognizione di causa, nel lodevole intento di ottenere che Rieti divenga sede di una manifestazione d'importanza mondiale, ma a scapito della serietà del nostro sport. Chiusa la lunga parentesi ritorno alla edizione inglese, sulla quale ci sono molte interessanti osservazioni da fare.

* * *

Un fatto nuovo ai Campionati, sebbene si stia presentando con una certa progressione, è la vittoria di due giovani e l'affermazione di altri giovani.

Osserviamo che gli anziani sono ancora presenti, tengono duro ammirabilmente

— Henry arriva a pronosticare una vittoria di Huth nel 1967, — ma sono inesorabilmente superati dagli esponenti delle più recenti generazioni.

In Polonia, Francia, Germania, l'età media dei migliori piloti si abbassa, mentre la tecnica progredisce. I giovani, che hanno iniziato in tempo relativamente recente il volo a vela, si impongono e superano i loro maestri. I quali sono, chi più chi meno, degli autentici autodidatti. Hanno personalmente, individualmente, scoperto i segreti del volo a vela e li hanno trasmessi ai loro migliori giovani allievi che li hanno sfruttati e perfezionati con l'apporto dell'estro personale. Quello ch'è costato agli anziani anni ed anni di attività e di esperienze personali è ora di dominio dei giovani con soltanto mille ore di volo ed anche meno. Però tutte impiegate per progredire, e non per scoprire ciò che era stato scoperto da altri.

È legge naturale di tutte le discipline che, senza inventare nulla, ho sostenuto anni or sono, suscitando anche incomprensioni e polemiche, ma che è autorevolmente confermata nel volo a vela da Landi, il quale in Argentina, in una sua non dimenticata conferenza all'Ostiv, affermò fra l'altro che « il volo a vela si insegna ». Sembra affermazione lapalissiana, ma sottintende tante cose non tutte sempre comprese nel loro giusto significato.

Si vedranno ancora gli anziani difendere in gara il loro prestigio conquistato per virtù personale, ma si vedranno ancor più frequenti le affermazioni di giovani, che non avevano ancor visto un aliante quando altri erano già affermati campioni.

Non è il caso di indulgere in rimpianti, ma piuttosto di trarne le conseguenze, che sono evidentissime confrontando l'età dei primi piazzati a South-Cerney: con quella dei piazzati in Argentina: eccole: Wroblewski anni 24 (Makula suo maestro 35), Henry 28 (Huth 56), Spaenig 28 (Popiel 32). Nel caso di Makula e Popiel che sono nettamente al disotto della media, non sembra giusto parlare di anziani! Ma ecco l'età di altri distinti a South-Cerney: Cartry 26 anni, Kriznar 31, Penaud 20. Ritengo sufficienti questi esempi per aver conferma di una evoluzione destinata a continuare, e che va vista come la conseguenza prima dell'af-

fermarsi di « scuole », particolarmente evidente in Francia, Polonia, Germania, oltre che di una più larga diffusione del volo a vela e di una sempre più vasta possibilità di selezione di individui specialmente dotati.

Scuola e proselitismo: ecco i caposaldi fondamentali che, con gli alianti sportivi, determinano le affermazioni internazionali e il progresso dello sport.

Se una morale si deve trarre da queste constatazioni o indicazioni di South Cerney è che non si può restare inerti. È necessario che venga creata anche da noi la « scuola » allo scopo di perfezionare, con guadagno di tempo danaro e risultati tecnici, i nostri giovani più dotati e volenterosi, evitando si affatichino ad inventare... l'ombrello! Il che è possibile chiamando istruttori stranieri che trasmettano a nostri istruttori, opportunamente scelti e ai volovelisti più dotati e desiderosi di progredire, la loro esperienza. Una mia iniziativa del genere diede ottimi risultati anni or sono in fatto di istruzione basica, più recentemente la presenza di Biagi a Calcinate del Pesce dette ottimi frutti nel volo a vela alpino. Esempi sporadici che dovrebbero ripetersi sistematicamente, ma per il volo a vela avanzato, e che non dovrebbero scandalizzare nessuno. Non sarebbe diminuzione del nostro prestigio ricorrere a chi ne sa più di noi, mentre è grave errore cularsi nella presunzione di saperne abbastanza. Se guardiamo ad altri sport più anziani, diffusi popolari ed avanzati del nostro, abbiamo esempi infiniti di trainer stranieri, e non vedo perchè non si debba imitarne l'esempio.

La recente firma a Varsavia da parte del ministro Mattarella di un accordo tra il governo italiano e polacco, che prevede scambi culturali e tecnici fra i due paesi, potrebbe comprendervi anche il volo a vela. Ed è auspicabile se ne profitti facilitando ottime iniziative private che estese anche alle sfere ufficiali dovrebbero dare maggiore utilità.

L'impiego della radio.

Per una differenza di pochi voti, e suscitando severi commenti e proteste del Presidente, la Commissione del volo senza motore della F.A.I., che prima del volo si era opposto con tutti gli argomenti del-

la sua poliglotta eloquenza, gli inglesi ottennero l'estensione all'impiego della radio anche per gli alianti della classe standard, in occasione dei Campionati che avrebbero dovuto organizzare. Ed hanno avuto pienamente ragione, soprattutto per causa delle difficili condizioni di visibilità in cui si sono svolti i recenti Campionati. Ho contribuito col mio voto a quella saggia decisione, ma devo confessare che ora non sono altrettanto convinto della opportunità di insistere a lungo sull'impiego della radio, specie qualora la sede dei campionati sia in zone densamente abitate e caratterizzate da condizioni meteorologiche diverse da quelle inglesi, soprattutto per la visibilità. È indubbio che la radio sugli alianti costituisce un positivo fattore di progresso, si presta però anche a troppo estese forme di assistenza ai piloti che snaturano lo spirito e il carattere sportivo della competizione. Questo mio pensiero, che è condiviso da diversi tecnici e giornalisti, è soprattutto espresso in relazione ai campionati mondiali, dove non esiste in via ufficiale una classifica per nazioni, come del resto alle Olimpiadi e dalla quale deve uscire l'indicazione dei migliori piloti del mondo. Che dovrebbero gareggiare tutti senza assistenza, il più possibile individualmente. Assistenza da terra e reciproca in volo, e giuoco di equipe, sono indubbiamente fattori di progresso tecnico che in futuro dovrebbero essere limitati all'addestramento dei piloti o al più in gare di minor rilievo o senza titoli importanti in palio. Per me però il concetto vale per entrambe le classi e non soltanto per la standard. Idee che troveranno dissensi, almeno per ora, ma che finiranno per imporsi in nome dello sport; del quale la tecnica deve essere un fattore positivo ma non, esasperandone l'influenza, un motivo di degenerazione. Intanto in attesa della inevitabile evoluzione verso la sua abolizione sarà necessario diffondere l'impiego della radio. Contraddizione soltanto apparente, non intendo infatti, pronosticandone l'abolizione, disconoscere la grande utilità, della quale la recente esperienza al trofeo Bonomi ha data evidente dimostrazione. Ha però posto in evidenza le condizioni di inferiorità in cui si sono trovati i piloti che essendo privi di radio non hanno potuto ricevere utili indicazioni

da parte di qualcuno che era in grado di darle.

L'impiego della radio verrà sicuramente generalizzato anche per motivi di traffico e di utile assistenza alla navigazione, oltre che di carattere strettamente volovelistico, e pertanto intensificarne la diffusione è per molti motivi necessario e son certo che più radio saranno in uso sui nostri alianti e più rapido sarà il progresso dei giovani piloti. In quanto però ai Campionati mondiali insisto nel ritenere che si arriverà a limitazioni o alla totale proibizione.

Nel caso che ci riguarda più da presso la radio si è dimostrata utilissima e forse senza il suo ausilio le classifiche dei nostri piloti sarebbero state meno buone; specie perchè ne ha facilitato il rientro in condizioni di navigazione estremamente difficile per la limitata visibilità. Grazie a Maritano, che ha curato l'efficienza degli impianti e a Morelli che è stato un efficientissimo assistente radiogoniometrico, vari rientri sono avvenuti felicemente, e non c'è che da compiacersene. Concetti sportivi a parte, visto che il giuoco era ammesso e non ci mancavano i mezzi e gli uomini per farne il miglior uso, dobbiamo essere grati a chi ha avuto la responsabilità della organizzazione ed ha proposto l'approvvigionamento dei mezzi. Con la speranza non vengano dimenticati in un magazzino ma siano impiegati il più razionalmente possibile, senza attendere i prossimi campionati.

In assenza di regole che ne disciplinino l'uso, a mio avviso a South-Cerney si è anche esagerato, specie da parte dei polacchi che facevano servizio da radiofaro anche ai piloni (cosa che avrebbe fatto piacere a qualcuno disorientato nei vicoli abbruzzesi) con evidente progresso tecnico, ma altrettanta diminuzione della purezza del nostro sport. Uno sport che non teme tramonti o decadenze a condizione di salvaguardarne la poetica semplicità. La tecnica non deve intaccarne la bellezza, che sta anche a noi tutelare.

* * *

Non è mio affare trattare degli alianti in gara e suppongo, mentre redigo queste note, che qualcuno più qualificato di me ci abbia pensato. Vorrei soltanto affermare prima di passare ad altro la inderogabile urgente necessità di pensare su-

bito, senza indugi, al materiale da competizione. Decidere cioè, in primo luogo se se ne debba approvvisionare ed in qual modo, oppure se il problema debba essere accantonato per mancanza di fondi e si debba continuare a partecipare con alianti di serie... e di proprietà privata. Prima di entrare nel merito mi sia permesso sottolineare la generosa dimostrazione di senso sportivo e di disinteresse data dai volovelisti che hanno messo a disposizione proprio materiale siano essi partecipanti o meno alla competizione, meritevoli di plauso in particolare questi ultimi.

Una qualsiasi decisione in merito al programma da affrontare presuppone la conoscenza delle disponibilità finanziarie del prossimo futuro. A quanto mi consta, nella mia qualità di Presidente di Aero Club, non si conosce ancora, nemmeno il bilancio preventivo dell'annata che si avvia alla conclusione, figuratevi se ora è possibile conoscere quello prossimo. Certo però che se per ipotesi gli stanziamenti in favore del volo a vela saranno della stessa portata di quelli scorsi, chiunque sia investito della responsabilità, persona od organo collegiale, si troverà di fronte a problemi di ben difficile soluzione.

Il fanciullo di ieri è cresciuto, non molto, ma è cresciuto, e con lui le sue esigenze primordiali; si deve evitare che deperisca per inedia, e che la giacca, i calzoncini, la copertina del letto di quando era più piccolo, non siano più in grado di difenderlo. Con sole parole non sarà possibile.

* * *

Tutto considerato le prove dei nostri piloti sono soddisfacenti e notevolmente migliori di quanto non appaia dalla pura classifica. Vergani, 16° fra gli standard ha totalizzato 4079 punti con una media di 679,8 corrispondenti ad un onorevole 80,4% rispetto al primo classificato, e con minime differenze rispetto a molti che lo precedono, ad esempio soli 178 punti dal 10°.

Brigliadori pure 16° fra gli standard, ha totalizzato 3902 punti con una media di 653 pari al 79%, mentre Pronzati 31°, ha totalizzato 3281 punti con la media di 638,8 e una percentuale del 66,3%. Valutate le difficoltà particolari, assai diverse per ambiente, clima, visibilità e mezzi, e il grande valore degli avversari,

sarebbe stato azzardato sperare in classifiche molto superiori.

Dobbiamo accontentarci e ringraziare i nostri piloti per aver difeso i nostri colori con tanta buona volontà e spirito sportivo. Lamera non si è trovato in condizioni di rendere di più, pagando pesantemente l'esordio ai mondiali.

Un sincero plauso a Morelli, alla preziosissima signora Orsi, a Rovesti e a Maritano, nonchè agli aiutanti, oscuri ma necessari collaboratori. Con un crescendo ch'è frutto di esperienza e di maturità, la nostra organizzazione non ha avuto a quanto sembra nulla da invidiare a quella dei più reputati paesi stranieri.

Umberto Nannini

Il II Raduno Volovelistico nazionale di Pavullo

Nei giorni 19 e 20 giugno 1965 si è svolto il secondo Raduno Volovelistico Nazionale di Pavullo nel Frignano, organizzato dall'Aero Club di Bologna in collaborazione con il Municipio e l'Associazione Pro-loco di Pavullo. Al raduno, che non ha avuto carattere di competizione ma di convegno amichevole, hanno partecipato numerosi volovelisti provenienti dai vari centri italiani di volo a vela.

L'attività di volo durante il raduno ha avuto come tema lo sfruttamento delle condizioni meteorologiche locali, in connessione con la situazione generale del tempo sull'Italia. L'assistenza meteorologica ai volovelisti convenuti a Pavullo è stata assicurata dai geofisici dell'Osservatorio di Monte Cimone.

Un corso per piloti istruttori di volo a vela al centro nazionale di Rieti

È in svolgimento presso il Centro Nazionale di Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia nell'Aeroporto di Rieti un corso per aspiranti piloti istruttori di volo a vela, frequentato da numerosi volovelisti appartenenti agli Aero Club ed Enti federati che svolgono attività di volo senza motore. A conclusione del corso gli aspiranti istruttori sosterranno gli esami teorico-pratici davanti all'apposita commissione ministeriale.

È in Slesia il centro sperimentale polacco per gli alianti

Il Centro Sperimentale Polacco per gli Alianti è a Bielsko Biala in Slesia. È qui che vengono studiati, progettati, costruiti e sperimentati i celebri alianti polacchi che hanno ottenuto continui successi in tutto il mondo.

In questo Centro sono stati sperimentati e messi a punto una trentina di prototipi, dai modesti alianti liberatori agli alianti da gara di alte caratteristiche, come il Jaskolka, il Foka e lo Zefir, che nei campionati mondiali di questi ultimi anni si sono rivelati tra i migliori veleggiatori da gara.

Corso di volo a vela per gli accademisti del « Borea 3° »

Durante lo scorso mese di Luglio gli allievi dell'Accademia Aeronautica del corso « Borea 3° » hanno frequentato un corso di volo a vela sull'Aeroporto di Rieti sotto l'esperta guida del Colonnello Pilota Adriano Mantelli.

Gli allievi, che hanno già compiuto il brevetto di pilota d'aeroplano su velivolo MB 326, hanno svolto un'intensa attività di volo veleggiato, sfruttando le favorevoli condizioni meteorologiche che la valle di Rieti ed i monti che la fanno corona offrono generosamente al volo silenzioso.

Un nuovo idroaliante con motorino ausiliario

L'Ing. Francesco Capua di Messina ha sperimentato un idroaliante dotato di motorino ausiliario di sua ideazione. Sembra che l'Ing. Capua, per facilitare il decollo, si sia fatto trainare da una motobarca, sulla costa Calabria. La motobarca, però, si è incagliata in uno scoglio, arrestando repentinamente il traino dell'idroaliante, che ha compiuto un ammaraggio piuttosto movimentato riportando qualche danno.

PER LA SICUREZZA DEL VOLO

**L'ATTERRAGGIO
FUORI CAMPO**

OR DAL CAMPO SON LONTANO
GIÀ MI STRINGE IL DERETANO



**OGNI PILOTA D'ALIANTE
PUO' TROVARSI NELLA
NECESSITA'
DI ATERRARE
FUORI CAMPO**

**ANCHE A 3000 METRI DOVETE
SEMPRE CONTROLLARE L'ATTER-
RABILITA' DELLA ZONA.**

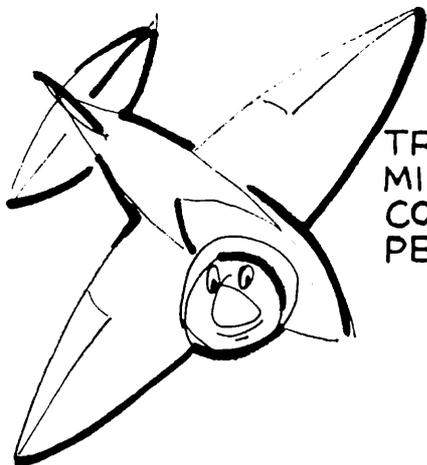
**A 500 METRI
DOVETE SMETTERE
DI ANDARE IN
GIRO E FARE
VOLO LOCALE
SUL PRATO PRESCELTO.**



**A 300 M. STIMATI SUL CAMPO GIA'
SCELTO, SMETTETE DI PREOCCUPARVI
DELLE TERMICHE E PENSATE SOLO
ALL'ATTERRAGGIO.**

DECALOGO DEL BUON CAMPO ATERRABILE

- COSA ASSAI RASSICURANTE
E' UN BEL CAMPO PIANEGGIANTE
- SENZA BUCHE
- SENZA PIETRE
- SENZA PALI
- SENZA RETE
- SE ANDAR VUOI IN CAMPO ARATO
PER IL LUNGO VA ATERRATO
- NON FIDAR NELL'ALTO GRANO:
TI ROVINA L'AEROPLANO
- SE TI PREME LA PENSIONE,
SCANSA IL FIL D'ALTA TENSIONE
- L'ERBA ALTA NON TI ALLETTI,
PUO' NASCONDER CANALETTI
- D'OGNI CAMPO LUNGO O CORTO
SEMPRE E' MEGLIO UN AEROPORTO

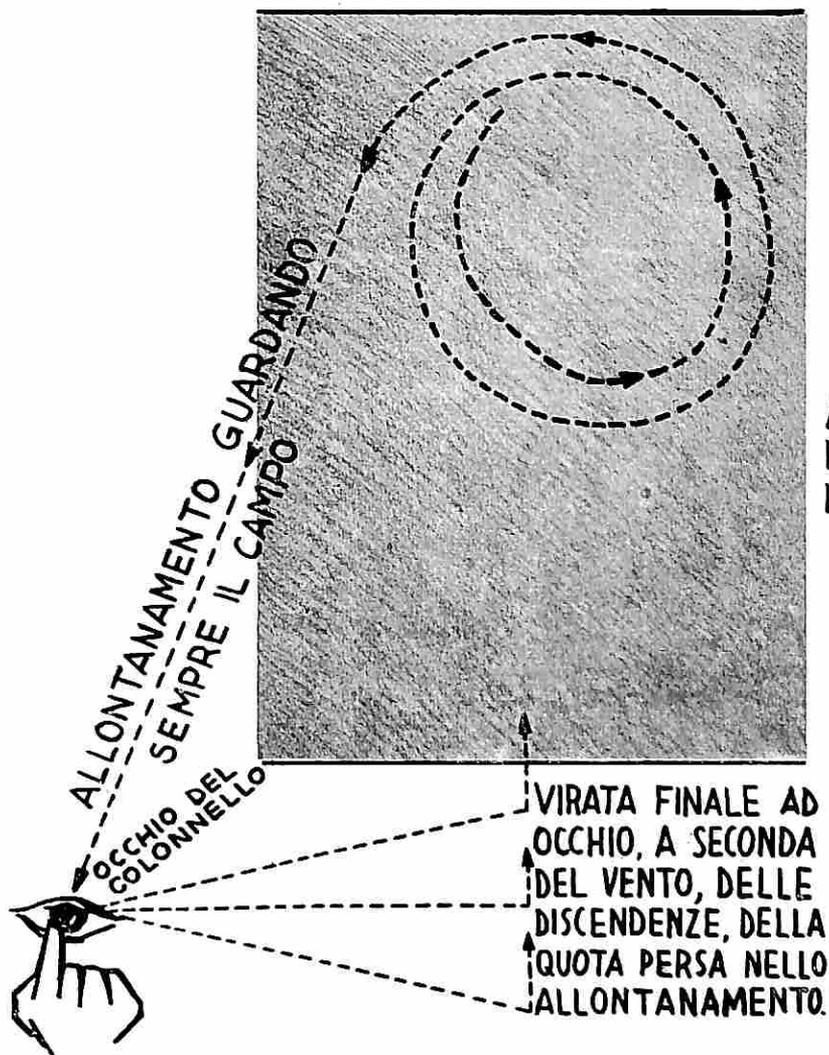


TRE SPIRALI, COMANDI AL CENTRO
MI SEGNALAN SE C'E' VENTO:
COME A CASA VOGLIO FARE
PER POTERLA RACCONTARE.

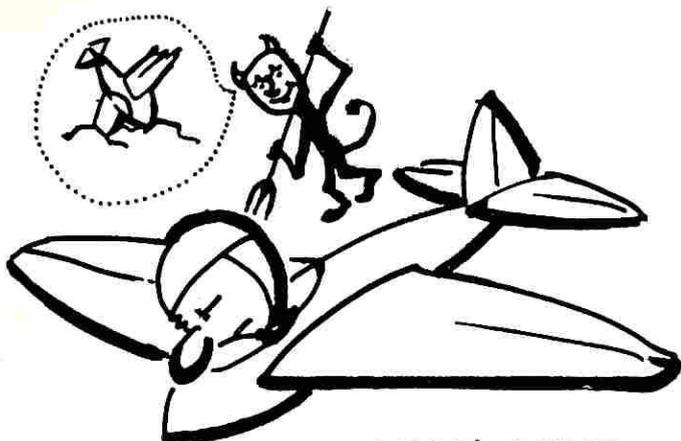
SENZA AFFANNI SENZA DUOLO
OR VORREI TOCCARE IL SUOLO.

**L'ATTERRAGGIO VA FAT-
TO COME SULL'AEROPOR-
TO: IN PIU' LE SPIRALI SUL
CAMPO CHE PERMETTO-
NO L'ESAME DELLA SU-
PERFICIE, GLI INGRESSI,
LA PENDENZA E L'EVEN-
TUALE PRESENZA E DIRE-
ZIONE DEL VENTO**

SPIRALI FINO ALLA QUOTA
STIMATA DI 100-150 METRI -
COMANDI AL CENTRO.



ALTRO OCCHIO
DEL COLONNELLO:
LO: "LA BIRRA".



STO ATTERRANDO: QUASI, QUASI, IN FRETTA, IN FRETTA
FACCIO UN'ALTRA SPIRALETTA.

IMPORTANTE:
UNA VOLTA IMPOSTA-
TA LA RETTA FINA-
LE NON MODIFICAR-
LA PIÙ PER NESSUN
MOTIVO.

SE SIETE ALTI RICORDA-
TE CHE L'ALIANTE PIC-
CHIANDO SCENDE.



OH CHE VENTO MALEDETTO
VORREI ESSER NEL MIO LETTO

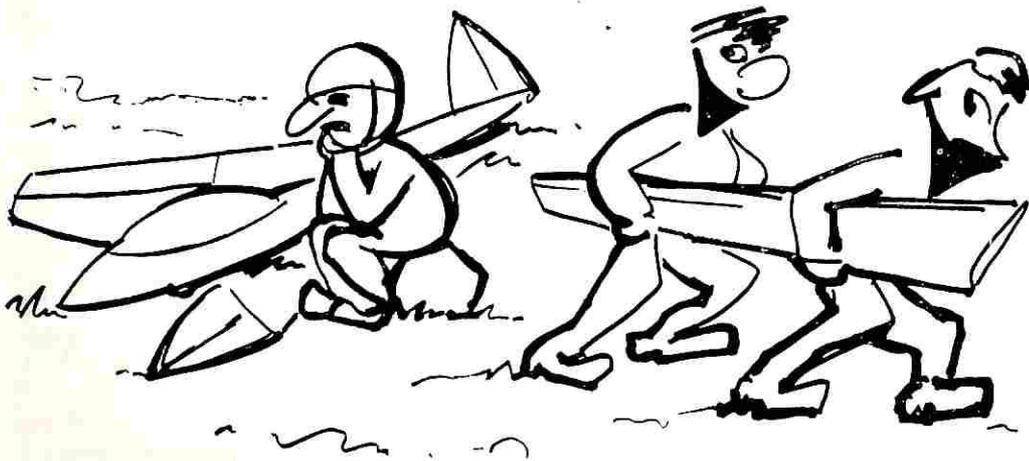
PROCEDURA IN CASO DI ATTERRAGGIO CON VENTO

- SCEGLIERE UN CAMPO CHE CONSENTA L'ATTERRAGGIO CONTRO VENTO.
- SPIRALARE SUL CAMPO E NON LASCIARSI ASSOLUTAMENTE SCARROCCIARE.
- ESEGUIRE ALLONTANAMENTO MOLTO PIU' CORTO CHE NORMALMENTE.
- ATTENZIONE:
VENTO DI FRONTE = DOPPIO EFFETTO DEI DIRUTTORI.



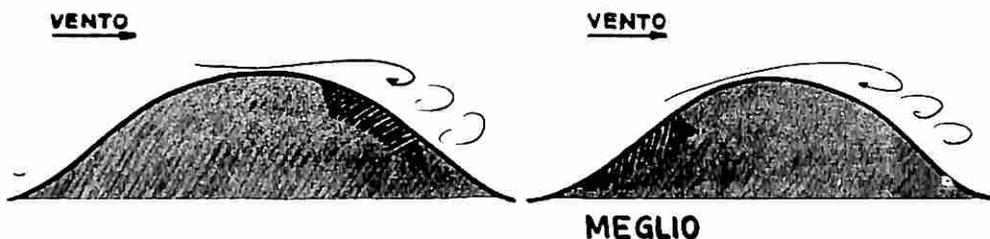
DOPO L'ATERRAGGIO:

- MEGLIO NON SMONTARE L'ALIANTE: MONTATO E' PIU' FACILE TENERLO D'OCCHIO



- SE A TERRA C'E' VENTO TENERE L'ALA A TERRA CONTRO VENTO CON IL PARACADUTE SULL'ESTREMITA' E I DIRUTTORI APERTI

ATTERRAGGIO SU TERRENO IN PENDENZA



RICORDARE:

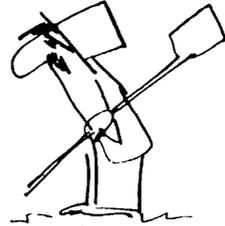
- CINGHIE: STRINGERE.
- MACCHINE FOTOGRAFICHE, BOTTIGLIE, RADIO PORTATILI, OGGETTI PESANTI E MOBILI: TUTTI DIETRO IL SEDERE.
- ALI: SEMPRE DIRITTE.
- SE NECESSARIO IMBARDARE:
POCO ALETTONE
MOLTO PIEDE
CLOCHE AVANTI

L'ATTERRAGGIO FUORI CAMPO E' IN OGNI CASO PREFERIBILE AD UN RIENTRO ARRISCHIATO.

A disgraziato m'hai
rovinato li
carciofi!



Quello ha perso l'elica
e non ha
retto.



A marziano!
Se te movi prima
che viene er
brigadiè, t'enforco



inquette
di FARO

Inconvenienti del fuori campo

