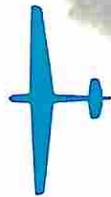


# VOLO A VELA



**LA RIVISTA  
DEI VOLOVELISTI  
ITALIANI**

**LUGLIO - AGOSTO 1980  
N. 141**



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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



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

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

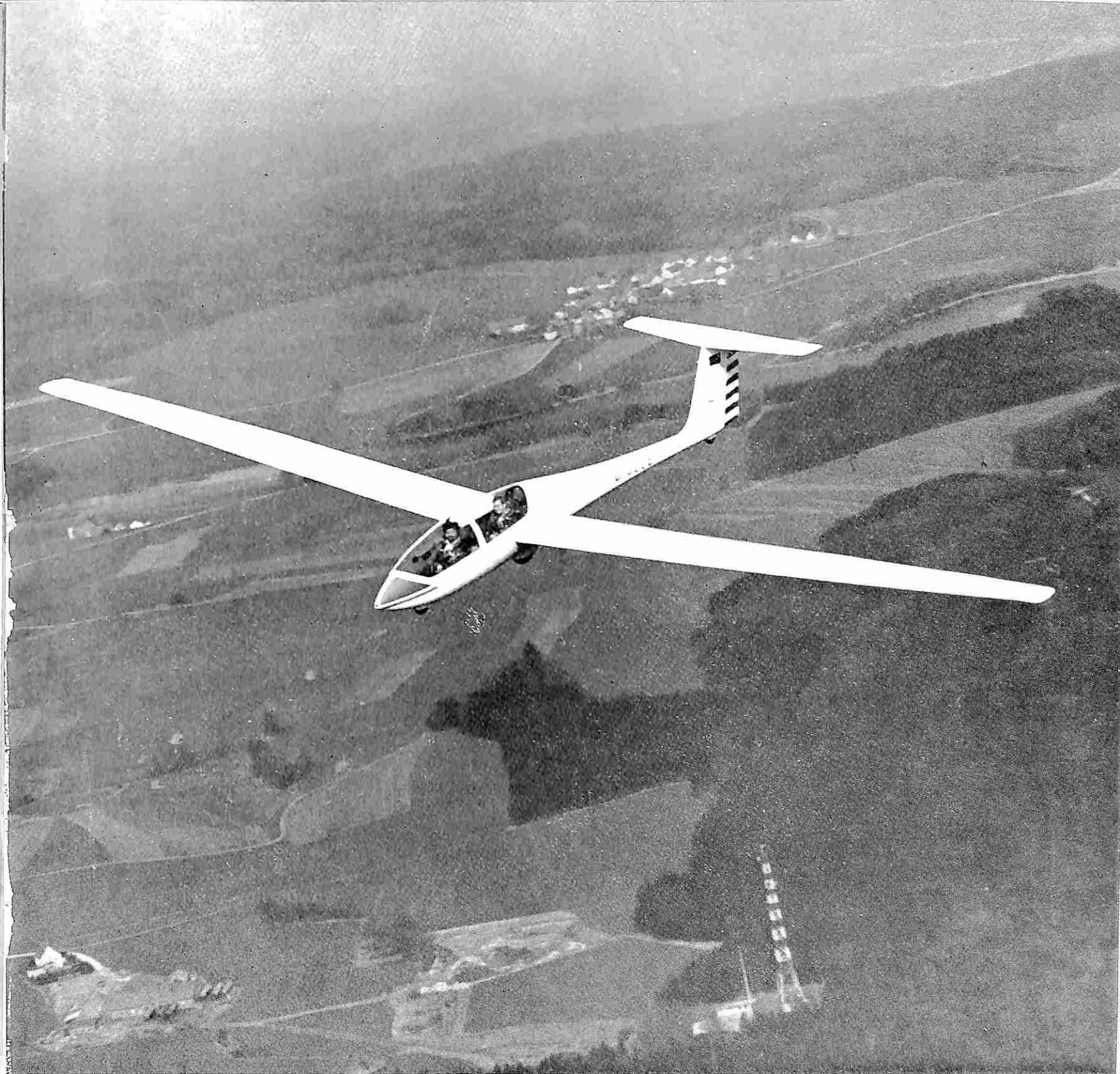
Il nostro servizio é "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini,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



**Un servizio su misura.**

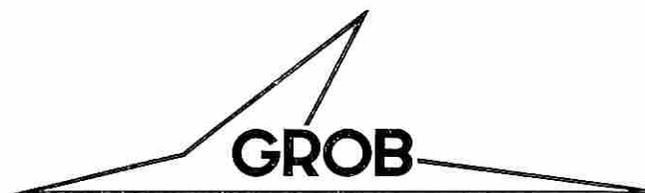
**SELORG**  
Servizi Elaborazione e  
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)  
Via Enrico Fermi, 3/5/7



# **GROB G 103**

## **Twin II**



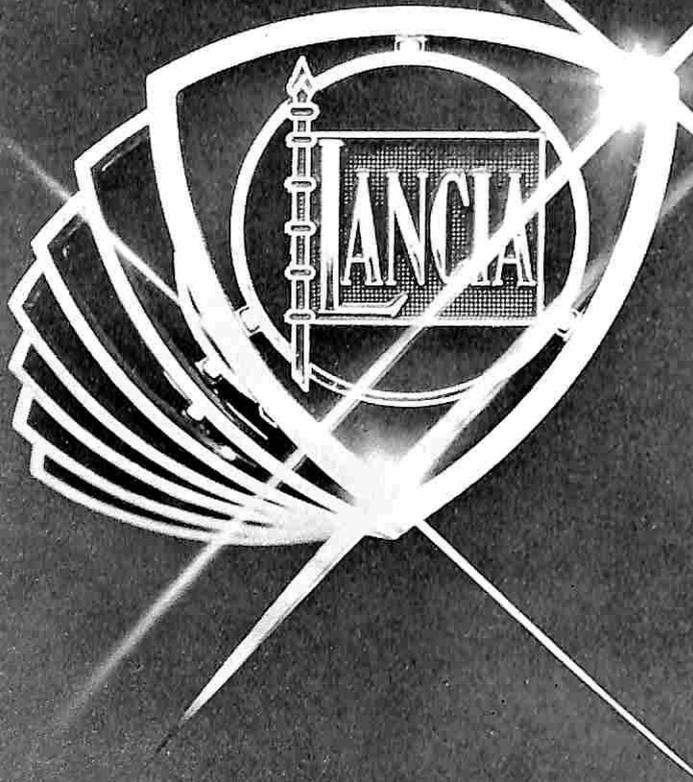
Rappresentante ufficiale:

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

Aeroporto Valbrembo

Via Locatelli, 1 - 24030 Valbrembo (BG)

Tel. 035 - 612617



**LANCIA** automobili di precisione



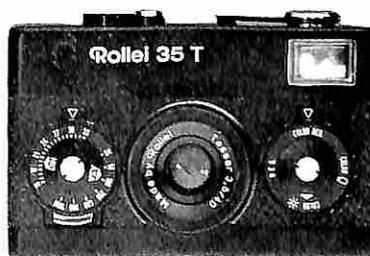
photo by A. Pronzati

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

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

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

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



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

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

# **Rollei**

**Eleganz und Präzision**

# Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

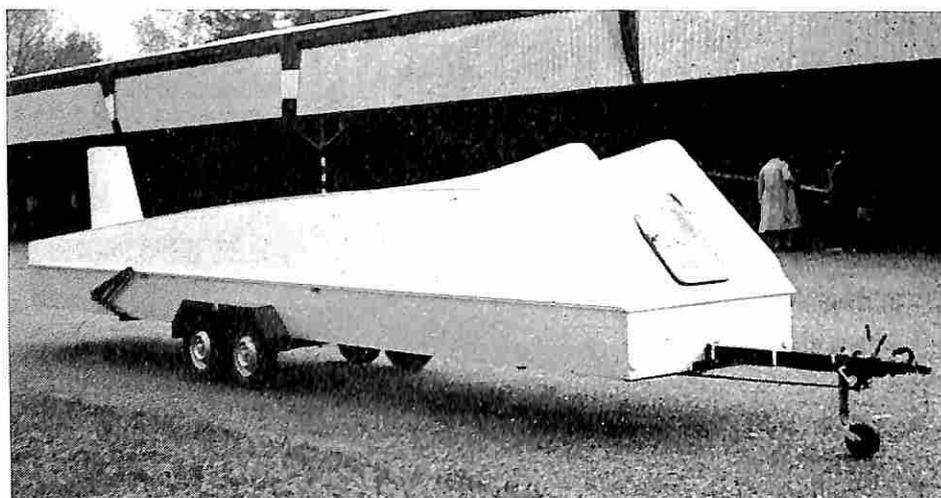


## ASW 19

Monoposto  
da competizione  
Classe Standard FAI

## Rimorchio trasporto alianti

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



## IL NOSTRO PROGRAMMA:

### SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance  
Costruzione mista

### SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance  
Costruzione in vetroresina

### SCHLEICHER ASW 17

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

### SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione  
Classe Standard

### SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500  
10146 TORINO - Tel. 011 - 47.02.768**

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

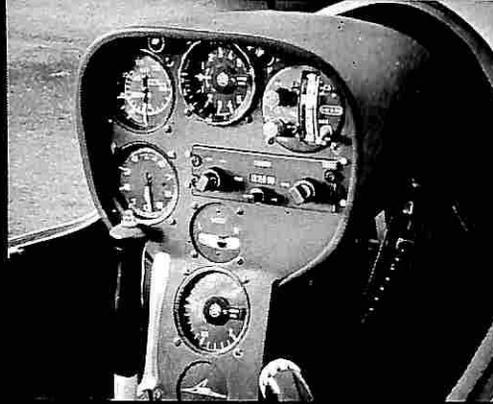


# **AERITALIA's reliable diaphragm and gyro instruments for general aviation and gliders**



**AERITALIA** S.p.A. **INSTRUMENTATION SECTOR**

ITALY - 20014 NERVIANO (Milano) viale Europa  
tel. (0331) 58.73.30 - telex 330675 AITNER I



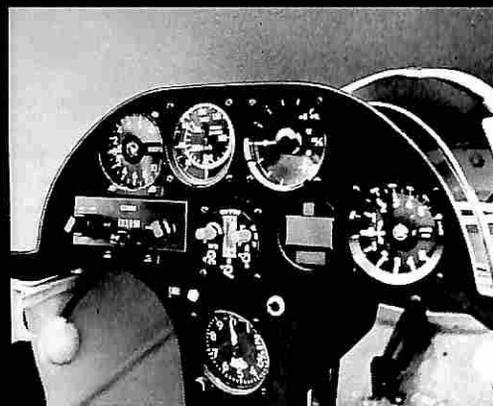
Becker AR 2008/25  
in versione normale su di un Astir

## Becker AR 2008/25

L'apparato VHF-COMM su misura  
per ogni aliante

L'apparato VHF-COMM di grande affidabilità  
con 720 canali spazati 25 KHz.

I maggiori fabbricanti di aliante predispongono i loro  
cruscotti di serie per gli apparati radio AR 2008/25



Becker AR 2008/25  
in versione stretta su di un Mosquito



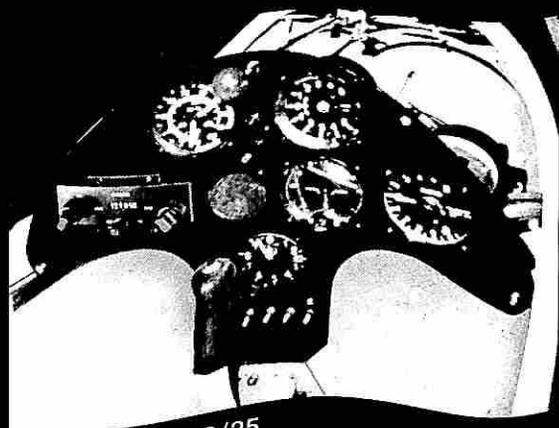
Becker AR 2008/25  
in versione normale su di un Nimbus II



Becker AR 2008/25  
in versione stretta su di un DG-200



Becker AR 2008/25  
in versione normale su di un LS 3a



Becker AR 2008/25  
in versione stretta su di un ASW-17

L'apparato AR 2008/25 è una ricetrasmittente di elevate prestazioni della serie Becker COMM-2000, realizzato in tre versioni con frontale diverso, disponibile anche in posizione verticale.

Le normali batterie di bordo garantiscono una autonomia di almeno 30 h.

La potenza di uscita è di 2-3 Watt, mentre una grande sensibilità in ricezione, permette l'ascolto di emittenti lontane o di bassa potenza.

Predisposto di serie per l'interfono.

Prezzo concorrenziale. Garanzia due anni.

**BECKER**  
FLUGFUNK  
Avionics made in Germany

BECKER Flugfunkwerk GmbH-Werk  
Postfach 1980 - Niederwaldstrasse 20  
D-7550 RASTATT

Rappresentante per l'Italia:  
GLASFASER ITALIANA S.R.L.  
Via delle Ghiaie, 3  
24030 VALBREMBO

Assistenza Tecnica:  
GENAVE ITALIANA  
Via Agruzzo, 4  
39100 BOLZANO

# Le Redazioni Territoriali ed i corrispondenti dai campi di volo

---

- TORINO** : **per la Valle d'Aosta, il Piemonte e la Liguria**  
Direzione : Emilio Tessera Chiesa - Via Puccini, 25 - 10045 PIOSSASCO - TO  
Danilo Spelta - Corso M. d'Azeglio, 118 - 10126 TORINO  
Segreteria : Guido Lucco - c/o Ae.C. Torino, Strada Berlia - TORINO  
(tel. 011/286515)  
Corrispondenti da:  
TORINO :  
AOSTA : Roberto Martinet - Via Farinetti, 11 - 10010 CASCINETTE D'IVREA - TO  
LEVALDIGI : Giuseppe Caimotto - Via Leoncavallo, 57/B - 10154 TORINO  
NOVI LIGURE : Marciano Capanera - Via La Spezia, 9/2 - 16149 SAMPIERDAR. - GE
- COMO** : **per la Lombardia e diversi**  
Direzione : Francesco Scavino - Via Partigiani, 30 - 22100 COMO  
Segreteria : Patrizia Golin - Viale F.lli Rosselli, 17 - 22100 COMO  
(tel. 031/558437)  
Corrispondenti da:  
ALZATE : Giancarlo Maestri - fraz. Nobile - 22046 MONGUZZO - CO  
Andrea Strata - Via Teocrito, 25 - 20128 MILANO  
CALCINATE : Liliana e Vittorio Colombo - Via Redipuglia, 3 - 21052 BUSTO A. - VA  
Paolo Fraenza - Via Mazzini, 40 - 21052 BUSTO A. - VA  
CREMONA : Santino Arcari - Piazza IV Novembre, 7 - 26100 CREMONA  
Pietro Bolzoni - Via Dante, 109 - 26100 CREMONA  
VALBREMBO : Sergio Capoferri - Via Pradello, 2 - 24100 BERGAMO  
Pino Brugali - Aeroporto - 24030 VALBREMBO - BG  
PARMA : Emilio Pastorelli - Via Roma, 52 - 20073 CODOGNO - MI  
LUCCA : Renato Carmassi - Via Pisana, 119/G - 55100 LUCCA
- VICENZA** : **per il Veneto, l'Alto Adige ed il Friuli**  
Direzione : Smilian Cibic - Via Napoli, 29 - 36100 VICENZA  
Segreteria : Piergiorgio Ellero - Via Elmas, 2 - 36030 CALDOGNO - VI  
(tel. 0444/42114)  
Corrispondenti da:  
VICENZA e THIENE : Piergiorgio Ellero - Via I. Pindemonte, 3 - 36100 VICENZA  
PADOVA : Sergio Marchetti - GVP «Calandrin» - Via Sorio - 35100 PADOVA  
ASIAGO :  
BELLUNO :  
TRENTO : Vittorio Cerbaro - Corso Buonarroto, 13 - 38100 TRENTO  
Giorgio Galetto - Viale Trento, 18 - 38052 CALDONAZZO - TN  
BOLZANO : Giorgio Weber - Via Collina, 29 - 39018 TERLANO - BZ  
VIPITENO : Mirko Baldessari - fraz. Tunes - 39049 VIPITENO - BZ  
TRIESTE :  
UDINE : Bruno Tullio - Via Casali Tullio, 2 - 33010 CASSACCO - UD

**BOLOGNA** : **per l'Emilia Romagna e la Toscana**

Direzione : Sandro Serra - Via dei Colli, 45 - 40136 BOLOGNA  
Segreteria : Sergio Candini - Via A. Bondi, 51 - 40138 BOLOGNA  
(tel. 051/307909)

Corrispondenti da:

BOLOGNA :  
MODENA : } Enzo Stanzani - Via del Lido, 88 - 40133 CASALECCHIO - BO  
REGGIO E. : } (tel. 051/571131)  
FERRARA : Giorgio Villani - Via Borgoleoni, 79 - 44100 FERRARA  
Francesco Borghi - Via Algeria, 29 - 44100 FERRARA

**ROMA** : **per l'Italia Centrale, Meridionale e le Isole**

Direzione : Mario Ferrari - Via Laurentina, 563 - 00143 ROMA  
Segreteria : Anna Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA  
(tel. 06/7480760)

Corrispondenti da:

GUIDONIA : Giancarlo Faraoni - Piazza Minucciano, 12 - 00139 ROMA  
Pietro Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA  
L'AQUILA : Ferruccio Zecca - c/o AeroClub C.P. 23 - 67100 L'AQUILA  
FOLIGNO : Alberto Filippucci - c/o AeroClub C.P. 180 - 06034 FOLIGNO - PG  
PESCARA :  
VITERBO : A. Filippini - c/o AeroClub - Aeroporto di VITERBO 01100  
FOGGIA : Gaetano Pecorella - Via G. Calvanese, 45 - 71100 FOGGIA  
PALERMO : Willy Ribolla - c/o AeroClub - Aer. Bocca di Falco - 90100 PALERMO  
RIETI :  
per l'ACCVV : Willy Marchetti - Viale degli Oleandri - 05100 TERNI  
Dario Laureti - c/o ACCVV - Aeroporto di RIETI 02100  
per il GVA : Luca Urbani - Via Eupoli, 90 - 00124 CASAL PALOCCO - ROMA

**LUGANO** : **per l'Estero**

Direzione : Gino Albonico - GIRAIR S.A. - Via Aeroporto - 6982 AGNO - CH  
(tel. 091/593012 - Telex 73274)

---

*Sollecitiamo i disponibili alla buona volontà perchè si mettano in contatto con la Redazione Territoriale pertinente affinchè si possa avere un amico, un collaboratore - anche un critico ovviamente - su ogni campo di volo.*

# con linoambiente

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

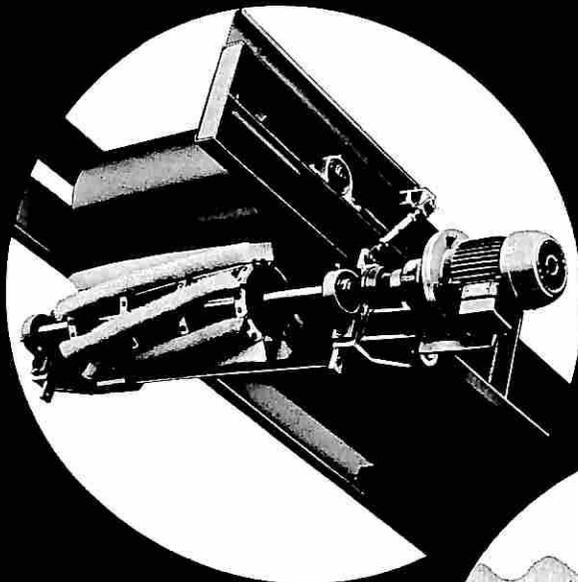


LINOAMBIENTE. Lo splendido rivestimento murale in puro lino — antifiamma ed antimacchia — che si applica in «posa tesa», con uno speciale feltro antistatico tra tessuto e parete. Ottimo come isolante termo-acustico e regolatore di umidità. E' disponibile in 30 bellissimi colori che ne suggeriscono un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

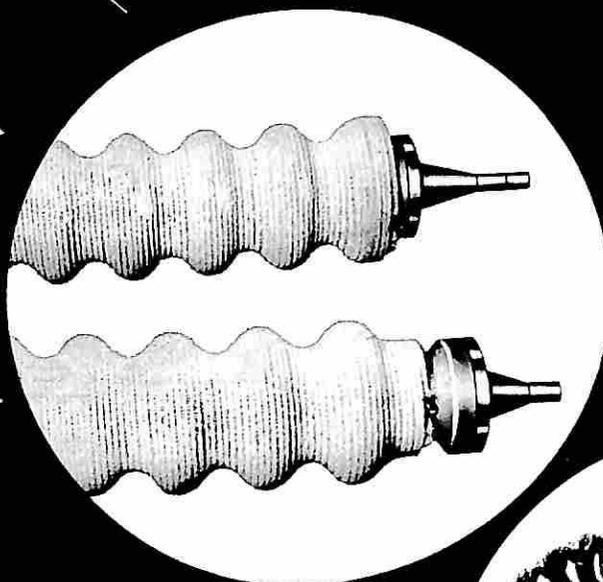


**linoambiente** s.p.a.  
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI  
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109

# per l'industria edile e della ceramica



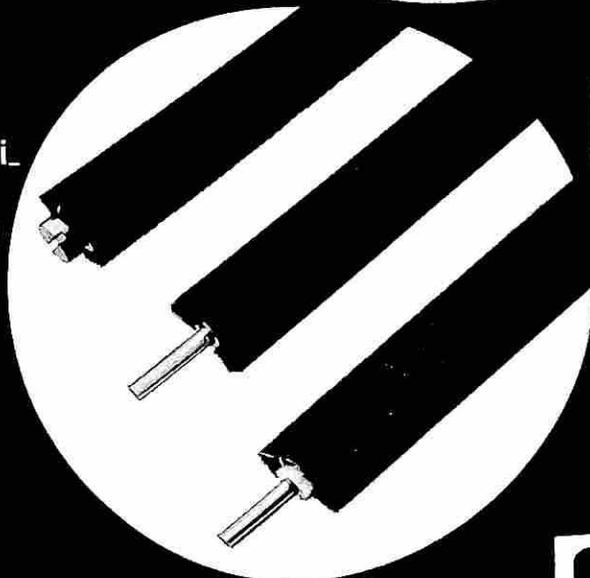
Unita' spazzolanti per la pulizia  
dei nastri trasportatori



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

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

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



## alcune soluzioni



SOCIETA'  
ITALIANA  
TECNOSPAZZOLE

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

# Il Campionato Italiano 1980: bello, nonostante tutto

di SMILIAN CIBIC

*C'erano parecchie cose che potevano guastarlo: il nuovo calendario, la partecipazione un po' più scarsa degli anni precedenti, l'assenza dei piloti impegnati a Paderborn, i regolamenti, gli incidenti, le esigenze dei militari, la meteorologia; ma nonostante tutto è risultato un bel campionato, merito soprattutto dei partecipanti e delle condizioni di Rieti che, pur con alti e bassi, si sono dimostrate adeguate alle migliori tradizioni ed hanno consentito undici giorni di gara.*

## LE GARE

*La lunghezza media dei temi è stata inferiore a quella dell'anno scorso del 15 e 20% rispettivamente per la Libera e 15 metri e per la Standard.*

*Le gare sono state agonisticamente molto interessanti e dove, come nella Standard e nella 15 metri, il primo posto è stato subito monopolizzato da un concorrente, la lotta per i posti seguenti e per il titolo italiano è stata molto avvincente.*

*Mancavano i piloti impegnati a Paderborn: peccato, perchè è mancato qualche confronto interessante.*

*Nella Libera un Neubert meno brillante dell'anno precedente, dopo un inizio un po' in sordina e ancora 45 punti dietro Manzoni dopo la penultima prova, è riuscito a recuperare nell'ultima e ad aggiudicarsi la gara col minimo margine di due punti, meno di mezzo minuto dopo una decina di giorni di gara.*

*E, a mio modo di vedere e per quello che dirò più avanti sugli handicap, è giusto così, che sia un aliante senza aiuto di fattori correttivi a vincere questa classe Libera.*

*Per la stessa ragione sarebbe giusto che il campione italiano fosse Vergani, anche se penso che a tutti faccia piacere, sul piano umano ed a prescindere dalle formule, che il titolo vada a Manzoni che lo ha onestamente guadagnato volando benissimo col mezzo che aveva a disposizione, vincendo quattro prove, tenendo il primo posto assoluto fino al penultimo giorno e vedendo così premiata una lunga attività agonistica.*

*Vergani ha pregiudicato con una infelice settimana prova la possibilità di vincere un campionato in cui peraltro, pur primo in due prove, è stato abbastanza discontinuo.*

*Nella 15 metri, dopo l'atterraggio a Spoleto in numerosa compagnia (13 concorrenti su 26, a riprova dell'attrazione che hanno gli alianti a terra*

*per i piloti in volo), De Orleans, in forma strepitosa, ha iniziato il suo show che con sei primi posti (una settimana vittoria gli è stata tolta per una penalizzazione fotografica), tre secondi ed un quarto lo ha portato a concludere con un vantaggio di oltre 750 punti.*

*Dietro a lui una situazione abbastanza fluida, con un Gritti molto bravo che dopo un leggero bagno nella quarta prova è risalito progressivamente dal quarto al secondo posto ed ha vinto il titolo italiano con un buon margine (180 punti).*



*I vincitori della Classe Libera*

*La stessa quarta prova è costata invece una fortuna (poco meno di 600 punti per un solitario atterraggio a Spoleto) a Luca Urbani, che nelle prove successive con grande determinazione e regolarità è riuscito a risalire dall'ottavo al terzo posto.*

*Anche per Pronzati, primo dopo la terza prova, la quarta è stata una disgrazia, ma il peggio è venuto alla sesta, in cui ad una media infelice si è aggiunta una penalizzazione fotografica che lo ha portato dal secondo al quinto posto in classifica generale; una maggiore regolarità ed una prova vinta nelle giornate successive lo hanno fatto risalire al quarto posto finale, a soli due punti da Urbani.*

*Se la 15 metri ha avuto il mostro De Orleans, la Standard di mostri ne ha avuti due, Gloeckl e Perrotti.*

Il primo ha vinto la prima prova e si è mantenuto in testa fino alla fine, vincendo altre 4 prove. Ha anche portato a termine la quinta prova, annullata perchè nessun altro concorrente aveva superato la metà percorso, e ce l'aveva particolarmente col potere di attrazione di un aeroporto comodo (Pre-turo), al quale chi era arrivato fin lì non ha saputo resistere.

Perotti, che per avere troppo ritardato la partenza nella prima prova ha atterrato a Piediluco e avrebbe comunque perso circa 300 punti, si è visto mangiare in due rate anche i rimanenti 70 per una foto sbagliata del primo pilone. Invece di recriminare, volando in maniera eccezionale, alla Perotti (secondo Nietlispach regola anche l'altimetro 500 metri più alto per convincersi di avere quota), ha vinto cinque prove (dopo la sesta prova Gloeckl non riusciva a capacitarsi di avere preso più di 20 minuti), portandosi al secondo posto in classifica, ma rimanendo ancora dietro a Villani in quella per soli italiani.

Con un sesto posto nella penultima prova e ancora 156 punti dietro Villani (più o meno mezz'ora in termini di tempo), sembrava avesse definitivamente compromessa la possibilità di riconfermarsi campione.

E a questo punto Villani, che pur con qualche discontinuità aveva fatto un bel campionato, ha trovato la maniera di perderlo nel modo più sicuro, partendo sulla coda di Perotti, e prendendosi così un'ora e venti di distacco.

Una prolungata ovazione ha salutato alla premiazione il quarto titolo del modesto e generoso Perotti (che ha sentito il dovere di giustificarsi per non aver dato nell'ultima prova per ovvi motivi quelle informazioni di cui è solitamente prodigo in volo).

## I GIOVANI

I giovani dovrebbero garantirci il futuro del nostro sport, e di essi dovremmo occuparci più che degli altri.

Pur estendendo per carità di patria questa categoria ai nati dal 1940 in poi, dobbiamo constatare come prima cosa che erano in pochi, grosso modo un 20% scarso, mentre ai campionati tedeschi erano circa i due terzi.

Conosciamo tutti molte delle ragioni che portano a questa situazione da noi, ma chi ha parlato con Monti di ritorno da Paderborn avrà sentito come i tedeschi con mezzi anche rudimentali e non molto costosi riescano a diffondere questo sport tra i giovani. Penso che sia un tema che merita una particolare attenzione.

Tornando ai giovani, nella Libera troviamo solo Caraffini, quest'anno sui suoi livelli migliori.

Gritti nella 15 metri è ritornato alle prestazioni che

gli hanno consentito di vincere il titolo nel '76 e Urbani si è riconfermato stabilmente ai vertici.

Per quanto riguarda Bertoncini, sarebbe interessante vederlo con un aliante più attuale. Bravo Mussio alla sua prima prova così impegnativa.

Qualche dubbio sul valore assoluto delle prove dei tre ultimi viene dal baratro di punti tra De Orleans e gli altri, accettabile se Alvaro è, come sembra, in forma... mondiale, meno se fosse sui suoi standard normali.

Nella Standard la felice sorpresa Galletto che, passato dal 19° posto dell'anno scorso al 5° di quest'anno, sembra avere le doti necessarie per progredire ancora (per lui, come per Luca Urbani, una buona parte del merito va all'assistenza paterna). Buona anche la prova di Pasin, alla prima esperienza ai nazionali, mentre è difficile esprimere un giudizio su Costa, che non era fisicamente molto a posto.

Anche in questa classe il divario tra i primi due (considerando i punti persi da Perotti per ragioni fotografiche) e gli altri è molto grande, ma il risultato di Gloeckl ai campionati tedeschi e il confronto con Nietlispach farebbe pensare ad una prestazione eccezionale dei due anche a livello internazionale.

## LE MACCHINE

Ci si poteva aspettare di vedere qualcosa di nuovo, considerando che siamo in un periodo piuttosto movimentato. In particolare si sperava di vedere il Ventus di Schempp Hirth ed il 304 della Glasfluegel tra i 15 metri ed il nuovo standard LS-4 di Schneider, ma evidentemente la contemporaneità con le gare di Paderborn sul terreno dei prossimi mondiali ha dirottato da quella parte queste novità.

Invece, a parte lo Standard Jantar, nuovo solo per Rieti, abbiamo visto solo l'LS-3 standard di Gloeckl, fresco dall'aver vinto i campionati tedeschi.

Si tratta di un LS-3 senza flap, le cui ali hanno il profilo che si avrebbe sull'LS-3 normale con i flaps a 0°. L'idea deriva dalle esperienze fatte in America, dove i 15 metri possonocorrere nella Standard bloccando i flaps (ne è consentito l'uso per qualche minuto in fase di atterraggio) e dove i risultati sono sempre molto favorevoli ai numerosi partecipanti in queste condizioni (tre ASW-20 ai primi tre posti nei campionati americani di classe Standard di quest'anno). Proprio in conseguenza di questi risultati il sistema non sarà più consentito dopo quest'anno.

Pur tenendo conto del valore di Gloeckl, i risultati sia in Germania che a Rieti depongono certamente a favore delle prestazioni di questo aliante, che peraltro è da considerare un pezzo unico, dato che la casa ha già pronto l'LS-4 con nuovi profili che ha vinto a Paderborn.

Per completare il discorso sulla Standard diremo che buona parte del parco macchine è un po' vecchiotta (più di metà dei 26 partecipanti volava su macchine della prima generazione della plastica: Phoebus, ASW-15, Libelle, St. Cirrus).

Ovviamente più recenti, a parte il Libelle 301, i 15 metri, e concentrati in particolare sugli ASW-20, che continuano a vincere in tutto il mondo, sui DG-200, da noi forse proporzionalmente più rappresentati che altrove, e sugli LS-3a.

Nella Libera predominano quantitativamente come dappertutto i Nimbus, ai quali tengono bene testa sul piano delle prestazioni gli ASW-17 ed i Kestrel 604. E' forse l'ultimo anno di una situazione così stabilizzata: l'anno venturo dovrebbero infatti comparire le «ali lunghissime» ASW-22 e LS-5 ed una probabile risposta a queste di Holighaus per dare nuovo interesse all'aspetto tecnico-costruttivo.

## IL REGOLAMENTO

So di entrare in un campo minato, ma mi sembra che sia il caso di parlarne, e l'occasione è tra le migliori.

Varie cose sono criticabili nell'attuale regolamento e dovrebbero consigliare di rifarlo ex novo, ma insieme ad alcune di carattere puramente formale e/o altre di non grande rilievo, almeno tre sono a mio parere piuttosto importanti.

La prima riguarda l'handicap per la classe Libera, che poteva avere una giustificazione in un periodo di transizione, fino alla separazione della 15 metri.

Ma l'idea base, la filosofia della classe Libera è di essere... libera da ogni limitazione e distinzione, e di ammettere quindi qualsiasi tipo di macchina senza fattori correttivi di nessun tipo.

Che non siano solo mie idee personali lo dimostrano gli esempi di altre gare importanti nel mondo, a cominciare dai mondiali.

Per quanto riguarda i nazionali, le principali nazioni adottano lo stesso criterio, compresi gli Stati Uniti, dove per il fatto che le gare si svolgono in tempi e luoghi diversi per le varie classi, metà circa dei concorrenti al campionato di classe Libera corrono con alianti 15 metri, e nessuno si sogna di aiutarli con fattori di correzione.

D'altronde della stessa opinione si dimostra la maggior parte dei piloti che ha risposto al questionario sui campionati dell'anno scorso.

Nessuno vuole impedire a chiunque di partecipare ai campionati di libera, ma non vedo perchè si debbano incoraggiare un Calif ed uno Janus con un FC di 1,08 quando già hanno un proprio campionato di categoria in cui competere ad armi pari.

Per quanto riguarda il Kestrel 17 è chiaro che non è competitivo con il Nimbus, ma analogamente non lo è il Libelle 301 rispetto ad un ASW-20 o un Phoebus con un ASW-19, e non per questo si

introduce il FC nelle altre due classi (niente vierebbe invece di assegnare un premio speciale per le macchine fino a 17 o 18 metri).

Mi sembra che la preoccupazione sia di avere un numero di concorrenti sufficiente per poter assegnare il titolo, ma in questo caso sarebbe meglio modificare la regola del numero minimo di 12 concorrenti, almeno per le tre classi fondamentali.

Posso capire che non si assegni il titolo di campione della classe Club se lo scarso numero di concorrenti dimostra un limitato interesse per questa classe (e forse ne viene a confermare l'artificialità), ma penso che, finchè la classe Libera esiste ai mondiali, il titolo nazionale vada attribuito, per ragioni che mi sembrano ovvie, anche se i concorrenti sono meno di 12 (in Svizzera il minimo è di 8 ed è stato raggiunto quest'anno pregando un 15 metri di correre nella Libera).

Che poi l'handicap in questa classe sia discutibile, oltre che in linea di principio anche nella sua applicazione, in particolare nei valori degli FC, lo fa pensare il fatto che da tre anni il vincitore della Libera non è un libera vero, e questo porta ad un gonfiamento artificioso della classe con alianti in assoluto non competitivi e ad un minore interesse per quelli validi.

La definizione di handicap sul dizionario dice all'incirca che è un espediente per dare qualche possibilità anche a chi ha un mezzo inferiore. Nel caso nostro è un sistema quasi sicuro per far vincere.

Per rimanere in tema di handicap, il secondo punto riguarda il modo in cui l'FC viene utilizzato.

Quando si dice che un aliante ha un FC di 1,07 ci aspetterebbe di capire che ha un vantaggio del 7% riferito alle prestazioni, velocità o distanza, su un aliante che ha  $FC = 1,00$ .

Per il fatto che l'FC invece di essere applicato sulla media o sulla distanza viene applicato sul punteggio il vantaggio risulta invece del 5% circa se arrivano tutti i partiti ( $n/N = 1$ ), dell'11% se ne arriva la metà, del 25% se ne arriva un quarto, infinito (!) se arriva il 5%.

Che il discorso non sia solo teorico lo si può vedere da quello che è successo nella sesta prova del campionato di promozione, con due arrivati su 28: primo Pozzi ( $FC = 1,00$ ) con 51 Km/h di media, secondo Schwenk ( $FC = 0,90$ ) a 78 Km/h. Ma il bello è che quest'ultimo non avrebbe vinto nemmeno volando alla velocità della luce, ed anche a questa velocità sarebbe stato battuto da chi, pur atterrando fuori, avesse superato il 96% del percorso.

Ora che un regolamento sia tale da impedire matematicamente ad un concorrente di vincere mi sembra veramente inconcepibile: coi tempi che corrono deve essere come minimo incostituzionale e comunque contro lo «Statuto del pilota».

Il terzo argomento è quello delle doppie classifi-

che, generali e per soli italiani, che ritengo un'assurdità avente come unico scopo pratico di far lavorare di più il calcolatore e di raddoppiare le pagine delle classifiche giornaliere (in totale da 63 a 126, più o meno, per i campionati nazionali).

Non mi sembra che ci siano ragioni sufficienti per giustificare questa complicazione: se fosse solo per il marchingegno delle retrocessioni non dovrebbe essere difficile trovarvi rimedio.

Ma l'assurdità delle doppie classifiche o meglio della classifica separata per soli italiani deriva sul piano sportivo dal fatto che si considerano inesistenti gli stranieri che fisicamente sono presenti e influiscono sullo svolgimento della gara.

Ignorare la loro esistenza e l'influenza che essi hanno sulla determinazione del punteggio falsa il risultato sportivo. Immaginiamo una prova in cui arrivino quattro o cinque stranieri ed un solo italiano e nella quale il 20% degli italiani non superi la metà percorso. La prova è chiaramente una gara di velocità, ma per il povero italiano che l'ha portata a termine diventa di distanza: questo gli fa perdere buona parte del meritatissimo vantaggio che avrebbe avuto sui suoi connazionali.

L'anno scorso Marco Gavazzi ha preceduto Piludu-Mantica nella classifica generale. E' giusto che abbia perso per alchimie da tavolino un titolo di campione italiano che aveva meritatamente vinto sul campo, superando anche l'altra alchimia del pesantissimo handicap nei confronti dei suoi avversari con  $FC = 1,13?$

## L'ORGANIZZAZIONE

E' sempre difficile criticare coloro che si impegnano e che per avere generosamente sgobbato («non per timore di pena o speranza di ricompensa» come diceva una volta il regolamento militare) meritano comunque la gratitudine di tutti.

D'altronde mi sembra che si mancherebbe ai propri compiti se non si rilevassero, per cercare di impedirne il ripetersi, certe lacune, peraltro abbastanza giustificabili: in quanto si è cambiato equipaggio: quello precedente era ottimo ed era difficile mantenerne lo standard al primo colpo.

Un appunto generico riguarda una certa approssimazione: nelle piccole cose, come per esempio nella puntualità dei briefings e nella loro conduzione; in quelle maggiori riguardanti l'interpretazione e l'applicazione del regolamento, come nel caso dell'avvicendamento dei piloti su qualche bi-posto o nella questione della chiusura del traguardo, o irrigidimenti gratuiti, come nel caso dell'opposizione alla rinuncia alla partenza di un concorrente ed al conseguente passaggio in coda.

Ritorno sulla questione della chiusura del traguardo per far rilevare come sia finita bene, ma come avrebbe anche potuto complicare le cose. Premet-

to che considero del tutto estranei alla faccenda i piloti.

La direzione di gara avverte verbalmente prima dell'inizio delle gare che i tempi si prendono anche dopo la chiusura del traguardo di arrivo. A parte il fatto che la cosa sarebbe formalmente molto discutibile e richiederebbe per coerenza di non parlare più di chiusura del traguardo sui tabelloni (come si fa a passare un traguardo chiuso?), le cose potevano complicarsi nella sostanza: Pronzati è arrivato a due punti da Luca Urbani, e due punti sono più o meno una ventina di secondi; che garanzia c'è di una precisazione di questo ordine di grandezza se i tempi sono presi lontano dalla linea di traguardo e non da cronometristi ufficiali? E se non ci fosse stato Gritti davanti ai due e questa manciata di secondi avesse deciso del titolo di campione italiano?

Per quanto riguarda i temi di gara ci sarebbe secondo me qualche osservazione di ordine generale da fare, e la cosa non riguarda solo l'organizzazione di quest'anno, che ha ereditato certe abitudini dagli anni passati:

— ci sono tre classi con caratteristiche diverse: sarebbe logico che avessero temi diversi;

— il sistema attuale di dare lo stesso tema alla Libera ed alla 15 metri avvantaggia la Libera;

— ciò è ancora peggiorato per il fatto che, facendo partire prima la Libera, si riduce il tempo utile delle condizioni buone per la 15 metri;

— il risultato è che sul totale del campionato gli atterraggi fuori campo sono intorno al 16% per la Libera ed al 32% per la 15 metri (potrebbe dipendere anche dal valore dei piloti, ma la differenza è comunque troppo grande);

— la Standard non è una classe di serie B, e non c'è nessuna ragione perchè parta sempre per ultima, anche quando per motivi indipendenti dalla organizzazione si parte troppo tardi;

— anche la Standard paga con un 32% circa di fuori campo questo particolare trattamento.

Se ragioni organizzative rendono particolarmente difficile di dare tre temi invece di due, niente vieta di fare correre la 15 metri alternativamente con la Libera e la Standard.

Per esempio ai campionati tedeschi di quest'anno su nove prove la 15 metri ne ha corse due con la Libera, tre con la Standard e quattro da sola. Ne è risultata una maggiore omogeneità nelle percentuali di fuori campo (16, 24 e 18% rispettivamente per Libera, 15 metri e Standard).

Mi accorgo che mi è scappata la penna e che, pur avendo cercato di farlo, non mi è riuscito di essere breve. Ma gli argomenti sono tanti, e tanti i motivi di interesse e di discussione.

Come sempre il suono di altre campane sarebbe, oltrechè gradito, molto utile ed opportuno.

Smilian Cibic

**COMITATO REDAZIONALE:**

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

segreteria:

Paola Bellora

**PROVE IN VOLO:**

Walter Vergani

**INVIATO SPECIALE:**

Antonino Desti

**CORRISPONDENTI:**

FAI - CIVV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

**PUBBLICITA':**

Folco Stagi

**REDAZIONE e AMMINISTRAZ.**

Aeroporto «Paolo Contri»  
Calcinate del Pesce - VARESE  
Tel. 0332/310073 - CAP 21100  
Codice Fiscale 00581360120

**ABBONAM. PER ANNO SOLARE**

pubblicazione bimestrale

ITALIA

cumulativo	L. 15.000
individuale	L. 25.000
sostenitore	L. 50.000

ESTERO

ordinario S 30

UNA COPIA L. 5.000

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

E' permessa la riproduzione,  
quando non espressamente vie-  
tata, purchè si citi la fonte.  
Arti Grafiche Camagni - Como

**DIRETTORE RESPONSABILE:**

Lorenzo Scavino

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani  
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

**LUGLIO - AGOSTO 1980****N. 141****SOMMARIO:**

Le R.T. ed i corrispondenti dai campi di volo	123
Il Campionato Italiano 1980: bello, nonostante tutto	127
Trofeo Colli Briantei	133
Due records nazionali migliorati da Sergio Capoferri	143
Triangolo: Rieti-Pescasseroli-Passo di Viamaggio-Rieti	145
Coppa del Velino	147
<b>RIETI 1980</b>	
Note meteo di Plinio Rovesti	153
Enti e piloti partecipanti	161
Organigramma	162
Gli alianti in campo	163
I temi, i piloti partiti, i chilometri assegnati e quelli percorsi	165
Dal direttore di gara	167
Libri e films per il volo a vela	169
Parliamo di handicaps	171
Riparliamo di handicaps	172
Volo a Vela nel mondo	175
Dalla Commissione Sportiva centrale	177
I lavori della Commissione di Specialità	179
Un computer, «un termica»... e un'istanza	181
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	183

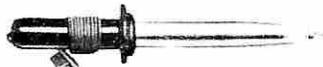
IN COPERTINA

«Ali di gabbiano tra stracci di nubi» (foto C. Speranza)

**ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA**



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



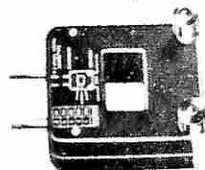
**PUNTALE ALTA TENSIONE**  
 Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.  
 Mod. VC6



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



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



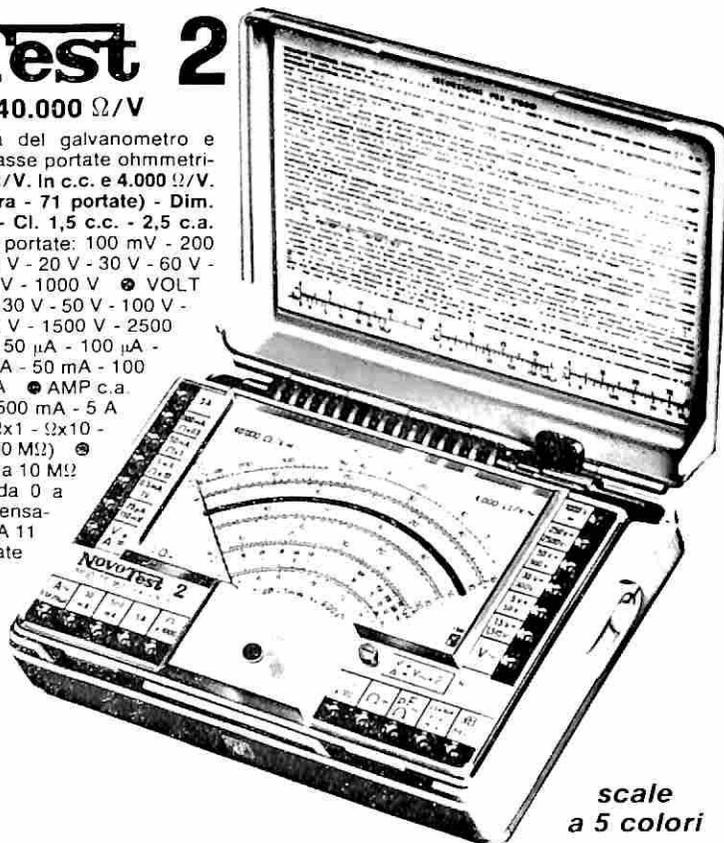
**RIDUTTORE CORRENTE ALTERNATA**  
 Mod. TA6/N portata 25 A - 50 A - 100 A - 200 A

# NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

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

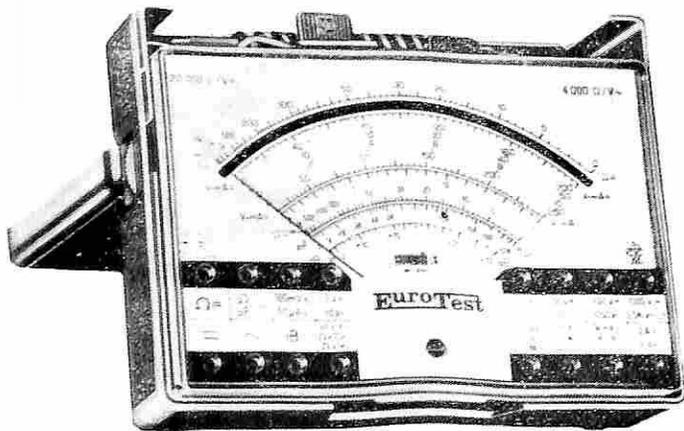
Mod. TS 161 - 40.000Ω/V. in c.c. e 4.000Ω/V. in c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.



scale a 5 colori

# EuroTest

20.000 Ω/V



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

Mod. TS 210 - 20.000 Ω/V. in c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (8 Campi di misura - 39 portate) - Dim. 138x106x42 - Peso gr. 400 - Cl. 2 c.c. - 3 c.a. norme CEI.

● VOLT c.c. 6 portate: 100 mV - 2 V - 10 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLT c.a. 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● AMP. c.c. 5 portate: 50 μA - 0,5 mA - 5 mA - 50 mA - 2 A ● AMP. c.a. 4 portate: 1,5 mA - 15 mA - 150 mA - 6 A ● OHMS 5 portate: Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1 K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate

**RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:**

AGROPOLI (Salerno) - Chiari Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Biagio Grimaldi - V.le De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Attilio - Via Zanardi, 2/10 - CATANIA - Elettrosicula - Via A. Cadamosto, 17 - ANCONA - P.I. Carlo Giongo - Via Nenni, 5 - FIRENZE - Dr. Alberto Tiranti - Via Fra Bartolomeo, 38 - NAPOLI - Severi Gianfranco - C.so A. Lucci, 56 - GENOVA - P.I. Conte Luigi - Via P. Salvago, 18 - Mag. Piazza Dante, 1/r - MILANO - Presso nostra sede - Via Gradisca, 4 - PESCARA - GE-COM - Via Arrone, 7 - ROMA - Dr. Carlo Riccardi - Via Amatrice, 15 - RONCAGLIA (Padova) - P.I. Righetti Alberto - Via Marconi, 165 - NICHELINO (Torino) - ARME s.n.c. di Aceto & Mariella - Via Colombedo, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12



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



# alfa

20.000 Ω/V

(Protezione totale di tutti i circuiti).

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

**PROTEZIONE TOTALE!!!**



# Il 6° Trofeo Colli Briantei

La classica gara con partenza in volo simultanea

**Risultato finale soddisfacente  
non ostante i capricci del tempo**

**3 prove valide su  
5 giornate disponibili**

Note meteorologiche e risultati sportivi

a cura di **PLINIO ROVESTI**

Anche questo resoconto sulla disputa del 6° Trofeo Colli Briantei, la classica gara con partenza in volo simultanea, deve cominciare con un... cappello climatologico.

Quest'anno l'A.V.M. ha voluto disputare l'importante gara nazionale dopo l'inizio dell'estate meteorologica, nella speranza di azzeccare condizioni di tempo migliori di quelle dei passati anni. Ma ancora una volta il clima non ha rispettato le scadenze astronomiche.

Secondo quanto afferma il Prof. Santomauro, dell'Osservatorio Meteorologico di Brera, il maggio freddo e piovoso di quest'anno ed il maltempo che ha caratterizzato la prima quindicina del mese di giugno 1980, non ci permettono di affermare che le incertezze atmosferiche di questo periodo, siano dovute ad una stagione eccezionale.

Dati statistici alla mano, il noto climatologo italiano sostiene questa tesi. Ed a suffragare le sue affermazioni mostra ai giornalisti che lo interpellano una tabella con i dati rilevati a Milano dall'Osservatorio Meteorologico di Brera da lui diretto. Secondo questi dati, infatti, le caratteristiche dell'estate degli ultimi vent'anni rientrano nella norma; poichè di annate inclementi, piovose e nuvolose, in Lombardia ce ne sono state tante anche in giugno.

L'Organizzazione Meteorologica Mondiale sostiene poi che per affermare con sicurezza l'insorgenza di qualche cambiamento nel clima, è necessario osservare le stagioni con continuità e per un periodo di almeno... trent'anni.

Il 6 giugno 1980, ad Alzate Brianza, mentre cercavamo di trarre conforto da queste autorevoli affermazioni, ci giunse un'altra notizia: era in arrivo sull'Italia la nube vulcanica prodotta dall'eruzione del vulcano nordamericano St. Helens, e la grande quantità di particelle in sospensione nell'alta atmosfera, avrebbe potuto influire, a breve termine, sull'andamento del clima nel continente europeo.

Insomma, dopo l'anidride carbonica ed i residui nebulosi delle stelle cosiddette «supernovae»... arrivano a minacciare l'estate volovelistica anche le ceneri eruttate dal vulcano USA!

Scherzi a parte, le misurazioni effettuate qualche giorno dopo nel cielo dell'Aquila dal Prof. Visconti, con lo straordinario «radar ottico» recentemente ideato dal Prof. Fiocco, confermarono la presenza sulla nostra penisola di tali scorie vulcaniche, vaganti nell'atmosfera ad una altitudine di circa 15.000 metri.

Per non creare allarmismo, la stampa quotidiana assicurava che, secondo gli scienziati statunitensi, queste ceneri (formate per il 70% da silicie) abbassandosi sempre più e raggiungendo alla fine il suolo, non avrebbero rappresentato alcun pericolo nè per l'uomo nè per gli animali. E' vero che tali particelle riflettono una maggiore quantità di radiazione solare nello spazio; tuttavia, poichè esse restituiscono nello stesso tempo al nostro pianeta una parte più consistente delle radiazioni infrarosse che esso emette, il fenomeno, sostanzialmente

non cambierà in maniera apprezzabile la temperatura media della Terra.

Chiudiamo la parentesi aperta sulla temuta possibilità di un cambio del clima estivo e diamo inizio all'esame della situazione meteorologica riscontrata durante i primi tre giorni di gara per la disputa del Trofeo Colli Briantei.

Volendo fare il processo al «tempo» dei giorni 6, 7 ed 8 giugno '80, dobbiamo prendercela, ancora una volta, con l'anticiclone delle Azzorre; il quale, invece di espandersi verso il Mediterraneo (come fa normalmente in estate) si è spinto capricciosamente verso lo Atlantico settentrionale, disponendosi così lungo i meridiani (con il promontorio diretto verso la Gran Bretagna) anzi che allargarsi nel senso dei paralleli. Questa configurazione barica, anomala per la stagione estiva, ha convogliato aria fredda ed umida verso meridione, causando annuvolamenti prevalentemente cumuliformi con rovesci e temporali che, irregolarmente distribuiti nelle regioni dell'Italia nord occidentale, hanno causato cattivo tempo sino al 10 giugno.

Ma esaminiamo nei dettagli l'evoluzione della situazione meteorologica.

## 6 GIUGNO 1980 - 1° gara

L'afflusso sul Mediterraneo centrale di aria umida ed instabile proveniente dall'Europa orientale, che nei giorni precedenti l'inizio delle gare aveva interessato l'Italia, va atte-

nuandosi progressivamente. Una moderata perturbazione di origine atlantica, estesa dal mare del Nord alla Francia occidentale, continua a spostarsi verso levante tendendo ad interessare le regioni settentrionali italiane e marginalmente quelle centrali. La pressione sulla nostra Penisola è quasi livellata ed uniformemente distribuita attorno a valori di 1.012 mb (fig. 1).

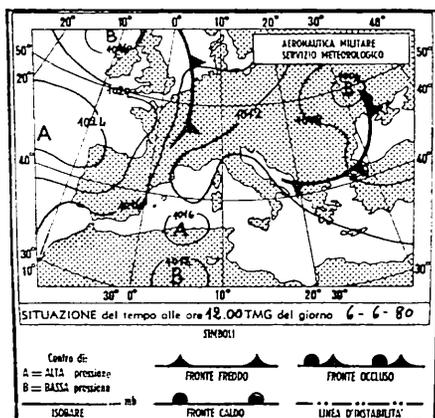


Fig 1

Sull'Italia settentrionale i venti spirano da NNW a partire da 1.000 m QNH fino agli estremi limiti della troposfera, con tendenza a disporsi progressivamente dal 1° quadrante.

Ecco i dati relativi al radiosondaggio di Milano-Linate, dal suolo a 6.000 m di altitudine, unitamente all'andamento dell'umidità relativa con la quota:

Quota (m)	QNH (superficie)	deboli var.	Ur.	%
400	285°	10 Kt	»	45%
1.000	315°	9 »	»	38%
1.500	335°	8 »	»	42%
2.000	335°	8 »	»	38%
2.500	360°	8 »	»	36%
3.000	335°	8 »	»	35%
3.500	360°	8 »	»	20%
4.000	360°	20 »	»	10%
5.000	360°	28 »	»	NIL

Il vento massimo spira alla quota di 10.500 m con intensità di 45 Kt e direzione 350°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08.00 legali sulla Brianza con il Piper dell'A.V.M., indica l'inversione termica notturna di superficie dal suolo a 845 m QNH (spessore 445 m). La

sua distruzione richiederà 24°C al suolo, raggiungibili alle ore 11.

Lo strato sovrastante l'inversione di superficie è in condizioni di equilibrio molto stabile; la sua labilizzazione richiede 27°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. I primi cumuli su Alzate appariranno verso le ore 14, quando la temperatura in superficie avrà raggiunto i 28°C; la base teorica di condensazione di tali cumuli, inizialmente sarà attorno ai 2.000 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali prealpini fin dalle ore 13,30 a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo verticale delle nubi cumuliformi sarà di circa 1.000 metri.

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 3.500 m.

Si prevede che la temperatura al suolo nella regione di Alzate Brianza raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 14,30 con 28°C. (Vedremo poi come tale valore verrà superato di ben 3°C). La visibilità orizzontale è buona. Si prevede una copertura di cirrostrati di 3-4/8. Venti catabatici e turbolenza di sottovento in tutta la zona pedimontana prealpina, con vasti campi discendenti.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai 48 concorrenti, suddivisi nelle varie classi, le seguenti prove:

#### Classe 15 m Corsa:

Triangolo di Km 283,3 lungo il percorso Alzate - Laveno - Barghe - Alzate.

Apertura traguardo con partenza in volo simultanea: ore 13,40.

#### Classe Standard:

Triangolo di Km 215 lungo il percorso Alzate - Laveno - Sarnico - Alzate. Apertura traguardo ore 14.

#### Classe Biposti:

Triangolo di 245 Km lungo il percorso Alzate - Omegna - Sarnico - Alzate. Apertura traguardo partenza: ore 14,30.

#### Classe «Eteronegei»:

Triangolo di 108,1 Km lungo il percorso Alzate - Gavirate - Lecco - Alzate. Apert. traguardo ore 14,30.

Alle ore 13, quando iniziano i decolli della Classe «15 metri Corsa», la temperatura al suolo ha già raggiunto il valore di 28°C, con un'ora di anticipo sulla previsione. Ciò non ostante, i primi cumuli che avrebbero dovuto apparire con tale temperatura all'altitudine di 2000 m, non accennano a formarsi. Tale ritardo è forse dovuto al fatto che l'aria è moderatamente umida a tutte le quote.

Ad ogni modo, l'attività termoconvettiva alle ore 13 è già ben organizzata in vigorose «termiche secche». Alle 13,40 — quando si apre la linea di partenza per i concorrenti dei «15 m Corsa» — il cielo comincia a coprirsi di cirrostrati in bande avanzanti da NE. Intanto spuntano qua e là specie di fracto-cumuli dai contorni sfilacciati, a quote variabili da 2.300 a 2.700 m QNH. La temperatura al suolo ha già superato di 1°C quella da noi prevista... e continua a salire. Alle 14,30 raggiunge il valore massimo della giornata con una punta di 31°C. Poco dopo, però, si registra una ricaduta e dalle 14,45 alle 16 il termometro si stabilizza attorno a 29°C.

L'imprevisto aumento di temperatura è stato accompagnato nella zona di Laveno da una intensificazione del vento che, nello stesso tempo, si è disposto da NW, dando luogo alla formazione di un «fronte di brezza» proveniente dal Lago Maggiore ed in rapido spostamento verso Sud-Est.

I piloti che in quel momento erano in volo nella zona di Laveno, dopo aver fotografato il pilone, si sono portati davanti al fronte di brezza (visualizzato da un massiccio schieramento di cumuli potenti, distribuiti lungo la superficie di discontinuità del fronte) ed hanno proseguito la gara, deviati verso Sud. Com'è facile intuire, i concorrenti giunti su Gavirate e Laveno, quando l'aria fresca della brezza di lago aveva già invaso la zona, sono stati costretti a prender terra, chi al campo di Calcinate del Pesce, chi all'aeroporto di Venegono. Qualcuno, invece, ha... mangiato la foglia e, con un tempestivo dietrofront, è riuscito a rientrare alla base, senza però fotografare il pilone di Laveno.

Intanto il cielo della Brianza e del Varesotto si è coperto di cirrostrati, precludendo ai piloti gareggianti nelle classi Standard, Biposti ed Eterogenei, di portare a compimento i temi di gara loro assegnati.

I concorrenti della classe «15 m Corsa», che hanno avuto modo di portarsi lungo il citato fronte di brezza, sono stati più fortunati: la loro prova è stata trasformata in «distanza su banda» e la classifica

è stata fatta in base ai chilometri percorsi da ciascun pilota.

Ecco i risultati conseguiti dai 15 concorrenti che hanno partecipato a questa prima gara in classe Corsa:

POS.	PILOTI	N. GARA	LOCALITA' DI ATTERRAGGIO	KM	PUNTI
1	BRIGLIADORI LEONARDO	AM	Orio al Serio	240,3	1000
2	PRONZATI ATTILIO	A22	Palazzolo B.	221,7	923
3	VERGANI WALTER	FO	Orio al Serio	131,1	546
4	CORBELLINI EUGENIO	EC	Valbrembo	122,6	510
4	GRITTI ANGELO	N	Valbrembo	122,6	510
6	MONTI ROBERTO	BM	Alzate	88,7	369
6	BERTONCINI LUIGI	LB	Alzate	88,7	369
8	LAMM MAX	ML	Venegono	69,1	288
9	MUSSIO RENATO	J	Calcinate	57,8	241
10	BALZER MARIO	5	Calcinate	28,9	120
10	VISCARDI PIETRO	VC	Calcinate	28,9	120
12	BERETTA MARIO	1	Alzate	0,0	0
12	COLOMBO VITTORIO	82	Non partito	0,0	0
12	RIZZI GUIDO	G	Alzate	0,0	0
12	FONTANA VITTORIO	VF	Non partito	0,0	0

Chiudendo la rassegna delle vicende che hanno caratterizzato questa prima giornata di gare, non possiamo far a meno di formulare qualche considerazione. Il lungo periodo di piogge, riscontratosi quest'anno nel mese di maggio, ci ha privati di quel ciclo meteorologico tipico della stagione primaverile. A questo mese piovoso, pertanto, doveva giocoforza seguire un sia pur breve assestamento climatologico, caratterizzato da eventi atmosferici inattesi ed anomali. In tali condizioni però, la previsione sinottica diventa difficile e quelle su scala aerologica addirittura impossibile.

Se ne deduce, così, che in sede di scelta dei temi di gara, occorre molta prudenza ed oculatezza, se non si vuol correre il rischio di assegnare ai concorrenti prove di volo praticamente irrealizzabili.

Purtroppo nei giorni 7 ed 8 giugno le condizioni del tempo sono state del tutto proibitive, tanto da rendere impossibile l'effettuazione di alcuna prova. Per sollevare lo spirito

dei concorrenti l'A.V.M. ha organizzato una partita di calcio contro... il «resto del mondo» (vinta naturalmente, dal «resto del mondo»).

Il giorno dopo un gruppo di aviemisti amanti della musica ha organizzato un pomeriggio danzante rallegrato da un'orchestrina totalmente volovelistica, composta dagli insuperabili Giancarlo Maestri e figlio, nonché dal celebre trombone del Dr. Acocella; i quali si sono esibiti in fantasiose esecuzioni che son riuscite a diffondere un po' di ottimismo a piloti ed organizzatori... per vero dire piuttosto depressi dalla pioggia e dai temporali.

L'appuntamento ad Alzate, per la seconda tornata, è per il prossimo sabato.

Chi scrive queste note, purtroppo non ha potuto essere presente. Tuttavia, valendoci delle notizie che gli amici dell'A.V.M. ci hanno fatto pervenire e della relazione gentilmente inviataci dal direttore di gara Max Faber, ci sforzeremo di pas-

sare in rassegna gli avvenimenti che hanno accompagnato le ultime due prove.

Sabato 14 giugno le regioni dell'Italia settentrionale sono interessate da un campo di relative alte pressioni (1.020 mb) a debole gradiente. Un fronte freddo a ridosso dell'arco alpino tende a traboccare nella Valpadana ed a transitare verso sud-est.

I venti al suolo sono deboli variabili ed in quota, deboli o moderati settentrionali. L'aria è piuttosto umida e moderatamente instabile a tutte le quote. Si prevede la formazione di nubi cumuliformi con base piuttosto bassa.

Dopo un sondaggio con l'aliante Blanik, compiuto dal presidente dell'A.V.M. Riccardo Briigliadori, per saggiare le condizioni di veleggiamento, alle ore 13 iniziano i decolli.

Ecco i temi di gara assegnati ad ogni classe, unitamente alla classifica di ogni prova.

**Classe STANDARD - Prova n. 1 del 14 giugno 1980**

Tema: Triangolo sul percorso Alzate - Calcinate - Lecco - Alzate di Km 98,9.

Concorrenti: 17 - Partiti: 16 - Hanno completato la prova: 6.

POS.	PILOTI	N. GARA	TEMPO o LOCALITA'	MEDIA o KM	PUNTI
1	PEROTTI GIOVANNI	11	1.36.50	61,281	1000
2	CAIROLI GIANNI	CW	2.19.12	42,629	832
3	ESPOSTO VINCENZO	13	2.32.55	38,805	797
4	CAVALLI GIUSEPPE	HY	2.47.04	35,519	767
5	FRAENZA NICOLA	6	3.06.35	31,803	734
6	AVANZINI LUCIANO	3A	3.28.50	28,415	703
7	GUAZZONI ROBERTO	17	Oggiono - Poncia	88,2	398
8	POZZI GIOVANNI	PR	Oggiono - Poncia	71,3	322
9	TRENTINI FRANCO	V	Alzate	59,7	283
10	PAVESI GIOVANNI	16	Alzate	59,7	270
10	DAVINI GIORGIO	EE	Alzate	59,7	270
10	CAPPI CLEMENTE	OK	Alzate	59,7	270
13	VILLA ALESSANDRO	78	Venegono	39,8	180
14	LABELLARTE MARIO	FS	Calcinate	31,0	144
15	BRAMBILLA LORENZO	28	Non partito	0,0	0
15	ALBERTAZZI ALBERTO	56	Alzate	0,0	0
15	POGLIANI GIUSEPPE	OE	Alzate	0,0	0

**Classe BIPOSTI - Prova n. 1 del 14 giugno 1980**

Tema: Triangolo sul percorso Alzate - Gavirate - Lecco - Alzate di Km 108,1.

Concorrenti: 8 - Partiti: 8 - Hanno completato la prova: 2 - Fuori campo: 4 - Rientrati ad Alzate dopo un pilone: 1.

POS.	PILOTI	N. GARA	TEMPO o LOCALITA'	MEDIA o KM	PUNTI
1	AGRESTA PAOLO MANTICA UMBERTO	3	2.13.46	48,487	1000
2	CICERI MASSIMO DURANTI PIERLUIGI	CE	2.25.37	44,542	962
3	GAVAZZI MARCO NIDOLI GIORGIO	AN	Oggiono lpp.	97,4	475
4	CASSETTI LUCIO STAGI FOLCO	B3	Alzate	68,9	336
5	COSTA FRANCO BALLARATI	CF	Calcinate	30,2	147
6	MAESTRI GIANCARLO FRAILICH GIORGIO	14	Chiasso Scalo	13,4	65
7	MAESTRI GIORGIO FRAILICH LETIZIA	60	Calcinate	0,0	1* 0
7	LONGARETTI PIETRO LIBIO AURELIANO	WF	Alzate	0,0	0

1\* - Penalizzato: manca foto pilone.

**Classe ETEROGENEA - Prova n. 1 del 14 giugno 1980**

Tema: Andata e ritorno sul percorso Alzate - Calcinate - Alzate di Km 62.

Concorrenti: 4 - Partiti: 4 - Nessuno ha completato la prova. La gara è stata trasformata in distanza su banda.

POS.	PILOTI	N. GARA	LOCALITA' DI ATTERRAGGIO	MEDIA o KM	PUNTI
1	LANZI ALESSANDRO	TT	Calcinate	31,0	1000
2	POLETTI FRANCO	PF	Calcinate	31,0	970
3	STEFANO GHIORZO	61	Alzate	0,0	0
3	PATRIARCA GIOVANNI	IF	Alzate	0,0	0

**Classe «15 metri CORSA» - Prova n. 2 del 14 giugno 1980**

Tema: Triangolo sul percorso Alzate - Laveno - Lecco - Alzate di Km 124,4.

Concorrenti: 15 - Partiti: 13 - Hanno completato la prova: 11 - Sono rientrati ad Alzate dopo aver doppiato un solo pilone: 2.

POS.	PILOTI	N. GARA	TEMPO o LOCALITA'	MEDIA o KM	PUNTI
1	MONTI ROBERTO	BM	1.50.20	67,650	1000
1	BRIGLIADORI LEONARDO	AM	1.50.23	67,619	1000
3	COLOMBO VITTORIO	82	1.58.30	62,987	964
4	LAMM MAX	ML	2.01.22	61,500	953
5	VERGANI WALTER	FO	2.06.53	58,826	932
6	GRITTI ANGELO	N	2.11.18	56,847	917
7	BALZER MARIO	5	2.13.55	55,736	908
8	CORBELLINI EUGENIO	EC	2.14.29	55,501	906
9	MUSSIO RENATO	J	2.21.59	52,570	884
10	PRONZATI ATTILIO	A22	2.23.12	52,123	880
11	BERTONCINI LUIGI	LB	2.08.07	58,259	1* 878
12	RIZZI GUIDO	G	Alzate	85,2	328
12	VISCARDI PIETRO	VC	Alzate	85,2	328
14	BERETTA MARIO	1	Non partito	0,0	0
14	FONTANA VITTORIO	VF	Non partito	0,0	0

1\* - Penalizzato per foto pilone Lecco fuori angolazione.

I concorrenti Monti Roberto e Bri- gliadori Leonardo, primi classificati, hanno tagliato il traguardo di arrivo perfettamente affiancati.

**15 GIUGNO 1980**

**3ª giornata di gare**

La perturbazione fredda che il giorno 14 era a ridosso dell'arco alpino, durante la notte è traboccata in Valpadana ed alle 12/Z era in cammino sulla Toscana diretta verso Sud-est. L'alta pressione regnante sull'Italia subisce una lieve flessione, mentre un flusso di aria atlantica proveniente da Ovest, tende a portarsi sulle regioni centro-settentrionali della Penisola (fig. 2).

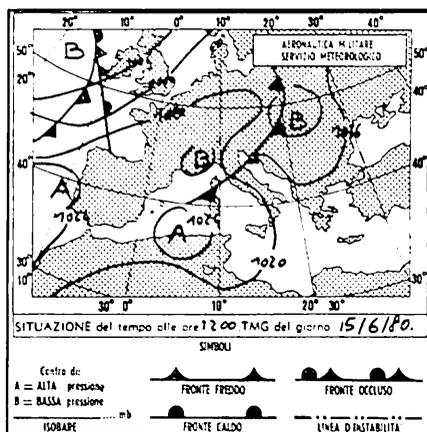


Fig. 2

Nel corso del sondaggio compiuto sulla Brianza dal direttore di gara Max Faber a bordo del Piper del-

l'A.V.M. si riscontra una intensa nuvolosità postfrontale verso Est, mentre il cielo è sgombro da nubi verso Ovest. L'aria è più umida ed instabile del giorno precedente. Si prevedono temporali isolati e formazioni cumuliformi con base di condensazione piuttosto bassa. Per tale fatto il taglio della linea di partenza in volo simultanea è stato portato da 1.000 a 700 m QFE.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara, alla quale si sono aggiunti come consulenti anche i piloti Leonardo Briigliadori e Roberto Monti, assegna alle varie classi i temi indicati a continuazione, unitamente ai risultati conseguiti dai concorrenti in gara nelle classi stesse.

**Classe STANDARD - Prova n. 2 del 15 giugno 1980**

Tema: Triangolo sul percorso Alzate - Laveno - Lecco - Alzate di Km 124,4.

Concorrenti: 17 - Partiti: 15 - Hanno completato la prova in 11 - Fuori campo: 1 - Hanno riatterrato ad Alzate senza classificarsi in 3 - Non sono partiti in 2.

POS.	PILOTI	N. GARA	TEMPO o LOCALITA'	MEDIA o KM	PUNTI
1	PEROTTI GIOVANNI	11	2.02.18	61,030	1000
2	POZZI GIOVANNI	PR	2.24.01	51,827	925
3	AVANZINI LUCIANO	3A	2.33.10	48,731	900
4	TRENTINI FRANCO	V	2.54.37	42,745	894
5	FRAENZA NICOLA	6	2.46.28	44,838	869
6	VILLA ALESSANDRO	78	2.48.44	44,235	864
7	PAVESI GIOVANNI	16	2.50.55	43,670	859

8	CAVALLI GIUSEPPE	HY	2.58.01	41,929	845
9	CAIROLI GIANNI	CW	2.49.07	44,135	1° 813
10	ESPOSTO VINCENZO	13	3.17.39	37,764	811
11	ALBERTAZZI ALBERTO	56	3.32.21	35.150	790
12	LABELLARTE MARIO	FS	Grandate	8,5	36
13	GUAZZONI ROBERTO	17	Non partito	0,0	0
13	BRAMBILLA LORENZO	28	Non partito	0,0	0
13	DAVINI GIORGIO	EE	Alzate	0,0	0
13	POGLIANI GIUSEPPE	OE	Alzate	0,0	0
13	CAPPI CLEMENTE	OK	Alzate	0,0	0

1\* - Penalizzazione: 1 foto pilone Lecco fuori angolazione.

### CLASSIFICA GENERALE CLASSE STANDARD

Dopo la prova n. 2 del 15 giugno 1980

POS.	PILOTI	N. GARA	ENTE	PUNTI
1	PEROTTI GIOVANNI	11	A.T.E.V. Torino	2.000
2	CAIROLI GIANNI	CW	A.V.M. Milano	1.645
3	CAVALLI GIUSEPPE	HY	A.V.M. Milano	1.612
4	ESPOSTO VINCENZO	13	A.V.M. Milano	1.608
5	AVANZINI LUCIANO	3A	A.V.A.L. Varese	1.603
5	FRAENZA NICOLA	G	A.V.A.L. Varese	1.603
7	POZZI GIOVANNI	PR	A.V.M. Milano	1.247
	RIVA ADALBERTO			
8	TRENTINI FRANCO	V	A.V.M. Milano	1.177
9	PAVESI GIOVANNI	16	A.V.A.L. Varese	1.129
10	VILLA ALESSANDRO	78	A.V.M. Milano	1.044
11	ALBERTAZZI ALBERTO	56	A.V.M. Milano	790
12	GUAZZONI ROBERTO	17	A.V.M. Milano	398
13	DAVINI GIORGIO	EE	A.V.M. Milano	270
13	CAPPI CLEMENTE	OK	A.V.M. Milano	270
15	LABELLARTE MARIO	FS	A.V.M. Milano	180
16	BRAMBILLA LORENZO	28	A.V.A.L. Varese	0
16	POGLIANI GIUSEPPE	OE	A.V.M. Milano	0

### Classe «15 metri CORSA» - Prova n. 3 del 15 giugno 1980

Tema: Andata e ritorno (da percorrere due volte) sul percorso Alzate - Laveno - Alzate per complessivi Km 179,6.  
 Concorrenti: 15 - Partiti: 13 - Hanno completato la prova 10 concorrenti - Fuori campo: 1 - Non partiti: 2 - Rientrati ad Alzate senza classificarsi: 1.

POS.	PILOTI	N. GARA	TEMPO o LOCALITA'	MEDIA o KM	PUNTI
1	BRIGLIADORI LEONARDO	AM	2.23.13	75,243	1000
1	MONTI ROBERTO	BM	2.23.14	75,234	1000
3	PRONZATI ATTILIO	A22	2.42.09	66,457	947
4	BERTONCINI LUIGI	LB	2.43.08	66,056	944
5	GRITTI ANGELO	N	2.48.35	63,921	931
6	LAMM MAX	ML	2.49.15	63,669	930
7	CORBELLINI EUGENIO	EC	2.52.51	62,343	922
8	COLOMBO VITTORIO	82	2.53.05	62,259	921
9	BALZER MARIO	5	2.58.55	60,229	909
10	VISCARDI PIETRO	VC	3.12.39	55,936	883
11	MUSSIO RENATO	J	XYZ	167,7	508
12	VERGANI WALTER	FO	Alzate	89,8	1* 272
13	BERETTA MARIO	1	Non partito	0,0	0
13	RIZZI GUIDO	G	Alzate	0,0	0
13	FONTANA VITTORIO	VF	Non partito	0,0	0

\* - Penalizzazione: 1 il pilone non è visibile per la forte copertura di nubi.

I concorrenti Brigliadori Leonardo e Monti Roberto, anche in questa

gara, si sono classificati al primo posto ed hanno tagliato il traguar-

do di arrivo in perfetta formazione affiancata.

### CLASSIFICA GENERALE CLASSE CORSA

Dopo la prova n. 3 del 15 giugno 1980

POS.	PILOTI	N. GARA	ENTE	PUNTI
1	BRIGLIADORI LEONARDO	AM	A.V.M. Milano	3.000
2	PRONZATI ATTILIO	A22	A.V.A.L. Varese	2.750
3	MONTI ROBERTO	BM	A.V.A.L. Varese	2.369
4	GRITTI ANGELO	N	A.V.A. Valbrembo	2.358
5	CORBELLINI EUGENIO	EC	A.V.M. Milano	2.338
6	BERTONCINI LUIGI	LB	A.V.M. Milano	2.191
7	LAMM MAX	ML	Svizzera	2.171
8	BALZER MARIO	5	A.V.A. Valbrembo	1.937
9	COLOMBO VITTORIO	82	A.V.A.L. Varese	1.885
10	VERGANI WALTER	FO	A.V.A.L. Varese	1.750
11	MUSSIO RENATO	J	A.V.A. Valbrembo	1.633
12	VISCARDI PIETRO	VC	A.V.M. Milano	1.331
13	RIZZI GUIDO	G	A.V.A. Valbrembo	328
14	BERETTA MARIO	1	A.V.M. Milano	0
14	FONTANA VITTORIO	VF	A.V.A.L. Varese	0

### Classe BIPOSTI - Prova n. 3 del 15 giugno 1980

Tema: Andata e ritorno (da percorrere due volte) sul percorso Alzate - Laveno - Alzate per complessivi Km 179,6. Soltanto l'equipaggio Gavazzi-Nidoli è riuscito a compiere due volte il percorso ed a rientrare quindi ad Alzate. La prova, pertanto, è stata trasformata in «distanza su banda».

Concorrenti: 8 - Partiti: 8 - Rientrati ad Alzate: 4 - Fuori campo: 4.

POS.	PILOTI	N. GARA	LOCALITA' DI ATTERRAGGIO	MEDIA o KM	PUNTI
1	GAVAZZI MARCO NIDOLI GIORGIO	AN	Alzate	179,6	1000
2	AGRESTA PAOLO MANTICA UMBERTO	3	Calcinate	118,7	661
3	MAESTRI GIORGIO FRAILICH LETIZIA	60	Alzate	89,8	500
3	VILLA LUIGI STAGI FOLCO	B3	Alzate	89,8	500
3	COSTA FRANCO BALLARATI	CF	Alzate	89,8	500
6	MAESTRI GIANCARLO FRAILICH GIORGIO	14	Gironico	74,6	415
7	LONGARETTI PIETRO FERRARI EMILIO	WF	Venegono	69,8	389
8	CICERI MASSIMO DURANTI PIERLUIGI	CE	Cagno	19,5	109

### CLASSIFICA GENERALE CLASSE BIPOSTI

Dopo la prova n. 2 del 15 giugno 1980

POS.	PILOTI	N. GARA	ENTE	ALIANTE	PUNTI
1	AGRESTA PAOLO MANTICA UMBERTO	3	C.P.V. Milano	Calif A 21	1.661
2	GAVAZZI MARCO NIDOLI GIORGIO	AN	A.V.A.L. Varese	Janus	1.475

3	CICERI MASSIMO DURANTE PIERLUIGI	CE	A.V.M. Milano	Janus	1.071
4	CASETTI LUCIO VILLA LUIGI STAGI FOLCO	B3	A.V.M. Milano	Janus	836
5	COSTA FRANCO BALLARATI	CF	A.V.A.L. Varese	Janus	647
6	MAESTRI GIORGIO FRAILICH LETIZIA	60	A.V.M. Milano	Twin Astir	500
7	MAESTRI GIANCARLO FRAILICH GIORGIO	14	A.V.M. Milano	Twin Astir	480
8	LONGARETTI PIETRO FERRARI EMILIO LIBIO AURELIANO	WF	A.V.M. Milano	Twin Astir	389

Il giorno 15 giugno, in seguito al peggioramento del tempo, è stata sospesa la partenza dei concorrenti

in classe Eterogenea. Ai fini della classifica generale, per questa classe, sono validi i risultati conseguiti

nella gara del giorno 14, che riportiamo a continuazione.

### CLASSIFICA GENERALE CLASSE ETEROGENEA

Dopo la prova n. 1 del 14 giugno 1980

POS.	PILOTI	N. GARA	ENTE	ALIANTE	PUNTI
1	LANZI ALESSANDRO	TT	A.V.M. Milano	M 200	1.000
2	POLETTI FRANCO	PF	A.V.M. Milano	Bergfalke IV	970
3	STEFANO GHIORZO CICCAGLIONI BRUNA	61	A.V.M. Milano	EC 40	0
3	PATRIARCA GIOVANNI FRIGERIO GIOVANNI	IF	A.V.M. Milano		0

La disputa della 6ª edizione del Trofeo Colli Briantei si conclude alle 18,30 fra tuoni e lampi: un violento temporale, scatenatosi sulla Brianza nel tardo pomeriggio, ha bagnato da capo a piedi piloti ed aiutanti intenti allo smontaggio degli alianti sul campo di volo. Alle 20,30 ha avuto luogo la proclamazione dei vincitori e la loro premiazione, che si è protratta a lungo in un clima di festosa esultanza e di schietta allegria. I risultati sportivi conseguiti, non ostante i capricci del tempo, sono stati senz'altro soddisfacenti.

Un vivo elogio dobbiamo tributare al Presidente dell'A.V.M. Riccardo Brigliadori, al Direttore di gara Max Faber, al Presidente della Commissione sportiva operante Luigi Balconi, al Direttore delle Operazioni di volo Egidio Galli ed a tutti i volenterosi soci dell'A.V.M. che con mirabile spirito di sacrificio si sono prodigati nei vari servizi per il buon andamento della competizione.

Come sempre, rivolgiamo il nostro più vivo ringraziamento al Centro Meteorologico Regionale di Milano-Linate, ed ai piloti Davini e Rancati che hanno compiuto i sondaggi termodinamici dell'atmosfera sulla Brianza, collaborando attivamente

con la direzione del servizio meteorologico di gara.

L'appuntamento è per il prossimo anno... speriamo all'insegna del buon tempo.

*Plinio Rovesti*

## VOLOVELISTI!

tutti a Bologna per il

## 23<sup>mo</sup> BRIEFING DUE TORRI

Domenica 16 Novembre 1980

# In Italia moquette si dice Sit-in

\*INFORMA FA/15



Sit-in, la moquette che ti permette tutto

IN.P. RADICI S.p.A.  
CAZZANO S. ANDREA (BG)

salumificio **FRATELLI**  
**Beretta**

BARZANO' BRIANZA (Como)

**Salumi tipici  
dei Colli Brianzoli**

**Wüber**<sup>®</sup>

*tanti buoni  
würstel per te*

# Due records nazionali migliorati da Sergio Capoferri

*I precedenti records appartenevano: a Pronzati, Orsi per l'AeR di Km 398 del 21 aprile 1973 ed a Piludu, Ferrari per la velocità in triangolo di 100 Km, alla media di 96,5 Km/h, stabilito in Finlandia il 23 giugno 1976.*

*Bravo Sergio! speriamo che i tuoi exploits siano di stimolo per una buona spazzolata dei vecchi records che ancora sopravvivono nel tabellone dei... nazionali.*

R. S.

## Record Biposti A-R Valbrembo - Brunico - Valbrembo Km. 432

Situazione meteo del 12 aprile 1980 ore 9,30 (legali): area di alte pressioni comprendente la Francia, l'Italia del nord e l'Europa centrale con massimo su Austria.

In questo inizio di primavera ero stato incaricato di volare col diposto Janus portando con me di volta in volta i piloti neo-brevettati nel mese di febbraio. Sabato 12 aprile tocca ad Emilio Rota. Arrivato sul campo l'aliante già pronto; la giornata, in quel momento, non lasciava prevedere molto di buono. Dopo aver assunto notizie meteo più precise decido con Zoli di tentare un A-R verso Brunico.

Si parte alle 11,25 (legali) col cielo un po' lattiginoso per un po' di foschia (come è normalmente da noi in regime di alta pressione).

Con noi parte da Valbrembo Renato Mussio con meta Lienz e ritorno.

Dopo aver fatto il lato ovest della Valle Camonica si sorvola il Tonale a 2300/2400; la giornata sta migliorando a vista d'occhio.

All'inizio della Val di Rabbi in una termica ci raggiunge Pronzati col suo Mosquito.

Si decide di proseguire anche se notiamo qualche strato di cirri verso nord. Si arriva a nord del lago di Santa

Giustina (Monte Ori) dove si tocca il punto più basso del volo. Pronzati e Mussio vanno verso Bolzano ed il Renon, io decido di attraversare le Palade per arrivare alla Cima Meltina sull'altipiano di Avelengo.

La situazione migliorava nettamente verso la Valle Soarentina dove sullo sperone della lina Rodella incontro Hans Masten partito da Bolzano. Per radio sentiamo che la muta dei piloti di Varese (Adele( Manzoni e altri) arrivati a Dimaro decidono di ritornare verso casa.

Proseguiamo verso Bressanone e lato nord della Valle Pusteria per girare a Brunico alle 14,40 (legali).

Il ritorno non ha avuto storia in quanto si è svolto a quote piuttosto alte con l'ultima planata iniziata sulla cresta sud dell'Aprica.

Si atterra alle 17,30.

Dopo un po' arriva Renato Mussio che chiude il suo volo avendo girato Lienz e dopo aver percorso oltre 540 Km.

Data la situazione meteo si pensava che il giorno dopo fosse fumante; purtroppo non è stato così dalchè mi sono convinto ancora una volta che è meglio l'uovo oggi che la gallina domani.

## Record Biposti velocità triangolo 100 Km. media 104,460 Km/h

25 aprile 1980 sabato, alle 15,30 ero in volo col m.o ASW 17 quando affacciandomi verso le Grigne noto la possibilità di tentare il triangolo in biposto per il record italiano dei 100 Km.

Via radio avverto Walter Cestari (mio coequipier per questo volo) di preparare lo Janus per questo tentativo. Si parte verso le 16.

Dopo lo sgancio sulla verticale campo ci dirigiamo verso l'Albenza dove facciamo quota fino a 1400 m.

Indi in direzione di Pasturo in Valsassina (primo pilone) che si raggiunge agevolmente dopo aver fatto 2700 m sulla Grigna. Da Pasturo puntiamo direttamente su Brunate dove si sta formando un cumuletto che ahimè scompare prima del nostro arrivo. Si gira Brunate con circa 2' di anticipo sulla tabella predisposta, ma purtroppo con

quota piuttosto bassa per poter puntare direttamente su Valbrembo.

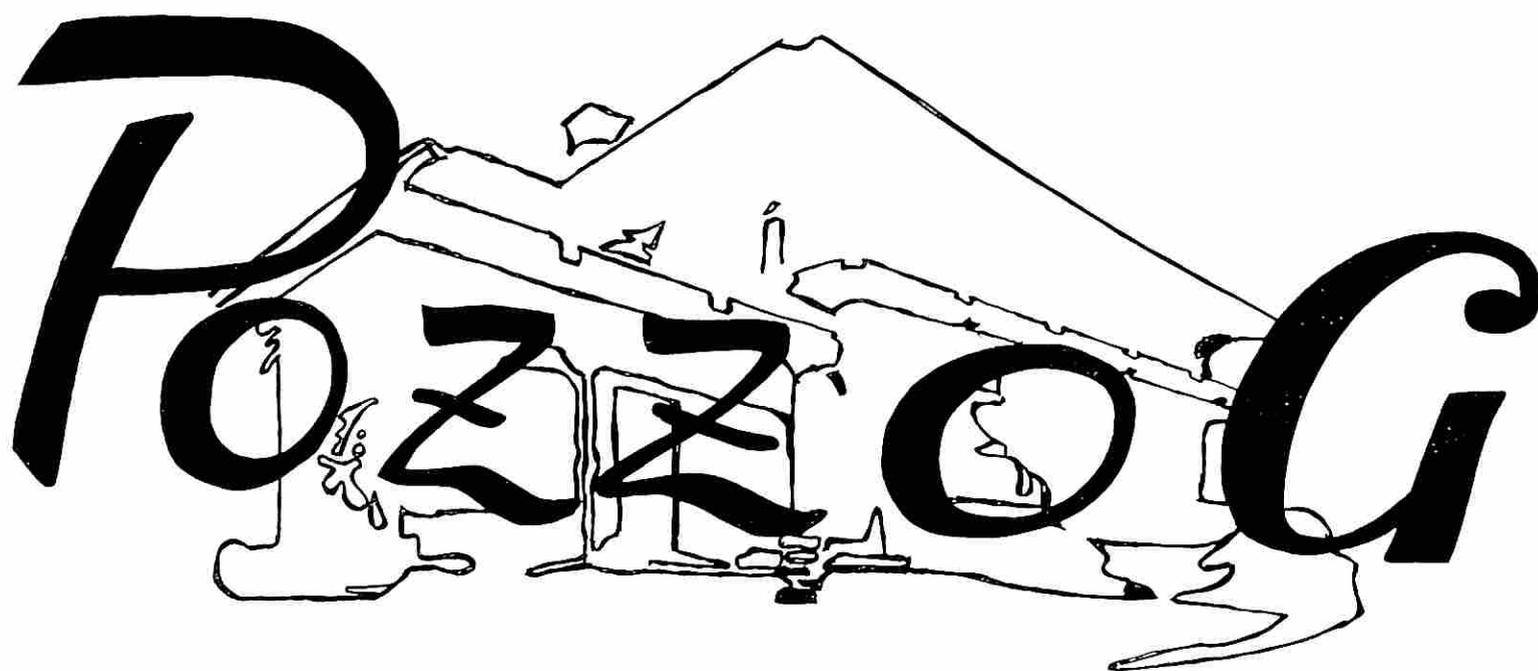
Lasciamo Brunate scontenti dal fatto di essere arrivati troppo tardi sotto il cumuletto disfatto. Proseguiamo senza troppa convinzione trovando una piccola termica a sud del lago di Pusiano. Termica talmente debole che ci ritarda il volo di circa 10 minuti.

Tuttavia raggiunta quota 1000 metri tentiamo il tutto per tutto facendo correre lo Janus alla sua massima velocità possibile.

Forse per il mio coequipier Cestari devono essere stati minuti di tensione e di timore che sono svaniti quando abbiamo chiuso il triangolo di 101,500 in meno di 59' alla media di Km 104,460.

Sergio Capoferri

PASTICCERIA



ALZATE BRIANZA

VIA GIOVIO - TELEFONO 031 63.01.80

*Dedicato alla nuora perchè la suocera..... non sente?*

## **Rieti 13 Luglio 1980 - Triangolo**

# **Rieti - Pescasseroli - Passo di Viamaggio - Rieti**

*pilota Paolo Urbani*

Ritengo che fra le ambizioni di ogni volovelista vi sia o vi sia stata quella del conseguimento delle massime insegne FAI e fra queste dell'insegna forse più difficile: il diamante dei 500 Km.

Per me tale aspirazione risale addirittura ai 1965, epoca in cui effettuai con il mio indimenticabile M 100 I-PAUR n. 90 sia il guadagno di quota di 5.000 m in volo d'onda sia i 300 Km di distanza prefissata nel famoso primo volo di A.R. assegnato in un campionato con il tema Rieti - Passo di Viamaggio - Rieti.

Per la verità da allora quest'ambizione mi era venuta fortemente scemando dopo tre infruttuosi tentativi (tutti eseguiti nel corso di gare e conclusi con fuori campo) e dopo aver constatato le difficoltà di varia natura che si frappongono a prove del genere. Per me è sempre stato, infatti, un problema di probabilità composta la cui soluzione è subordinata al verificarsi di varie condizioni: 1) la condizione meteo (caratterizzata da distruzione abbastanza anticipata dell'inversione, discreto plafond termico, buoni valori di salita, moderata umidità, vento di direzione e intensità non sfavorevoli, etc., il tutto su di una zona di terreno estesa per quasi tutta l'Italia Centrale); 2) la conoscenza anticipata di tale condizione meteo sulla base di una previsione formulata con attendibilità; 3) la disponibilità del pilota e/o dell'aliante; 4) la disponibilità del commissario sportivo, del trainer e, più in generale, della linea di volo ad una partenza — inconsueta per Rieti — prima dell'ora di pranzo.

Non a caso il percorso in questione è stato prima del mio volo effettuato soltanto nel corso di gare dai seguenti 11 piloti italiani (tra parentesi le velocità medie in Km/h), oltrechè da taluni piloti stranieri:

- 10 agosto 1974 - Classe Libera  
LAMERA (91,6) volo di campionato  
FONTANA (90,9) volo di campionato  
MANZONI (80,9) volo di campionato  
ORSI G. (?) volo di campionato
- Classe Standard  
PILUDU (72,1) volo di campionato
- 12 agosto 1978 - Classe Libera  
BARAZZETTI (?) volo di campionato
- 22 luglio 1979 - Classe Libera  
GRAZIOLI (?) volo Coppa del Velino

- 5 agosto 1979 - Classe Libera  
CARAFFINI (83,3) volo di campionato
- Classe 15 metri  
PRONZATI A. (81,0) volo di campionato  
ZOLI (80,9) volo di campionato  
BRIGLIADORI L. (77,7) volo di campionato

E', pertanto, con molto stupore unito a scetticismo che alle ore 11 di domenica 13 luglio 1980, presentandomi in aeroporto dopo aver golosamente consumato un caffè e un maritozzo con panna in un bar di Rieti, accolgo l'invito di Muzi a prepararmi per i 500 Km insieme a Ziche e Baroni, peraltro già quasi pronti con acqua, macchine fotografiche e barografo a scaricare nel volo imminente tutta l'euforia che li pervade.

Rovesti ci intrattiene brevemente sulla situazione meteo dicendoci che: «Secondo le previsioni l'Italia Centrale è interessata dal passaggio di un fronte freddo in rapido spostamento verso Sud-Est con moderata attività cumuliforme senza pericolo di degenerazioni temporalesche. I venti da Sud-Ovest a tutte le quote hanno intensità di:

- 8 nodi a 1500 m (QNH)
- 10 nodi a 2000 m (QNH)
- 12-14 nodi a 2500 m (QNH)

La base di condensazione iniziale in valle è di 1800 m QNH. Particolare importante: il passaggio del fronte, previsto per le ore 14 locali (12 Z), in effetti si trova già alle ore 11 a Sud di Rieti: si tratta, perciò, di una situazione post-frontale immediata».

Prendo atto di ciò e prendo anche un panino e una banana da consumare in volo, cercando di nascondere il mio persistente senso di sfiducia, soprattutto a mio figlio che con entusiasmo e abnegazione mi predispone al volo preparandomi l'aliante e incitandomi all'impresa. Con questo stato d'animo mi trovo pronto a partire prima degli altri, quindi senza un battistrada e con il rischio di bucare: sono le 11,42 quando decollo mentre penso a quella vecchia barzelletta: «Vai avanti tu che a me viene da ridere...».

Ed ecco, in breve la cronaca del volo:

Ore 11,54 - mi sgancio a 850 m (QFE) sull'aeroporto e ricerco facilmente una termica che mi porta a 1400 m con valore medio di salita di 1,5; dirigo direttamente verso il lago del Salto ed oltre seguendo formazioni visualizzate di ascendenze che utilizzo senza troppe spi-

rali, tanto per mantenere la quota; di questo passo arrivo a Corvaro (cioè alla galleria per l'Aquila) sotto cumuli che non tirano; provo da tutte le parti: nulla. L'altimetro scende sotto i 1000 m talchè sono costretto a spostarmi verso le autostrade dove la zona è atterribile ma il sereno è completo.

Che debba atterrare dopo nemmeno 30 minuti di volo, oltretutto su campi ove il grano non è ancora tagliato? Allo scetticismo si aggiunge la delusione per la possibile brutta figura, oltre allo scoramento per l'eventuale scassatura. Per fortuna un termichino — formatosi non so come nè dove — mi permette con molto dispendio di tempo e di sudore di risalire a quota meno critica così da potermi poi spostare con circospezione sotto un cumulo nei pressi di Avezzano.

Qui decido di attendere Ziche per procedere in coppia ma come lo vedo arrivare ancora basso ci ripenso e dirigo veloce su Trasacco ove salgo a 1800 m in un +3; mi inoltro dentro la valle ed effettuo la migliore salita di tutto il volo in un +4 con punte di 5 sino a 2100 m che supero sopravvento alla nube di altri 100 m in un +2 di termoonada.

Sono le 13,30 quando fotografo Pescasseroli a 1900 m di quota. Da questo momento il volo non ha quasi più storia; la strada è tutta segnalata da cumuli abbastanza ravvicinati che non presentano problemi di centraggio e forniscono tutti ascendenze del valore medio di 3 m secondo e taluni anche di 4 m/secondo; questa tranquillità mi induce a mantenere una velocità di traversone di 150 Km/h.

Ore 14,30: raggiungo il Terminillo con 1500 m di quota. Muzi mi conforta — via radio — dicendomi che sono in perfetta media.

Ore 16: doppio, fotografando, il pilone di Passo di Viamaggio dopo aver superato in efficienza l'unico lungo tratto di sereno riscontrato durante tutto il percorso (dal traverso di Città di Castello al pilone). Mentre fotografo mi giungono i saluti di Villani in volo dalle parti di Ferrara.

Il ritorno non ha storia se non per la sorpresa di vedere scomparso il tratto di sereno poco prima riscontrato e per il piacere di congiungermi a Luca, spintosi con Barberi a bordo di un Calif sino a Umbertide per accompagnarli nel rientro.

Mi mantengo sempre esageratamente in quota, riducendo la velocità dei traversoni a 120-130 Km/h (anche perchè i valori delle ascendenze vanno indebolendosi) e sfruttando ogni termica come fosse quella che precede la planata finale.

Ho anche tempo per osservare il panorama che si estende dalle Alpi della Luna, alla piana di Gubbio e alla valle di Gualdo Tadino ad Est e dal Lago Trasimeno ai Monti Martani ad Ovest, mentre sorvolo le varie ben note località del percorso: Città di Castello, Umbertide, Valfabbrica, Assisi, Spello, Foligno...

In questa distaccata contemplazione l'occhio va anche al mio Nimbus, tutto bianco, seppur ora con qualche moscerino sulle ali: ho l'impressione che abbia un autopilota tanto risultano belle e corrette le sue spirali ed i



Paolo Urbani alla partenza assistito dalla figlia.

sui definamenti; io non intervengo, fa tutto da solo e lo lascio fare perchè so che mi sta riportando tranquillamente a casa dopo un volo di 500 Km.

E il mio scetticismo? E' scomparso lasciando al suo posto un profondo senso di fiducia in me stesso e nel prossimo, così da apprezzare la validità di una previsione, le prestazioni di un aliante e, soprattutto, il mio impegno e le mie capacità che — senza voler peccare di immodestia — avevo per tanto tempo sottovalutato.

Comunque sono sempre un fatalista e rimango dell'avviso che, nel gioco delle probabilità, dopo tante palline nere il giorno 13 di un mese di luglio è stata estratta la mia pallina bianca.

Ed ecco alcuni dati sintetici del volo:

— decollo	ore 11,42
— sgancio	ore 11,54
— atterraggio	ore 17,45
— durata del volo	ore 6,30

Medie di percorso:

— Rieti-Pescasseroli Km 103	velocità 68 Km/h
— Pescasseroli-Terminillo Km 100	velocità 100 Km/h
— Terminillo-P. Viamaggio Km 152	velocità 101 Km/h
— P. Viamaggio-Rieti Km 152	velocità 87 Km/h
— Media generale: Km 504,6	velocità 87,7 Km/h
— Aliante: Nimbus 2b I-ADRT	
— Barografo: Winter n. 56.265.	

Paolo Urbani

19 - 26 LUGLIO 1980

# La Quarta Edizione della Coppa del Velino vinta da Piludu e Sarti sul Biposto "Calif A 21"

Note meteorologiche e sportive a cura

di PLINIO ROVESTI

La quarta edizione della Coppa del Velino si è svolta quest'anno a Rieti dal 19 al 26 luglio con condizioni di tempo... finalmente estive. Su otto giornate di gara di notevole livello tecnico.

Alla bella competizione volovelistica erano iscritti venti concorrenti tra cui tre equipaggi su alianti biposti.

La gara si è articolata su prove di velocità e di distanza. Ciascuna prova — a norma di regolamento — avrebbe dovuto essere considerata valida se almeno il 20% dei concorrenti avesse percorso almeno 50 Km del percorso assegnato. Questo articolo del regolamento di gara (8.4) è però in contrasto con quanto stabilito successivamente al punto 15.3 («day factor»).

La Commissione Sportiva Operante della competizione, si è vista pertanto costretta a dichiarare «non valida» la prova disputata il giorno 20 luglio, perchè il «day factor» risultava uguale a zero.

Siamo certi di non errare affermando che, in sede di revisione del regolamento per le gare del prossimo 1981, la Commissione Tecnica per il Volo a Vela e quella Sportiva Centrale dell'Ae.C.I. vorranno ovviare a questo inconveniente apportando al regolamento stesso le opportune modifiche.

Con tale speranza nel cuore... ci accingiamo a passare in rapida rassegna gli avvenimenti meteorologici e sportivi della riuscitissima competizione volovelistica, che tanto interesse ha suscitato tra i cultori del volo silenzioso.

19 LUGLIO 1980

1ª giornata di gara

Sull'Italia si estende un'area di alte pressioni a debole gradiente, in diminuzione dal giorno successivo al Nord, per l'approssimarsi di una perturbazione atlantica (fig. 1).

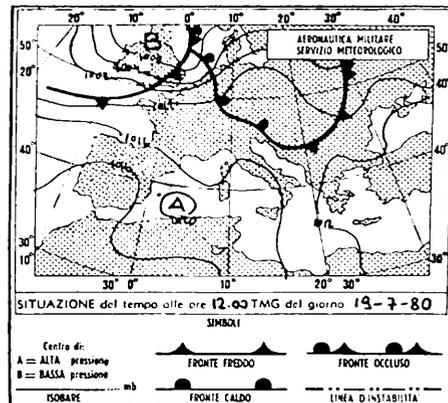


Fig. 1

Sull'Italia centrale i venti spirano da NW a tutte le quote. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'Aeroporto militare di Rieti, effettuato dal suolo a 4.000 m di altitudine, alle 08.00 locali, unitamente all'andamento dell'umidità relativa con la quota:

Al suolo (400 m QNH) deboli a prevalente regime di brezza

1.000 m QNH 330°	3 Kt - Ur. 85%
1.500 m QNH 330°	6 Kt - Ur. 60%
2.000 m QNH 315°	10 Kt - Ur. 75%
2.500 m QNH 315°	10 Kt - Ur. 30%
3.000 m QNH 315°	15 Kt - Ur. 50%
3.500 m QNH 300°	15 Kt - Ur. 25%
4.000 m QNH 300°	20 Kt - Ur. 35%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino delle 00/Z indica:

5.000 m QNH 305° 25 Kt - Ur. 53%  
6.000 m QNH 305° 27 Kt - Ur. 50%

Il vento massimo sull'Italia centrale spira alla quota di 13.700 m con intensità di 35 Kt e direzione 260°.

Corrente a getto da W con intensità di 70 Kt e asse del getto sulle regioni meridionali della penisola.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08.00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 900 m QNH (spessore 500 metri). La sua distruzione richiederà 21°C al suolo, raggiungibili alle ore 10. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizioni di equilibrio moderatamente stabile; la sua labilizzazione richiede 25°C al suolo, raggiungibili alle ore 12. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 12,30, con base teorica iniziale a 1.700 m QNH, mentre formazioni cumuliformi orografiche coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11,30 a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo verticale delle nubi cumuliformi sarà di circa 1.500 m, con possibilità di qualche acquazzone isolato specie nelle regioni a Sud di Rieti.

L'altezza dello zero termico è stata rilevata alla quota di 4.100 m.

La temperatura al suolo nella valle reatina raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 29°C. La visibilità orizzontale è ridotta per

foschia durante il mattino, ma col passar delle ore andrà gradatamente migliorando.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna la seguente prova di velocità sul percorso triangolare: Rieti - Barisciano - Umbertide - Rieti di Km 317,6. I decolli iniziano alle ore 13 con sgancio all'altezza di 700 m sulla verticale di Cantalice.

Le condizioni termodinamiche incontrate dai piloti subito dopo lo sgancio, sono state inizialmente povere, ma dopo una ventina di minuti sono notevolmente migliorate. Lungo il percorso di gara la media delle ascendenze è stata di 2 m/sec., con punte massime di 3,5 m/sec.

La prova è risultata un po' troppo lunga per gli alianti di classe Standard, esatta per quelli di classe Libera. Su 18 piloti decollati, 11 hanno compiuto la prova, 2 sono rientrati a Rieti senza aver effettuato il percorso, e cinque hanno atterrato fuori campo.

Si sono classificati ai primi tre posti i concorrenti: Piludu, Pasin e Muzi.

## 20 LUGLIO 1980 2ª giornata di gara

(Prova invalidata poiché «day factor» uguale a zero)

Sul Mediterraneo occidentale e su quello centrale pressione distribuita intorno al valore normale a debole gradiente e in diminuzione per lo approssimarsi di una perturbazione estesa dall'Europa centrale al Golfo di Biscaglia, in movimento verso Sud-Est (fig. 2).

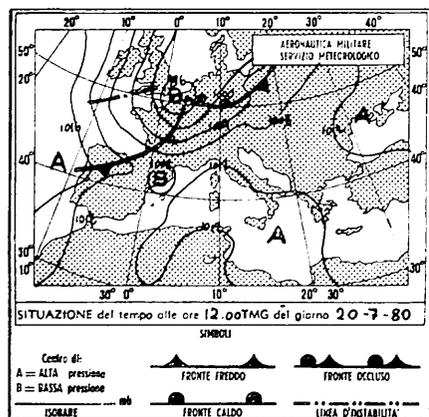


Fig. 2

Non ostante le modeste condizioni della giornata si è gareggiato ugualmente lungo il percorso triangolare Rieti - Avezzano - Foligno - Rieti. Su 19 concorrenti, 5 hanno atterrato a Rieti dopo aver fatto il pilone di Avezzano, 7 sono finiti fuori campo, ed i rimanenti 7 hanno riatterrato a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. La prova è stata dichiarata non valida perchè il «day factor» è risultato uguale a zero.

Il giorno 21 luglio le avverse condizioni del tempo non hanno permesso di gareggiare.

## 22 LUGLIO 1980 - 2ª prova valida

Dopo il passaggio della perturbazione segnalata negli scorsi giorni, si va ristabilendo sull'Italia un campo di alte pressioni (fig. 3).

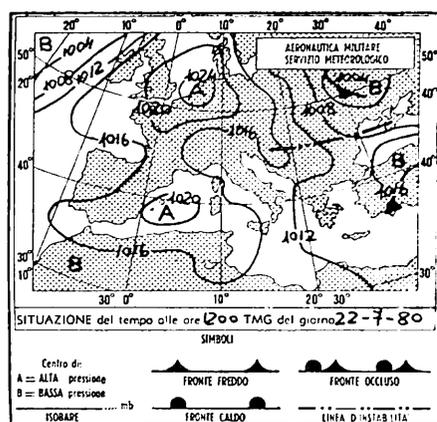


Fig. 3

Sull'Italia centrale i venti spirano da NW a tutte le quote. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuato dal suolo a 4.000 m di altitudine, unitamente all'umidità relativa in quota:

Al suolo (400 m s.l.m) venti deboli variabili a prevalente regime di brezza

1.000 m QNH	350°	6 Kt	Ur. 65%
1.500 m QNH	320°	11 Kt	Ur. 50%
2.000 m QNH	300°	17 Kt	Ur. 45%
2.500 m QNH	320°	24 Kt	Ur. 40%
3.000 m QNH	320°	17 Kt	Ur. 35%
3.500 m QNH	320°	17 Kt	Ur. —
4.000 m QNH	320°	30 Kt	Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 9.000 m con intensità di 119 Kt e direzione 280°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH (spessore 700 metri). La sua distruzione richiederà 22°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,30. Lo strato sovrastante la inversione notturna di superficie è in condizioni di equilibrio leggermente stabile. La sua labilizzazione richiede 24°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le 12,30, con base teorica di condensazione iniziale a 2.400 m QNH, mentre formazioni cumuliformi orografiche coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 10,30 a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo delle nubi cumuliformi sarà di circa 500 m.

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 3.400 m. La temperatura al suolo nella valle reatina raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15 con 28°C. La visibilità orizzontale è ottima.

Per la forte subsidenza anticiclonica regnante in quota, quando la temperatura al suolo supererà i 25°C, i cumuli incontreranno difficoltà a formarsi perchè la loro base di condensazione verrà a trovarsi nell'ambito di uno strato isotermico. In tal caso si avranno soltanto «Fumulus» e termiche secche.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara, assegna ai concorrenti la seguente prova: velocità sul percorso triangolare Rieti - Celano - Umbertide - Rieti di Km 343,2.

I decolli iniziano alle ore 12,45 con sgancio all'altezza di 700 m sulla verticale di Cantalice. Le condizioni di veleggiamento sono ottime fin dall'inizio. Lungo il percorso di gara i concorrenti incontrano inizialmente cumuli sparsi; all'altezza di Perugia, però, i cumuli scompaiono fino al pilone di Umbertide, dove tuttavia la velocità ascensionale delle termiche secche si è mantenuta attorno alla media di 3 m/sec. con punte massime di 5 m/sec.

Hanno compiuto la prova 12 concorrenti; 3 hanno atterrato fuori campo ed altrettanti sono rientrati a Rieti senza compiere la prova.

Ecco i primi tre piloti classificati:

- 1) PEROTTI      media 90,587 Km/h
- 2) PILUDU      media 87,681 Km/h
- 3) PASIN        media 80,291 Km/h

Dopo questa 2' prova valida, risultano in testa alla classifica generale i seguenti concorrenti:

- 1) PILUDU        con punti 1.835
- 2) PASIN        con punti 1.719
- 3) MUZI         con punti 1.701

Rileviamo che il pilota Nino Perotti ha cominciato a gareggiare dalla 2' prova, essendo giunto a Rieti con un giorno di ritardo.

### 23 LUGLIO 1980 - 3' prova

L'anticiclone regnante nel bacino del Mediterraneo si è ulteriormente rafforzato (fig. 4).

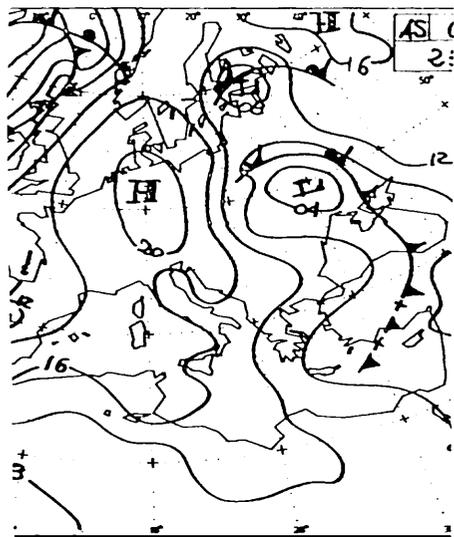


Fig. 4

Sull'Italia centrale i venti in quota spirano ancora da NW.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuato dal suolo a 4.000 m di altitudine, unitamente all'andamento dell'umidità relativa in quota.

In superficie venti deboli variabili a prevalente regime di brezza.

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 1.100 m QNH 340° | 3 Kt - Ur. 47%  |
| 1.500 m QNH 310° | 5 Kt - Ur. 50%  |
| 2.000 m QNH 200° | 4 Kt - Ur. 50%  |
| 2.500 m QNH 330° | 7 Kt - Ur. 51%  |
| 3.000 m QNH 345° | 16 Kt - Ur. 21% |
| 3.500 m QNH 350° | 27 Kt - Ur. —   |
| 4.000 m QNH 340° | 36 Kt - Ur. —   |

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- |                  |               |
|------------------|---------------|
| 5.000 m QNH 335° | 40 Kt - Ur. — |
| 6.000 m QNH 325° | 45 Kt - Ur. — |

Il vento massimo spira alla quota di 10.800 m con intensità di 77 Kt e direzione 320°. Questa corrente a getto ha il proprio asse sulla Puglia tra 9.000 e 11.500 m.

Il sondaggio termodinamico della atmosfera, effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiederà 24°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizione moderatamente stabile fino alla quota di 1.700 m QNH; la sua labilizzazione richiede 26°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. La labilizzazione fino a 2.200 m richiede 28°C, raggiungibili alle ore 15, poco prima della temperatura massima, prevista per le ore 15,30 con 29°C.

Si prevede la formazione di qualche «fumulus» isolato sui rilievi dopo le ore 15. Pertanto, attività termocconvettiva «secca».

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.500 metri.

La visibilità orizzontale è ottima.

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti la seguente prova: Rieti - Passo Viamaggio - Rieti di Km 303.

I decolli iniziano alle ore 13 con sgancio alla quota di 700 m sulla verticale di Cantalice. Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera incontrate dai piloti subito dopo lo sgancio dai velivoli rimorchiatori, si sono mantenute deboli per oltre mezz'ora. Poi sono andate gradatamente migliorando. Tuttavia, le ascendenze, lungo tutto il percorso, non sono mai state visualizzate da cumuli. Il loro centraggio non è stato facile e le velocità ascensionali non hanno mai superato i 3 m/sec. Prova non facile e molto selettiva.

Si classificano ai primi tre posti Perotti, Piludu e Muzi, mentre la classifica generale rimane, nei primi tre posti, immutata.

### 24 LUGLIO 1980 - 4' prova

La vasta area anticiclonica, che da alcuni giorni interessa il bacino del Mediterraneo, si è ulteriormente rafforzata e si estende dalla Gran Bretagna all'Africa settentrionale (fig. 5).

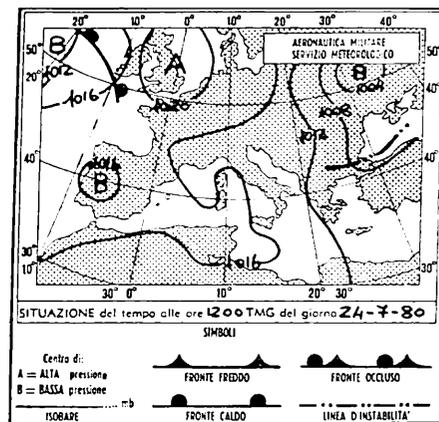


Fig. 5

Sull'Italia centrale i venti al suolo sono deboli variabili a regime di brezza; in quota deboli o moderati da NW.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico locale, unitamente all'andamento dell'umidità relativa con la quota:

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 1.000 m QNH 330° | 6 Kt - Ur. 45%  |
| 1.500 m QNH 355° | 7 Kt - Ur. 47%  |
| 2.000 m QNH 350° | 4 Kt - Ur. 48%  |
| 2.500 m QNH 340° | 8 Kt - Ur. 49%  |
| 3.000 m QNH 330° | 14 Kt - Ur. 30% |
| 3.500 m QNH 330° | 19 Kt - Ur. 30% |
| 4.000 m QNH 320° | 21 Kt - Ur. 30% |

A quote superiori, il radio-sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 5.000 m QNH 325° | 25 Kt - Ur. 28% |
| 6.000 m QNH 320° | 30 Kt - Ur. 28% |

Sull'Italia centrale il vento massimo spira all'altitudine di 10.000 m con l'intensità di 60 Kt e direzione 315°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH (spessore 700 m). La sua distruzione richiederà 25,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizione di equilibrio moderatamente stabile fino a 1.900 m QNH. La sua

labilizzazione richiede 28°C al suolo, raggiungibili alle ore 13,30. La base teorica iniziale di condensazione dei probabili cumuli è all'altitudine di 3.400 m. La loro formazione richiederebbe una temperatura al suolo di 36°C, mentre ne sono previsti soltanto una trentina, raggiungibili alle ore 15,30, ora della massima. Si avrà pertanto qualche «fumulus» ed eccezionalmente qualche cumulus humilis sui rilievi montani più soleggiati. La visibilità orizzontale è ottima. Lo zero termico è stato rilevato all'altezza di 4.650 m.

Leggeri venti di caduta e debole turbolenza di sottovento nelle regioni pedemontane appenniniche.

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti - Costacciaro - Rieti di Km 208.

I decolli iniziano alle ore 13,30 con sgancio a 700 m sulla verticale di Cantalice. Le condizioni di veleggiamento incontrate dai piloti subito dopo lo sgancio sono state piuttosto deboli, ma sono andate gradatamente migliorando lungo il percorso di gara. Sul pilone di Costacciaro, a 500 m d'altezza, è stata riscontrata una certa turbolenza e condizioni povere; ma poi... variometro a fondo scala.

Hanno completato la prova 10 concorrenti; due hanno atterrato fuori campo e tre hanno riatterrato a Rieti senza aver doppiato il pilone. Al mattino si sono definitivamente ritirati dalla competizione 4 piloti, costretti a rientrare alle proprie sedi per potere poi ritornare a Rieti in tempo utile prima dell'inizio dei Campionati Italiani.

Ecco i nominativi dei primi tre classificati in questa gara:

- 1) PEROTTI media 77,830 Km/h
- 2) PASIN media 69,708 Km/h
- 3) MUZI media 73,125 Km/h (fattore corrett. «Calif A 21» 0,95)

Dopo questa quarta prova risultano in testa alla classifica generale i seguenti concorrenti:

- 1) PILUDU con punti 3.378
- 2) MUZI con punti 3.300
- 3) PASIN con punti 3.176

## 25 LUGLIO 1980 - 5ª prova

Persiste l'area di alte pressioni livellate su tutto il bacino del Mediterraneo (Fig. 6).

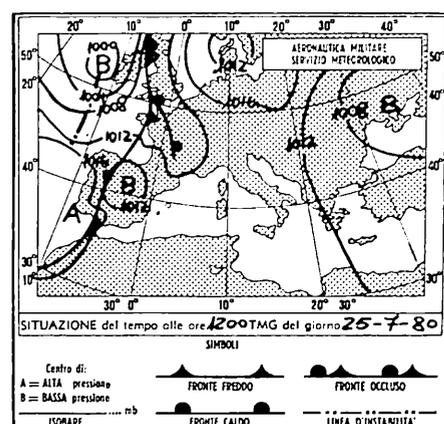


Fig. 6

Sull'Italia centrale i venti spirano dai quadranti settentrionali a tutte le quote, con debole o moderata intensità.

Ecco i dati relativi al sondaggio locale.

In superficie venti deboli a regime di brezza:

1.000 m QNH	80°	4 Kt	- Ur. 45%
1.500 m QNH	320°	4 Kt	- Ur. 45%
2.000 m QNH	60°	7 Kt	- Ur. 63%
2.500 m QNH	20°	15 Kt	- Ur. 55%
3.000 m QNH	360°	16 Kt	- Ur. 40%
3.500 m QNH	360°	17 Kt	- Ur. 30%
4.000 m QNH	10°	21 Kt	- Ur. 30%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH	360°	30 Kt	- Ur. 20%
6.000 m QNH	360°	35 Kt	- Ur. 15%

Il vento massimo spira alla quota di 10.000 m con intensità di 40 Kt e direzione NNW.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiederà 27°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio leggermente stabile; la sua labilizzazione fino a 2.100 m QNH, richiede 29,5°C in superficie, raggiungibili alle ore 12,30. Non si avranno formazioni cumuliformi nelle regioni del versante tirrenico, mentre in quelle del versan-

te adriatico, fin dalle ore 13 appariranno modestissimi «cumulus humilis» sui crinali appenninici. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.300 metri.

La temperatura al suolo nella valle reatina raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 30°C circa. La visibilità orizzontale è buona.

Sono previsti venti catabatici e moderata turbolenza di sottovento specie nella zona di Foligno, interessata dal flusso di caduta canalizzata dalla Val Topina sulla città.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna la seguente prova: RIETI - LUCO DEI MARSII - BETTONA - RIETI di Km 284,7.

I decolli iniziano alle ore 13,50, con sgancio degli alianti sulla verticale di Porta Romana all'altezza di 700 metri.

Le condizioni di veleggiamento incontrate dai piloti subito dopo lo sgancio e lungo il percorso di gara a Sud di Rieti, sono state ottime, mentre nella valle di Foligno-Perugia sono state cattive. Il vento di caduta da Nord-Est è stato più debole del previsto ed in certi punti ha prevalso il regime di brezza.

Hanno compiuto la prova 8 concorrenti, mentre altri hanno fatto ritorno a Rieti dopo aver doppiato il solo pilone di Luco dei Marsi. Gli altri due concorrenti in gara hanno riatterrato all'aeroporto di Rieti senza aver fatto alcun pilone.

Ecco i primi tre classificati in questa prova:

- 1) PEROTTI media 79,798 Km/h
- 2) PASIN media 77,282 Km/h
- 3) MUZI media 79,243 Km/h (fattore correttivo 0,95)

Dopo questa prova risultano in testa alla classifica generale i seguenti concorrenti:

- 1) PILUDU con punti 4.094
- 2) MUZI con punti 4.055
- 3) PASIN con punti 3.953

## 26 LUGLIO 1980 - 6ª prova

Il campo delle alte pressioni sull'Italia è immutato. Esso si andrà attenuando il giorno 27 sulle regio-

ni settentrionali per l'arrivo di una perturbazione di origine atlantica (vedi Fig. 6 del 25 luglio).

Sull'Italia centrale i venti spirano debolmente, a tutte le quote, da NW.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuato alle 08,00 dal suolo a 4.000 m, unitamente all'andamento della umidità relativa in quota.

Al suolo venti deboli variabili a regime di brezza:

1.000 m QNH 100° 4 Kt - Ur. 60%  
1.500 m QNH 300° 5 Kt - Ur. 55%  
2.000 m QNH 300° 5 Kt - Ur. 50%  
2.500 m QNH 315° 7 Kt - Ur. 55%  
3.000 m QNH 320° 9 Kt - Ur. 48%  
3.500 m QNH 330° 10 Kt - Ur. 20%  
4.000 m QNH 330° 15 Kt - Ur. 25%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 330° 18 Kt - Ur. 20%  
6.000 m QNH 340° 20 Kt - Ur. 20%

Il vento massimo spira alla quota di 12.000 m con intensità di 45 Kt e direzione 325°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiederà 27,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizione di equilibrio moderatamente stabile. La sua labilizzazione richiede 29°C al suolo, raggiungibili alle 13,30. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 14, con base teorica di condensazione iniziale a 2.400 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11,30, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo verticale dei cumuli sarà di circa 800 metri.

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.300 metri.

La temperatura massima al suolo nella valle reatina raggiungerà il valore di 31,5°C verso le 15,30. La visibilità orizzontale è ridotta per

foschia. Essa andrà, tuttavia, migliorando nelle ore pomeridiane.

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti la seguente prova: corsa di andata e ritorno sul percorso RIETI - PESCASSEROLI - RIETI di Km 207,8.

I decolli iniziano alle ore 13,40 con sgancio all'altezza di 700 m sulla verticale di Cantalice.

Le condizioni di veleggiamento incontrate dai piloti subito dopo lo sgancio sono state buone. Lungo il percorso di gara, ottime formazioni orografiche cumuliformi hanno facilitato il veleggiamento ai concorrenti; i quali, tuttavia, hanno incontrato qualche difficoltà sul pilone di Pescasseroli, dove una copertura di stratocumoli ha ostacolato il rilevamento fotografico del pilone stesso.

Hanno compiuto la prova 12 piloti, dei 13 rimasti in lizza. Uno solo ha atterrato fuori campo.

Ecco la classifica completa di questa sesta ed ultima prova:

- 1) PILUDU-SARTI  
alla velocità di 98,835 Km/ora
- 2) PEROTTI  
alla velocità di 94,502 Km/h
- 3) BALZER  
alla velocità di 99,797 Km/h
- 4) PASIN  
alla velocità di 85,691 Km/h
- 5) TOSCHI  
alla velocità di 81,883 Km/h
- 6) URBANI PAOLO  
alla velocità di 93,195 Km/h
- 7) MAZZI  
alla velocità di 87,270 Km/h
- 8) PRAMSTRALLER  
alla velocità di 77,569 Km/h
- 9) MUZI - BERSACCHI  
alla velocità di 80,482 Km/h
- 10) BARONI  
alla velocità di 79,145 Km/h
- 11) MERIZIOLA  
alla velocità di 67,505 Km/h
- 12) MENGERSHAVSEN  
alla velocità di 62,917 Km/h
- 13) RASERO  
atterrato a Magliano dei Marsi

Dopo quest'ultima prova, la clas-

sifica generale definitiva è la seguente:

- 1) PILUDU - SARTI punti 5.033  
su aliante biposto «Calif A 21»
- 2) MUZI - BERSACCHI punti 4.784  
su aliante biposto «Calif A 21»
- 3) PASIN punti 4.783
- 4) PEROTTI punti 4.415  
(non ha partecip. alla 1° prova)
- 5) PRAMSTRALLER punti 4.222
- 6) MERIZIOLA punti 4.018
- 7) MENGERSHAVSEN punti 3.978
- 8) RASERO punti 3.741
- 9) BALZER punti 3.153
- 10) MUSSIO punti 3.076
- 11) MAZZI punti 2.844
- 12) URBANI PAOLO punti 2.424
- 13) TOSCHI punti 2.149
- 14) BARONI punti 2.046
- 15) FIANCO - GALLI punti 1.731  
su aliante biposto «Twin Astir»
- 16) GRAZIOLI punti 802  
(ha partecipato a sole 3 prove)
- 17) ZICHE punti 729  
(ha partecipato a sole 3 prove)
- 18) MARTINET punti 52  
(ha partecip. ad 1 sola prova)
- 19) CANDINI punti —  
(ha vol. senza compl. le prove)
- 20) BRESCIANI punti —  
(ha partecip. ad 1 sola prova)

La premiazione dei vincitori si è svolta nella serata dello stesso 26 agosto, in un clima di vero entusiasmo sportivo.

La gara è stata diretta da Mario Veneri, mentre Willy Marchetti ha presieduto la commissione sportiva operante. Manlio Pelini ha diretto le operazioni di volo e lo scrivente il servizio meteorologico, con la collaborazione degli aerologi di turno della stazione meteo dell'aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo. I sondaggi termodinamici dell'atmosfera sulla valle reatina sono stati compiuti dal pilota Dario Laureti. A tutti l'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha espresso il proprio apprezzamento.

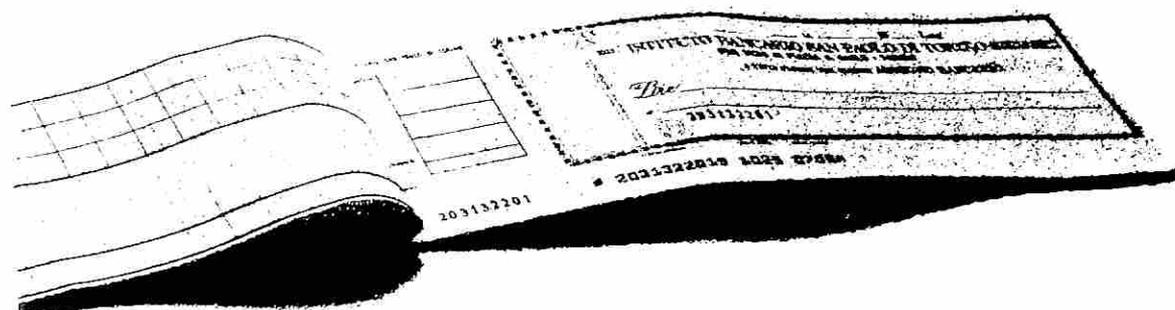
*Plinio Rovesti*



sanpaolo LP

al Sanpaolo  
un conto corrente  
**su misura**

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



**ISTITUTO BANCARIO  
SAN PAOLO DI TORINO**

# 51 italiani e 19 stranieri in gara a Rieti per la disputa dei XX Campionati Italiani di volo a vela

11 giornate di gare per  
la categoria nazionale di classe  
"LIBERA" - "15 M. CORSA"  
e "STANDARD"



L'anticiclone d'agosto..... non ci ha traditi  
**Note meteorologiche e sportive a cura di.....**  
**Plinio Rovesti**

*«Anche quest'anno l'Aeroporto di Rieti vede con soddisfazione una folta partecipazione di piloti di volo a vela fra i quali numerosi piloti stranieri, la cui presenza ci è particolarmente gradita.*

*Si tratta di un appuntamento ormai entrato nella tradizione di questa ridente città italiana, la cui notorietà, soprattutto all'estero, è legata alla sua preminente attività nel campo del volo a vela.*

*Un'occasione, dunque, per formulare un sincero benvenuto a tutti i partecipanti, agli appassionati, agli invitati ed alla stampa e lo spunto più caloroso per porgere ai piloti italiani e stranieri un fervido augurio sportivo.*

*Lo sforzo che tutti gli Enti sportivi, con l'indispensabile supporto del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.), hanno sostenuto per rendere possibile anche quest'anno questa rilevante manifestazione, nel sottolineare l'ottima qualità dei rapporti che lo sport rinsalda e rinnova costantemente, evidenzia ancora una volta la validità di questo Aero Club Centrale di Volo a Vela, quale istituto — unico in Italia — di alta specializzazione e di agonismo».*

Con queste parole il vice presidente dell'Aero Club d'Italia Claudio Albera ha letto ai piloti il saluto che il presidente Baracca (all'estero per le Olimpiadi) ha indirizzato ai partecipanti ai XX Campionati Italiani di Volo a Vela, svoltisi a Rieti dal 29 luglio al 23 agosto 1980.

Questa nostra prima rassegna riguarda le gare degli appartenenti alla categoria nazionale in classe «Libera», nella «15 m Corsa» ed in classe «Standard». Complessivamente 70 concorrenti (51 italiani e 19 stranieri), di cui 19 iscritti nella «Libera», 24 nella «15 m Cor-

sa» e 27 nella «Standard». I paesi rappresentati nell'importante competizione sono sei: Austria, Belgio, Germania Federale, Olanda, Spagna e Svizzera, tutti dotati di alianti modernissimi pilotati da volovelisti di fama internazionale.

Passiamo ora in rapida rassegna le

condizioni meteorologiche ed i risultati conseguiti dai concorrenti nel corso delle undici giornate di gare disputate nel corso della nostra più importante manifestazione volovelistica nazionale, abbinata al tradizionale conferimento dei titoli di Campioni d'Italia delle tre classi.

## 29 LUGLIO 1980

### Prima giornata di gare

Sul bacino del Mediterraneo pressione livellata intorno al valore di 1.012 mb, in attenuazione sulle isole Baleari per il passaggio verso NE di una perturbazione estesa dai Pirenei alle coste algerine (fig. 1).

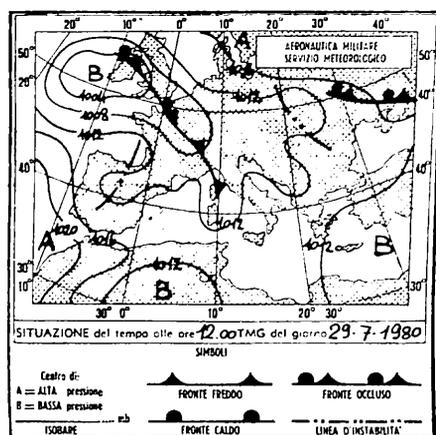


Fig. 1

Sull'Italia centrale i venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza, mentre in quota spirano moderatamente attorno ad Ovest.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuati dal suolo a 4.000 m di altitudine, unitamente all'andamento dell'umidità relativa in quota:

1.100 m QNH 200° 4 Kt - Ur. 79%  
 1.500 m QNH 240° 6 Kt - Ur. 40%  
 2.000 m QNH 250° 9 Kt - Ur. 30%  
 2.500 m QNH 260° 8 Kt - Ur. 20%  
 3.000 m QNH 270° 13 Kt - Ur. 30%  
 3.500 m QNH 270° 18 Kt - Ur. 43%  
 4.000 m QNH 300° 120 Kt - Ur. 20%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 310° 25 Kt - Ur. 20%  
 6.000 m QNH 315° 25 Kt - Ur. 20%  
 Il vento massimo spira alla quota di 12.700 m con intensità di 50 Kt e direzione 300°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 legali sulla valle reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo (400 m) a 1.100 m QNH (spessore 700 m). La sua distruzione richiederà 25°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 30°C al suolo, raggiungibili alle ore 14,30. I primi modesti cumuli nella valle reatina sono apparsi verso le 14, con base teorica iniziale a 2.400 m QNH, mentre umili formazioni orografiche sono apparse qua e là sui crinali appenninici fin dalle ore 13,30, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo verticale di tali nubi non ha mai superato i 400 metri.

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.500 metri. La temperatura al suolo nella valle reatina raggiungerà il suo valore massimo verso le 15,30, con 32°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara ha assegnato le seguenti prove.

### Classe Libera e «15 m Corsa»

Rieti - Pettorano sul Gizio - Assisi - Rieti di Km 341,5.

Inizio decolli alle ore 14 con sgancio sulla verticale di Porta Romana all'altezza di 700 metri.

Le condizioni di veleggiamento incontrate dai concorrenti sono state piuttosto modeste. I cumuli incontrati lungo il percorso di gara sono stati rari ed i veleggiamenti sono stati compiuti prevalentemente in «termica secca». Inoltre la foschia si è mantenuta per tutto il pomeriggio ostacolando notevolmente la gara.

Soltanto dieci piloti hanno completato regolarmente la prova, mentre 18 hanno atterrato fuori campo. Due concorrenti sono rientrati a Rieti senza aver doppiato alcun pilone.

### Classe Standard

Rieti - Campotosto - Gualdo Tadino - Rieti di Km 223,2.

Anche per questa classe la prova è stata dura e molto selettiva. Soltanto otto piloti hanno completato la gara; sedici i fuori campo e due i concorrenti atterrati a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone.

## 30 LUGLIO 1980

### Seconda giornata di gare

La perturbazione estesa dalle isole britanniche al Mediterraneo occidentale si muove verso est-nord-est. Essa non è molto attiva nella sua parte meridionale e darà luogo a manifestazioni temporalesche soltanto nelle regioni dell'Italia settentrionale (vedi fig. 1 che presenta la situazione in superficie del giorno precedente).

Al centro i venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza al suolo, deboli attorno ad W in quota.

Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

1.500 m QNH 275° 3 Kt - Ur. 60%  
 2.000 m QNH 285° 5 Kt - Ur. 55%  
 2.500 m QNH 280° 13 Kt - Ur. 50%  
 3.000 m QNH 270° 13 Kt - Ur. 48%  
 3.500 m QNH 260° 15 Kt - Ur. 27%  
 4.000 m QNH 280° 25 Kt - Ur. 25%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 260° 30 Kt - Ur. —  
 6.000 m QNH 265° 30 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 12.500 m con intensità di 70 Kt e direzione 260°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 27°C al suolo, raggiungibili alle ore 12. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio indifferente, e termina a 1.900 m con uno strato isotermico che si estende sino alla quota di 2.100 m; la labilizzazione di tale strato avverrà con la temperatura al suolo di 31°C, un'ora prima del raggiungimento della temperatura massima, che si registrerà verso le 15,30 con il valore di 32°C.

Lo zero termico è stato riscontrato all'altitudine di 4.500 metri.

La visibilità orizzontale è discreta. Esistono le condizioni teoriche per la formazione di fenomeni di termomonda da Ovest.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti le seguenti prove.

### Classe Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Luco dei Marsi - Campo di Giove - Piediluco - Rieti di Km 254.

I decolli sono iniziati alle 13,15 e gli alianti si sono sganciati a 700 metri sulla verticale di Cantalice. Le condizioni di veleggiamento si sono rivelate migliori del giorno precedente, sia subito dopo lo sgancio dai velivoli rimorchiatori, sia lungo il percorso di gara. Infatti, ben 38 concorrenti hanno portato a termine regolarmente la prova, due hanno atterrato a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Campo di Giove e soltanto tre piloti hanno preso terra fuori campo.

### Classe Standard

Anche per la classe Standard la gara è stata relativamente facile: 215,7 Km, lungo il percorso Pian di Rosce - L'Aquila - Assisi - Rieti. Ben 25 concorrenti hanno portato a termine la prova e soltanto tre piloti hanno atterrato fuori campo. Un concorrente si è ritirato definitivamente dalle gare per motivi di salute.

### 31 LUGLIO 1980

#### Terza giornata di gara

La pressione sull'Italia continua a mantenersi superiore al valore normale, sempre distribuita uniformemente ed in fase di ulteriore aumento (fig. 2).

Sull'Italia centrale i venti sono deboli attorno ad WNW. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, compiuto dal suolo a 4.000 metri di altitudine, unitamente all'andamento dell'umidità relativa in quota:

In superficie venti deboli a regime di brezza.

1.000 m QNH 250" 3 Kt - Ur. 58%  
1.500 m QNH 260" 3 Kt - Ur. 60%  
2.000 m QNH 290" 7 Kt - Ur. 58%  
2.500 m QNH 290" 9 Kt - Ur. 58%

3.000 m QNH 300" 15 Kt - Ur. 25%  
3.500 m QNH 300" 16 Kt - Ur. 23%  
4.000 m QNH 320" 21 Kt - Ur. 10%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 320" 23 Kt - Ur. —  
6.000 m QNH 325" 25 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 13.000 m con intensità di 60 Kt e direzione 280°.

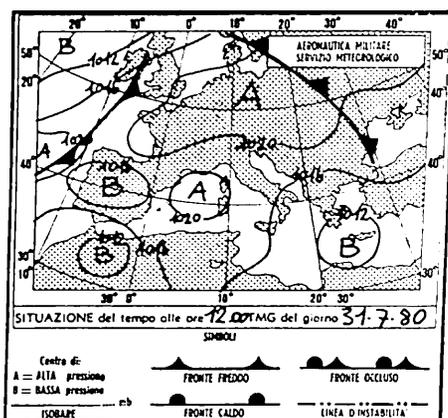


Fig. 2

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di uno Stinson L5 potenziato, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiederà 27°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 29°C al suolo, raggiungibili alle 13. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 14,30, con base teorica iniziale attorno a 2.400 m QNH, mentre rare formazioni cumuliformi orografiche si presenteranno sulle cime dei crinali appenninici fin dalle ore 13.

Lo zero termico è stato rilevato all'altitudine di 4.490 metri. La temperatura a Rieti raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 32°C. La visibilità orizzontale al mattino è scarsa ma andrà gradatamente aumentando a partire dalle prime ore pomeridiane.

Esistono le condizioni teoriche per la formazione di termomonda da NW. Le brezze di mare potranno dar luogo alla formazione di fronti di brezza, particolarmente nelle regioni del versante adriatico, dove la ba-

se delle formazioni cumuliformi frontali sarà attorno ai 2.000 m di altitudine.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara, ha assegnato le seguenti prove:

### Classi Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Rivisonoli - Meggiano - Rieti di Km 298,6.

Le condizioni di veleggiamento sono discrete: ventinove concorrenti completano la prova, mentre 13 interrompono la gara a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Rivisonoli (stanchezza o effetto calamita dell'aeroporto reatino?...).

### Classe Standard

Tema di gara: Pian di Rosce - Celano - Foligno - Rieti di Km 240,3.

An che per questa classe i risultati sono stati soddisfacenti: ventiquattro concorrenti hanno portato a termine la prova regolarmente; due i fuori campo ed un altro pilota ritiratosi definitivamente dalla competizione per i danni riportati dal proprio aliante nell'atterraggio fuori campo del giorno precedente.

### 1 AGOSTO 1980

#### Quarta giornata di gara

Eull'Italia permane un'area di alta pressione. Deboli infiltrazioni di aria umida di origine atlantica interesseranno marginalmente le regioni Nord-occidentali della nostra penisola (fig. 3).

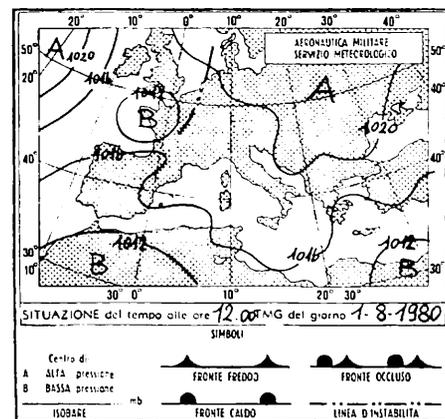


Fig. 3

Sull'Italia centrale i venti sono deboli a regime di brezza fino a 1.000 metri QNH; a quote superiori spi-

rano moderatamente da NW. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico locale, unitamente all'andamento dell'umidità relativa con la quota:

1.500 m QNH 30° 2 Kt - Ur. 60%  
2.000 m QNH 310° 5 Kt - Ur. 64%  
2.500 m QNH 330° 7 Kt - Ur. 50%  
3.000 m QNH 340° 10 Kt - Ur. 40%  
3.500 m QNH 310° 26 Kt - Ur. 38%  
4.000 m QNH 320° 30 Kt - Ur. 20%

A quote superiori il radiosondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 305° 25 Kt - Ur. 25%  
6.000 m QNH 310° 25 Kt - Ur. 25%

Il vento massimo spira alla quota di 13.500 m con intensità di 60 Kt e direzione NW.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 28°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. Lo strato sovrastante questa inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 30°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 15 con 31,5°C in superficie e con base teorica iniziale attorno a 2.500 m QNH, mentre sui crinali appenninici si avrà qualche modesto cumoletto isolato verso le ore 14, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne.

L'altitudine dello zero termico è stata riscontrata a 5.000 metri. La temperatura massima nell'aeroporto di Rieti sarà raggiunta verso le ore 15 con 32°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia; si prevede tuttavia che dalle prime ore pomeridiane migliorerà notevolmente.

Esistono le condizioni teoriche per la formazione di modesti fenomeni di termoonda. Le brezze di mare potranno dar luogo a moderati fronti di brezza, anche se la loro presenza non sempre sarà visualizzata dalla formazione del banco di cumuli frontali che caratterizza questo fenomeno.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara ha assegnato le seguenti prove:

### **Classi Libera e «15 m Corsa»**

Pian di Rosce - Pescasseroli - Qualdo Tadino - Rieti di Km 368,8.

Le condizioni di veleggiamento sono state riscontrate buone fin dall'inizio della gara. Trentatré concorrenti hanno completato regolarmente la prova; sette hanno atterrato fuori campo; due hanno preso terra a Rieti dopo aver doppiato il solo pilone di Pescasseroli ed un altro senza aver gareggiato.

### **Classe Standard**

Tema di gara: Pian di Rosce - Pescasseroli - Castelluccio - Rieti di Km 277,3.

Sedici concorrenti hanno completato regolarmente la prova; nove hanno atterrato fuori campo, mentre, purtroppo, il pilota austriaco Josef Walsberger, smarritosi nelle regioni dell'Italia centro-meridionale, ha urtato un costone del Monte Cornacchia ed è deceduto.

Il giorno 2 agosto, in segno di lutto, non si è gareggiato.

## **3 AGOSTO 1980**

### **Quinta giornata di gare**

L'anticiclone persiste sull'Europa centrale e sul bacino del Mediterraneo.

Nelle regioni centrali italiane i venti al suolo sono deboli a regime di brezza, mentre in quota spirano moderatamente da NW.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuato dal suolo a 4.000 m di altitudine, unitamente all'andamento dell'umidità relativa in quota:

1.500 m QNH 360° 8 Kt - Ur. 56%  
2.000 m QNH 330° 9 Kt - Ur. 63%  
2.500 m QNH 333° 15 Kt - Ur. 62%  
3.000 m QNH 335° 20 Kt - Ur. 62%  
3.500 m QNH 325° 31 Kt - Ur. 61%  
4.000 m QNH 335° 34 Kt - Ur. 25%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 325° 40 Kt - Ur. 30%  
6.000 m QNH 330° 35 Kt - Ur. 35%

Il vento massimo spira alla quota di 10.000 m con intensità di 60 Kt e direzione 320°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 08,00 sulla valle reatina a bordo di uno «Stinson L5» potenziato, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiederà 31°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 33°C in superficie, raggiungibili alle ore 14. Con tale temperatura al suolo gli alianti potranno raggiungere in «termica secca» l'altezza di 1.700 m.

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.200 metri. La temperatura al suolo raggiungerà il suo valore massimo verso le 15,30 con 36,5°C.

Le condizioni di veleggiamento, per l'assoluta mancanza di cumuli, saranno piuttosto difficili.

Ecco i temi di gara assegnati alle due classi:

### **Classe Libera e «15 m Corsa»**

Pian di Rosce - Barisciano - Assisi - Rieti di Km 243,6.

Le condizioni, come previsto, non sono state fumanti e la prova è risultata selettiva. Tuttavia, ventitre concorrenti riescono a completarla regolarmente; cinque atterrano a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone ed altri cinque finiscono fuori campo.

### **Classe Standard**

Le cose non sono andate così lisce per la classe Standard; la quale si è cimentata in una corsa lungo il percorso triangolare Pian di Rosce - San Demetrio dei Vestini - Foligno - Rieti di Km 213,2.

Moltissimi sono stati i concorrenti che hanno atterrato a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone; ed ancora moltissimi quelli che hanno rinunciato alla gara dopo aver veleggiato a lungo nella valle reatina. Com'è facile capire, non sono mancati i fuori campo... tanto che la commissione sportiva, a norma dell'articolo 18.1 del regolamento, ha dichiarato la prova «non valida».

## **4 AGOSTO 1980**

Condizioni meteorologiche sfavorevoli.

Una perturbazione, estesa dall'Europa centrale al Tirreno, si muove verso levante. Pur presentandosi poco attiva nella sua parte meridionale, interessa tuttavia le regioni dell'Italia centrale con una nuvolosità alta stratificata che non permette il riscaldamento del suolo e la formazione di movimenti convettivi. La giornata viene pertanto dichiarata «di riposo».

## 5 AGOSTO 1980

### Sesta giornata di gare

Dopo il passaggio della perturbazione che nel giorno precedente ha interessato marginalmente le nostre regioni centrali, si è ristabilito sull'Italia un campo di alte pressioni livellate (fig. 4).

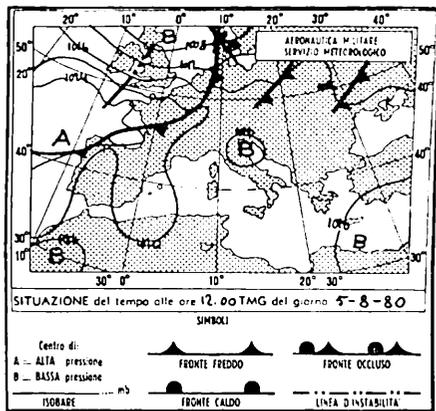


Fig. 4

Al centro i venti sono deboli o moderati dai quadranti meridionali. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale, unitamente a quelli dell'umidità relativa in quota.

1.500 m QNH 160° 10 Kt - Ur. 50%  
 2.000 m QNH 180° 14 Kt - Ur. 60%  
 2.500 m QNH 180° 12 Kt - Ur. 65%  
 3.000 m QNH 200° 8 Kt - Ur. 70%  
 3.500 m QNH 225° 12 Kt - Ur. 60%  
 4.000 m QNH 230° 14 Kt - Ur. 50%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 230° 15 Kt - Ur. 30%  
 6.000 m QNH 250° 18 Kt - Ur. 20%

Il vento massimo spira alla quota di 12.000 m con intensità di 60 Kt e direzione NW.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di un appa-

recchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 31,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 12. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile fino alla quota di 2.900 m QNH, mentre la base teorica di condensazione dei cumuli in pianura richiederebbe una temperatura di 36°C, difficilmente raggiungibili. L'attività termoconvettiva sarà pertanto costituita da «termiche secche».

L'altezza dello zero termico è stata rilevata a 4.650 m QNH. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia. Moderati venti catabatici e debole turbolenza di sottovento con fenomeni di termoonda «secca».

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna le seguenti prove:

### Classi Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Avezzano - Valfabbrica - Rieti di Km 289,5.

Compiono la prova 32 concorrenti; due i fuori campo ed un rientro a Rieti dopo il primo pilone.

### Classe Standard

Tema: Pian di Rosce - Avezzano - Foligno - Rieti di Km 238,6.

Compiono la prova 18 concorrenti; un fuori campo ed un rientro a Rieti dopo il primo pilone. Cinque concorrenti non gareggiano per guasti agli alianti.

## 6 AGOSTO 1980

### Settima giornata di gare

Sul Mediterraneo centrale la pressione atmosferica si mantiene su valori elevati e quasi uniformemente distribuita. Le perturbazioni in transito sull'Europa centrale si mantengono a Nord dell'arco alpino (figura 5).

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti sono deboli o moderati e spirano dal 2° e 3° quadrante fino all'altitudine di 3.000 m. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

1.500 m QNH 130° 8 Kt - Ur. 50%  
 2.000 m QNH 175° 6 Kt - Ur. 52%  
 2.500 m QNH 195° 4 Kt - Ur. 34%  
 3.000 m QNH 200° 5 Kt - Ur. 30%

3.500 m QNH 205° 5 Kt - Ur. 30%  
 4.000 m QNH 290° 6 Kt - Ur. —

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 300° 10 Kt - Ur. —  
 6.000 m QNH 300° 8 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 11.000 m con intensità di 25 Kt e direzione 25°.

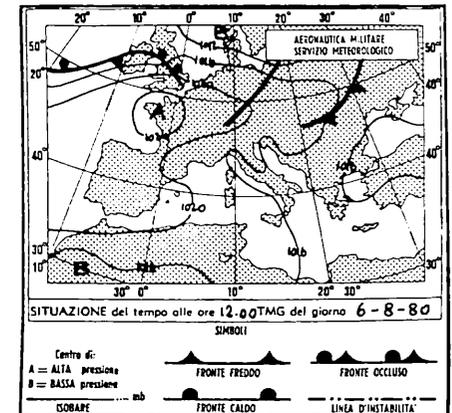


Fig. 5

Il sondaggio termodinamico locale registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.500 m QNH (spessore 1.100 m). La sua distruzione richiede 32,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizioni di equilibrio moderatamente stabile fino all'altitudine della base teorica di condensazione dei probabili cumuli sulla valle reatina (metri 2.500). La sua labilizzazione richiede 34,5°C raggiungibili alle ore 14. La temperatura massima è prevista per le ore 15 con 35,5°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.400 m. Le brezze di mare potranno dar luogo a fronti di brezza; il fenomeno però non sarà visualizzato da formazioni cumuliformi sulla superficie frontale in movimento.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti le seguenti prove:

### Classe Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Celano - Assisi - Rieti di Km 271,5.

Compiono regolarmente la prova 39 piloti; soltanto quattro riatterrano a Rieti senza classificarsi.

## Classe Standard

Tema: Pian di Rosce - Celano - Meggiano - Rieti di Km 203,8.

Completano regolarmente la prova 23 concorrenti; due atterrano fuori campo.

7 AGOSTO 1980

### Ottava giornata di gare

Sull'Italia la pressione tende ad una graduale diminuzione per l'approssimarsi di una perturbazione da NW (fig. 6).

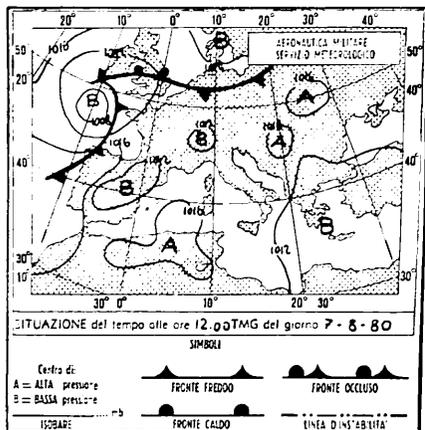


Fig. 6

Sulle regioni centrali i venti al suolo sono deboli ed a regime di brezza. In quota si dispongono dal 1° quadrante.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico locale ed all'andamento dell'umidità relativa con la quota:

1.500 m QNH 100°	10 Kt	- Ur. 54%
2.000 m QNH 70°	8 Kt	- Ur. 60%
2.500 m QNH 75°	7 Kt	- Ur. 41%
3.000 m QNH 80°	5 Kt	- Ur. 70%
3.500 m QNH 80°	6 Kt	- Ur. 40%
4.000 m QNH 310°	6 Kt	- Ur. —

Il vento massimo spirava alla quota di 11.000 m con intensità di 20 Kt e direzione 305°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina, registra l'inversione termica notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiede 31,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 33°C raggiungibili alle ore 13. I primi cumuli nella valle reatina ap-

pariranno verso le ore 15, con base teorica iniziale a 2.900 m QNH, mentre modeste formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 10,30. Lo sviluppo verticale di queste nubi sarà modesto; soltanto nelle regioni a Nord di Rieti si avrà qualche cumulo di maggiore sviluppo.

La temperatura al suolo raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 35°C. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.900 metri. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia.

Le brezze di mare potranno dar luogo a fronti di brezza, però senza la formazione di bande cumuliformi sulla superficie frontale.

L'attività termoconvettiva sarà prevalentemente costituita da termiche secche, con «fumulus» e «cumulus humilis» isolati sui rilievi.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna le seguenti prove:

### Classi Libera e «15 m Corsa»

Rieti (aeroporto) - Pettorano sul Gizio - Valfabbrica - Rieti di Km 360. Trentaquattro concorrenti hanno completato regolarmente la prova; quattro hanno atterrato fuori campo, ed uno è rientrato a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone. Altri quattro, per motivi vari, non hanno gareggiato.

### Classe Standard

Tema: Rieti - Pettorano sul Gizio - Foligno - Rieti di Km 310,7

Diciassette concorrenti hanno regolarmente compiuto la prova; uno ha atterrato a Rieti dopo aver fatto soltanto il primo pilone; quattro hanno preso terra fuori campo ed altrettanti non hanno gareggiato.

8 AGOSTO 1980

### Nona giornata di gare

La perturbazione segnalata il giorno precedente ha valicato l'arco alpino e si muove verso ENE. L'Italia centrale, pur essendo marginalmente interessata da nuvolosità alta stratificata, è ancora influenzata dall'alta pressione dei giorni precedenti (fig. 7).

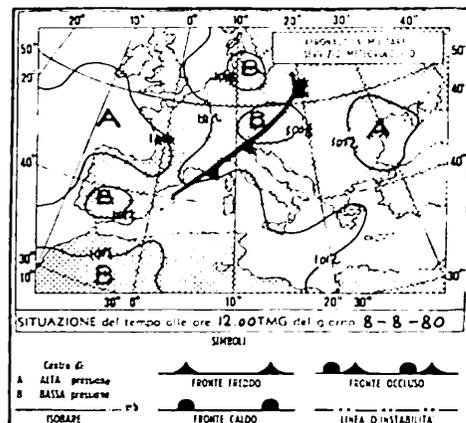


Fig. 7

Al centro i venti sono deboli o moderati dal 3° quadrante.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, unitamente all'andamento dell'umidità relativa in quota.

Venti al suolo deboli variabili a prevalente regime di brezza.

1.500 m QNH 185°	5 Kt	- Ur. 80%
2.000 m QNH 210°	7 Kt	- Ur. 80%
2.500 m QNH 210°	7 Kt	- Ur. 50%
3.000 m QNH 230°	10 Kt	- Ur. 47%
3.500 m QNH 230°	10 Kt	- Ur. 30%
4.000 m QNH 275°	10 Kt	- Ur. —

Il vento massimo spirava alla quota di 10.500 m con intensità di 20 Kt e direzione 215°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato sulla valle reatina alle 08,00, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 900 m QNH. La sua distruzione richiederà 25,5°C, raggiungibili alle ore 10,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio molto stabile e la sua labilizzazione richiede 31°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 13, con base teorica iniziale a 1.900 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 12, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. La temperatura in superficie raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 33°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia; si prevede, tuttavia, la sua ulteriore diminuzione nelle ore pomeridiane. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.800 m.

Le brezze di mare potranno dar luogo a modesti fronti di brezza.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna le seguenti prove:

### Classi Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Pescasseroli - Rivisondoli - Foligno - Rieti di Km 346,2.

Le condizioni di veleggiamento sono state ottime fino a Rivisondoli, dove un cumulo di notevole sviluppo verticale ha assicurato ai piloti salite fino a 3.000 m QNH, con ascendenze di 3-4 m/sec.

Ventuno concorrenti hanno regolarmente completato il percorso di questa prova molto selettiva. Dieci piloti che nella rotta per Foligno si sono spostati ad Est, hanno finito con atterrare a Preturo (L'Aquila). Tre hanno preso terra a Rieti dopo aver doppiato i piloni di Pescasseroli e Rivisondoli; altri tre hanno atterrato fuori campo.

### Classe Standard

Tema: Pian di Rosce - Pescasseroli - Piediluco - Rieti di Km 270,6.

Sedici i concorrenti che hanno completato regolarmente la prova; cinque i fuori campo; un rientro a Rieti dopo il primo pilone e quattro i piloti costretti a non gareggiare per motivi vari.

## 9 AGOSTO 1980

### Decima giornata di gare

Al Nord-Italia e su parte delle regioni adriatiche centrali, condizioni di moderata instabilità per l'aria umida ed instabile rimasta nelle regioni postfrontali. Sulle altre regioni alte pressioni livellate (fig. 8).

Il sondaggio anemologico compiuto dalla stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, dal suolo a 4.000 metri di altitudine, indica i seguenti venti:

Al suolo venti deboli variabili a regime di brezza.

1.500 m QNH	240°	5 Kt	Ur. 82%
2.000 m QNH	290°	11 Kt	Ur. 80%
2.500 m QNH	310°	10 Kt	Ur. 80%
3.000 m QNH	310°	10 Kt	Ur. 30%
3.500 m QNH	290°	12 Kt	Ur. 35%
4.000 m QNH	265°	30 Kt	Ur. 50%

Il vento massimo spira alla quota di 10.500 m con intensità di 82 Kt e direzione 265°.

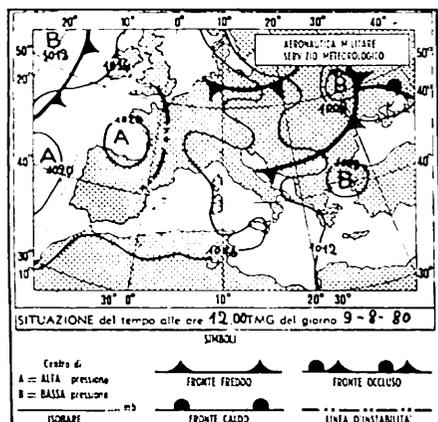


Fig. 8

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di un apparecchio a motore «Stinson L5» potenziato, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 900 m QNH (spessore 500 m). La sua distruzione richiede 24°C, raggiungibili alle ore 10. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 26°C al suolo, raggiungibili alle ore 10,30. Verso quest'ora appariranno i primi cumuli nella valle reatina, con base teorica iniziale di condensazione a 1.600 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi appaiono sui crinali appenninici fin dalle ore 9,30. Nelle regioni del versante adriatico i cumuli potranno dar luogo a degenerazioni temporalesche isolate. A Rieti la temperatura raggiungerà il suo valore massimo attorno alle 15, con 32°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia.

Esistono le condizioni per la formazione di fenomeni di termoonda da WSW.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara, assegna le seguenti prove:

### Classi Libera e «15 m Corsa»

Pian di Rosce - Umbertide - Todi - Rieti di Km 218,1.

Trentotto concorrenti hanno compiuto regolarmente la prova e cinque non hanno potuto gareggiare

per guasti agli alianti.

### Classe Standard

Tema: uguale a quello della «Libera».

Ventuno piloti hanno compiuto regolarmente la prova; due hanno atterrato fuori campo e tre non hanno gareggiato per guasti agli alianti.

## 10 AGOSTO 1980

### Undicesima giornata di gare

Sull'Italia la pressione tende ad aumentare (fig. 9).

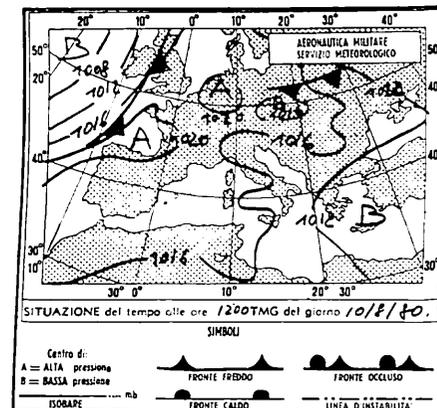


Fig. 9

Al centro i venti spirano dal 1° quadrante fino a 2.000 m QNH, indi si dispongono gradatamente da NW. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, effettuato dal suolo a 4.000 m di altitudine, unitamente alla distribuzione dell'umidità relativa in quota. Al suolo venti deboli a prevalente regime di brezza.

1.500 m QNH	30°	5 Kt	Ur. 70%
2.000 m QNH	20°	7 Kt	Ur. 70%
2.500 m QNH	300°	9 Kt	Ur. 73%
3.000 m QNH	360°	12 Kt	Ur. 34%
3.500 m QNH	330°	15 Kt	Ur. 35%
4.000 m QNH	300°	12 Kt	Ur. 20%

A quote superiori il radio-sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH	300°	15 Kt	Ur. 15%
6.000 m QNH	310°	18 Kt	Ur. 10%

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 08,00 sulla vallata reatina a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distru-

zione richiede 26°C al suolo, raggiungibili alle ore 10,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione fino alla base teorica di condensazione dei probabili cumuli nella valle di Rieti (m 2.200) richiede 28°C raggiungibili verso mezzogiorno. Sui crinali appenninici i primi modesti cumuli fanno la loro comparsa poco dopo le 10,30. La temperatura al suolo raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 32°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia, in miglioramento, però a partire dalle prime ore pomeridiane.

Moderati venti catabatici e debole turbolenza di sottovento nelle regioni pedimontane del versante tirrenico con fenomeni di termoonda da NE. Le brezze di mare potranno dar luogo a qualche fronte di brezza nelle regioni del versante adriatico.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna le seguenti prove:

#### **Classi Libera e «15 m Corsa»**

Pian di Rosce - Rivisondoli - Umbertide - Rieti di Km 433,9.

Inizio partenze alle ore 12,30 e sgancio all'altezza di 700 m sulla verticale di Cantalice.

Le condizioni di veleggiamento sono buone e 29 concorrenti completano regolarmente il tema di gara. Sei fuori campo; due i piloti rientrati a Rieti dopo aver doppiato soltanto il primo pilone; sei i concorrenti che per motivi vari non hanno potuto gareggiare.

#### **Classe «Standard»**

Tema: Pian di Rosce - Rivisondoli - Poggio Azzuano - Rieti di Km. 298,7.

Diciannove piloti completano la prova; due atterrano fuori campo ed uno rientra a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Rivisondoli. I soliti quattro, per motivi vari, non gareggiano.

Con questa undicesima giornata di gare il XX Campionato Italiano per le classi «Libera», «15 m Corsa» e «Standard» è terminato. Su tredici giornate disponibili si è gareggiato undici giorni. I temi di gara assegnati alle varie classi non sono mai stati inferiori a 200 Km e più di una prova ha superato i 400. Gare quindi di alto livello tecnico-sportivo e giustamente selettive. L'anticiclone di agosto non ci ha traditi... ed il sole ci ha accompagnati per tutto il campionato. Per sottolineare questo successo il Presidente dell'Aero Club d'Italia Avv. Baracca ha partecipato alla premiazione dei vincitori, che ha avuto luogo il giorno 11

agosto in un clima di vera sportività. In altra parte della nostra rivista si parla dei vincitori e... degli sconfitti e si danno le classifiche complete della competizione.

Prima di porre termine alla nostra rapida rassegna riteniamo doveroso accennare agli uomini che hanno reso possibile l'organizzazione e lo svolgimento del Campionato. Giorgio Orsi, presidente del Comitato Organizzatore - Mario Veneri, direttore di gara - Willy Marchetti, presidente della Commissione Sportiva Operante - Manlio Pelini, direttore delle operazioni di volo - Nazareno Simeoni, logistica e Plinio Rovesti, meteorologia (con la collaborazione degli aerologi di turno delle stazioni meteo dell'aeroporto militare di Rieti e del Monte Terminillo, nonché del pilota Dario Laureti, il quale, con l'entusiasmo di sempre, ha compiuto i voli per i sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella valle reatina. A tutti il Presidente dell'Aero Club d'Italia ha espresso il proprio apprezzamento e vivissimo ringraziamento.

L'appuntamento è per il giorno dopo, 12 agosto, per la disputa delle gare relative al campionato italiano «Biposti» e della «Categoria Promozione».

*Plinio Rovesti*

# **G. GIUSTI**

**21013 GALLARATE (Va)**

**Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368**

**CONCESSIONARIO:**

**Batterie dryfit**



**COMPONENTI ELETTRONICI**



# Enti e piloti partecipanti

	libera	15 metri	standard	biposti	promozione	tot.
Ae.C. TORINO		Dall'Amico Lamera Marchisio Mazzi Peccolo			Danieli Rasero	7
ADEV TORINO					Spelta	1
Ae.C. AOSTA	Balbis		Paolillo Patuzzi Perotti		Marten P.	5
Ae.C. NOVI L.					Cappanera Passarelli	2
VALZANIA COMO	Orsi G.		Acquaderni M.		Bellora Giusti Grosso	5
AVM MILANO	Trentini	Bertoncini Corbellini Viscardi	Cairolì Cavalli Esposito Maestri		Beretta Cappi Davini Ghiorzo Guazzoni Poletti Pozzi Riva Villa	17
AVAL VARESE	Caraffini Manzoni Colombo A. Orsi A. Vergani	Fraenza N. Goldammer Pronzati A.	Costa C. Pavesi	Colombo V. Monti Pronzati A. Vergani	Avanzini Fraenza P. Milani	17
CSVVA VARESE				Nidoli Viscardi		2
AVA VALBREMBO	Capoferri	Balzer Gritti Mussio Rizzi		Gritti	Armani Colombo Desti Massoni Miticocchio Rocca	12
CPV MILANO	Agresta Mantica			Mantica		3
Ae.C. VICENZA		Ziche	Pasin			2
Ae.C. PADOVA			Bucceri		Gallo	2
Ae.C. TRENTO			Galetto			1
AVF FERRARA	Serra	Acquaderni P.	Fergnani A. Magni Villani	Serra Villani	Fergnani M. Gardenghi	9
Ae.C. ROMA				Paglia		1
GV APPENNINICO		Urbani L.			Incardona	2
ACCVV RIETI	Muzi		Balestra Ferrari G. Fianco Piccagli	Gavazzi Muzi Piludu	Lora	9
	13	18	20	14	32	97
nel 1979	13	14	31	13	31	102

	libera	15 metri	standard	biposti	promozione	tot.
GERMANIA	Neubert Schanz	Melchinger Ross	Gloeckl Sinn	Gantenbrink Gmelin	Schwenk	9
AUSTRIA	Ebner Fahraffelner		Lindpointner Stogner Walsberger			5
SVIZZERA		Kull Schneider	Nietlispach			3
BELGIO	Bourgard Sander					2
SPAGNA		De Orleans	Moneo			2
OLANDA		Korsten				1
	6	6	7	2	1	22
nel 1979	8	8	6	1	1	24
Totale 1980	19	24	27	16	33	119
Totale 1979	21	22	37	14	32	126

## Organigramma

COMITATO ORGANIZZATORE	: Orsi Giorgio (presidente), Gavazzi Marco, Marchetti Willy, Muzi Ettore, Rovesti Plinio, Passarani Luciana
DIRETTORE DI GARA	: Veneri Mario
COMMISSIONE SPORTIVA OP.	: Marchetti Willy (presidente), Rovesti Plinio, Pelini Manlio, Gianaroli Fabrizio, Mazzoletti Massimo
SERVIZI AMMINISTRATIVI	: Marchetti Willy
SERVIZIO METEOROLOGICO	: Rovesti Plinio
OPERAZIONI DI VOLO	: Pelini Manlio
PUBBLICHE RELAZIONI	: Baldesi Rodolfo
SERVIZIO STAMPA	: Rosi Giulio
ELABORAZIONI CLASSIFICHE	: I B M
SERVIZIO SANITARIO	: Leoni Franco
SEGRETERIA	: Passarani Luciana, Hofer Matilde
COMMISSIONE PER LA SCELTA DEI TEMI DI GARA	: Marchetti Willy, Rovesti Plinio, Veneri Mario, più un membro da designare ad ogni prova
OFFICINA, PARCHEGGIO ALIANTI, SCHIERAMENTO	: Mancini Eros, Petroni Angelo
RIPARAZIONI	: Rotoli Gianluigi
TRAINATORI	: Gardella, Montanari, Addario, Pastori, Asega, Uberti, Volpi, Gabrielli, Clauser, Laureti, Girardi, Bergomi, Locatelli, Pecorella
TRAGUARDO FINESTRA	: Veneri Mario, Agostini Giancarlo, Gianaroli Fabrizio, Mazzoletti Massimo, Grossi Massimo, Roberto Salvati
FOTO INIZIALE	: Mancini Luca, Sisti Renza
RACCOLTA RULLINI AL TELEFONO	: Hofer Matilde
PER I FUORI CAMPO	: Veneri Mario, Soffia Susanna, Hofer Matilde
LABORATORIO FOTOGRAFICO	: Persieri Paolo
CONTROLLO FOTO	: Gianaroli Fabrizio
BOLLETTINI	: Agostini Giancarlo, Mazzoletti Massimo
TABELLA VOLI	: Belli Manuela
LOGISTICA	: Simeoni Nazareno
PREMI	: Marchetti Willy, Veneri Mario
PER I COMPITI D'ISTITUTO DELLA DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE	: Tango Raffaele

# Gli alianti in campo

## Classe LIBERA - 19 d.q.

Nimbus 2	8	f.c. 1
ASW 17	3	1
Kestrel 17	3	1,07
Kestrel 604	2	1
Calif A 21	2	1,08
Janus C	1	1,08

## Classe 15 METRI - 24 d.q.

ASW 20	7
DG 200	5
LS 3	5
Mosquito	3
Pik 20 D	2
Speed Astir	1
Libelle H 301	1

## Classe STANDARD - 27 d.q.

Libelle st	7
Cirrus st	6
Hornet	4
ASW 19	3
Astir	2
ASW 15 b	1
LS 3 st	1
LS 1 f	1
Jantar st	1
Phoebus B	1

## Classe BIPOSTI - 16 d.q.

Twin Astir	7
Calif A 21	5
Janus	4

## Categoria PROMOZIONE - 33 d.q.

Cirrus st	8	f.c. 1
Libelle st	5	1
Kestrel 17	5	0,90
Libelle club	2	1,02
Hornet	2	1
DG 200	2	0,92
LS 3/a	2	0,92
ASW 15 b	2	1
Libelle H 301	1	0,92
Mosquito B	1	0,92
Cirrus 18	1	0,95
Astir st	1	1
SF 26	1	1,10



## Otto Marth

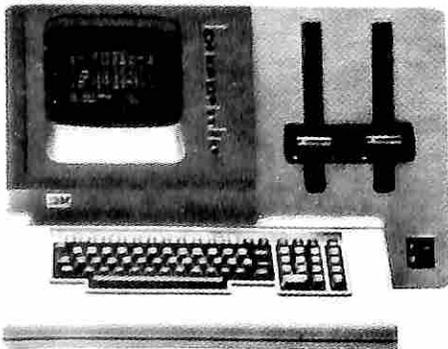
A Rieti il 14 luglio abbiamo perso Otto Marth il nostro più assiduo ed appassionato pilota di questi ultimi 5 anni di vita del nostro Gruppo volo a vela. Abbiamo pianto un amico che ci ha lasciato troppo in fretta quando dopo il suo primo volo in aliante nell'ottobre 1975 aveva donato tutto il suo tempo libero al volo. Approfondito e costante dopo tre anni dal brevetto aveva già volato i 300 Km e con il suo Mosquito stava per raggiungere distanze superiori ai 600 Km in partenza da Bolzano. Quest'anno con voli intorno ai 560 Km era da considerare il più preparato di tutti i nostri piloti. Con diligenza stava preparandosi a partecipare alla Coppa del Velino, alla quale il nostro Gruppo volo a vela intendeva far partecipare quest'anno proprio Otto Marth e Thomas Gostner, i nostri piloti più allenati e capaci di quest'anno.

Non sono capaci le parole di esprimere quanto dolore ci ha portato in casa la notizia dell'incidente che in volo ci ha portato via Otto, in quel volo in cui lui ha creduto sempre tanto. Per noi rimane il ricordo e la volontà di seguirlo con il pensiero in tutti i nostri voli per sentirlo più vicino.

Per la moglie Evi e per i figli Hannes e Silvia rimarrà la nostra eterna amicizia.

*GVV Bolzano*

# UN NUOVO ELABORATORE IBM A 14 MILIONI. FACILE DA ACQUI- STARE. FACILE DA INSTALLARE. FACILE DA USARE.



Se state pensando all'acquisto di un elaboratore, il prezzo del nuovo IBM 5120 sarà la vostra prima, piacevole sorpresa: 14 milioni.\*

Ma c'è anche un'altra novità: con un semplice colloquio tramite il video del 5120, le stesse persone che già lavorano nella vostra azienda possono imparare da sole ad usare l'elaboratore e ad utilizzare autonomamente i programmi già pronti che la IBM mette a vostra disposizione.

Questo è solo l'inizio: venite a trovarci, anche per semplice curiosità, e finiremo di raccontarvi tutto sul nuovo 5120.

\*Lire 14.228.500 è il prezzo di una configurazione media comprendente: unità di elaborazione con memoria di 32 mila caratteri e linguaggio di programmazione BASIC, due moduli a minidisco per una capacità di 2,4 milioni di caratteri in linea e una stampatrice bidirezionale a 80 caratteri per secondo. Prezzo della configurazione base: Lit. 12.807.000

IBM Italia  
Gruppo Sistemi Centrali  
Divisione Elaboratori

# Il tema, i piloti partiti, i chilometri assegnati e quelli percorsi

## Classe LIBERA

1° tri	341,5	19	6.488,5	5.496,6	84,71 %	
2° qua	254,0	19	4.826,0	4.826,0	100,00	
3° tri	298,6	19	5.673,4	5.076,2	89,47	
4° tri	368,8	19	7.007,2	6.703,4	95,66	
5° tri	243,6	18	4.384,8	3.265,3	74,46	d.f. 0,76
6° tri	289,5	17	4.921,5	4.415,3	89,72	
7° tri	271,5	17	4.615,5	4.615,5	100,00	
8° tri	360,0	17	6.120,0	6.120,0	100,00	
9° qua	346,2	17	5.885,4	5.208,4	88,49	
10° tri	218,1	17	3.707,7	3.707,7	100,00	
11° tri	433,9	17	7.376,3	6.709,4	90,96	
	<u>3.425,7</u>		<u>61.006,3</u>	<u>56.143,8</u>	<u>92,03</u>	

## Classe 15 METRI

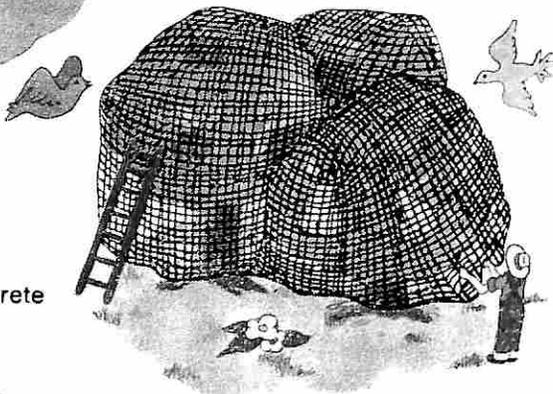
1° tri	341,5	24	8.196,0	6.537,6	79,76 %	
2° qua	254,0	24	6.096,0	5.789,0	94,96	
3° tri	298,6	24	7.166,4	6.432,8	89,76	
4° tri	368,8	24	8.851,2	7.544,7	85,23	
5° tri	243,6	24	5.846,4	3.976,7	68,01	d.f. 0,73
6° tri	289,5	23	6.658,5	5.554,3	83,42	
7° tri	271,5	22	5.973,0	5.973,0	100,00	
8° tri	360,0	24	8.640,0	7.064,1	81,76	
9° qua	346,2	21	7.270,2	4.980,8	68,51	
10° tri	218,2	21	4.580,1	4.580,1	100,00	
11° tri	433,9	21	9.111,9	8.273,1	90,79	
	<u>3.425,7</u>		<u>78.389,7</u>	<u>66.706,2</u>	<u>85,10</u>	

## Classe STANDARD

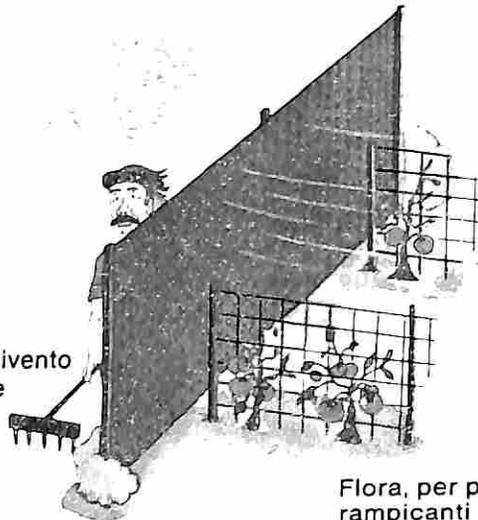
1° tri	223,2	27	6.026,4	4.561,9	75,70 %	
2° tri	215,7	27	5.823,9	5.452,0	93,61	
3° tri	240,3	26	6.247,8	6.008,2	96,17	
4° tri	277,3	25	6.932,5	6.294,4	90,80	
5° tri	(213,2)	non valida, art. 18.1 - d.f. 0,00				
6° tri	238,6	25	5.965,0	4.509,6	75,60	d.f. 0,90
7° tri	203,8	25	5.095,0	4.913,9	96,45	
8° tri	310,7	24	7.456,8	5.265,3	70,61	
9° qua	270,6	23	6.223,8	5.146,5	82,69	
10° tri	218,1	23	5.016,3	4.809,9	95,89	
11° tri	298,7	24	7.168,8	6.224,9	86,84	
	<u>2.497,0</u>		<u>61.956,3</u>	<u>53.186,6</u>	<u>85,84</u>	
in totale			201.352,3	176.036,6	87,43 %	

# Tenax, reti senza limitazioni.

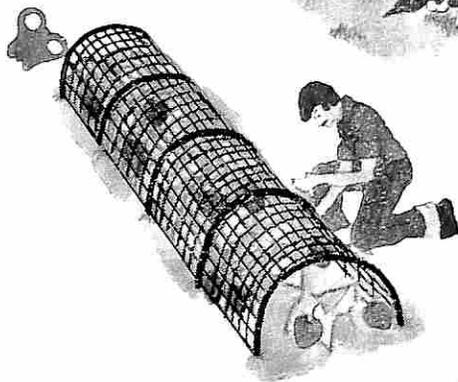
Ortomaglia, rete antiuccelli



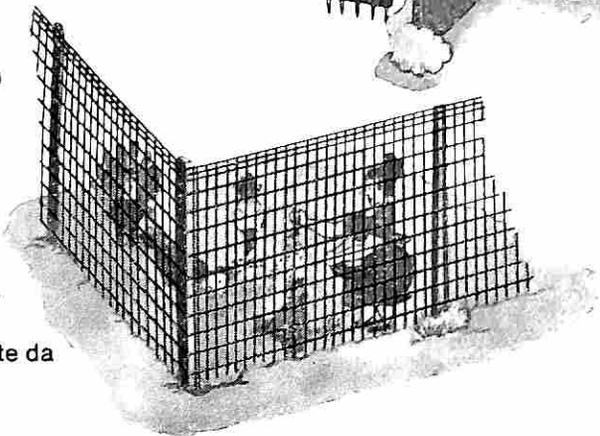
Riparella, frangivento e ombreggiante



Flora, per piante rampicanti



Cintoflex, rete da recinzione



Prodotte con tecnologie uniche e d'avanguardia, le nuove reti tutte in plastica Tenax hanno subito incontrato un largo pubblico di utilizzatori entusiasti a motivo delle eccezionali qualità che le caratterizzano: robustezza, leggerezza, facilità d'applicazione, lunga durata, economicità.



## Flora

Ideale per ogni tipo di piante rampicanti, fagioli, pomodori e per ogni genere di fiori e ortaggi. Si applica con facilità sia in verticale che in orizzontale, è stabile e non richiede manutenzioni. Disponibile nelle comode confezioni cilindriche da mt. 10 e da mt. 50 in varie altezze.



## Ortomaglia

Rete ricoprente, flessibile, leggera come un velo. Protegge le delicate colture a terra e gli alberi da frutta contro le incursioni e la voracità degli uccelli. Facile da mettere e da togliere, è utilizzabile per molte stagioni. In teli di varie misure, in confezione cilindrica o in pratiche buste di plastica.

## Riparella

Speciale rete ombreggiante e frangivento, con i lati superiore e inferiore rinforzati da un largo bordo. Ideale per serre, posteggi, stabilimenti balneari, campi sportivi e da tennis.

Crea un'ombra densa e diffusa e protegge le colture dal vento, assicurando al tempo stesso la giusta aerazione. In confezione valigetta multirete da mt. 10 x 1.

## Cintoflex

Magnifica rete da recinzione a maglia quadra con filo estruso e stirato. Straordinariamente robusta, elastica, resistente agli agenti chimici e atmosferici. Ha infinite possibilità d'applicazione. In confezione valigetta multirete da mt. 30x1.



### CLASSE LIBERA «TROFEO UMBERTO NANNINI»

Class.	Concorrente	Ente	Aliante	N. di gara	1° 29/07			2° 30/07			3° 31/07			4° 1/08			5° 3/08			6° 5/08			7° 6/08										
					RI	Δ	d.f. 1	PR	□	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1					
1	Neubert W.	GERMANIA	ASW 17	WN	3	14.46.19	82,911	947	12	14.22.38	81,738	858	2	14.10.40	108,134	1000	2	14.16.04	107,253	973	1	15.43.39	83,807	760	1	14.44.18	88,811	1000	5	15.15.17	102,425	903	
2	Manzoni R.	AVAL VA	KESTREL 17	36	1	14.36.43	88,085	1044	1	14.25.43	87,202	1009	1	14.09.42	104,304	1023	5	14.04.32	99,511	941	5	15.29.51	66,236	667	8	14.40.53	77,029	906	1	14.38.39	107,619	1036	
3	Vergani W.	AVAL VA	NIMBUS 2	47	2	14.45.17	92,353	1000	5	14.23.28	87,028	940	6	14.27.34	104,223	955	1	14.19.12	109,454	1000	8	15.16.13	69,352	648	2	14.51.48	88,638	998	13	15.16.21	88,165	721	
4	Caraffini A.	AVAL VA	NIMBUS 2	SS	7	14.39.21	80,112	932	13	14.21.54	81,237	851	5	14.10.06	104,223	955	9	14.13.44	98,114	863	3	15.19.04	73,165	677	4	14.44.42	84,946	950	8	15.03.05	97,946	845	
5	Orsi A.	AVAL VA	KESTREL 604	32	7	14.38.57	74,172	898	3	14.23.42	87,235	943	7	14.09.01	102,670	937	10	14.06.36	96,327	841	2	15.18.52	73,306	679	5	14.41.12	84,519	944	10	15.04.38	95,552	815	
6	Ebner H.	AUSTRIA	ASW 17	HF	5	14.47.22	76,948	914	2	14.20.28	90,931	1000	13	13.59.59	101,430	922	3	14.14.48	106,701	967	7	15.41.30	71,548	665	3	14.44.37	87,764	986	12	15.02.36	93,845	793	
7	Bourgard P.	BELGIO	NIMBUS 2	GB	19	14.57.56	170,9	346	16	14.40.32	80,925	835	3	14.11.51	105,980	975	7	14.19.41	99,132	875	6	15.31.42	71,670	666	10	14.47.01	80,504	892	2	14.48.19	110,142	1000	
8	Serra S.	AVF FE	KESTREL 17	68	16	14.37.11	176,4	382	8	14.19.33	80,077	891	14	14.07.59	91,447	863	12	14.11.51	89,823	815	10	15.19.12	62,033	632	6	14.28.08	79,140	936	3	14.45.20	104,692	996	
9	Trentini F.	AVM MI	NIMBUS 2	AG	13	14.40.40	304,—	615	6	14.19.51	85,187	912	9	14.09.17	101,979	929	11	14.06.36	94,726	822	4	15.18.58	73,037	676	11	14.32.12	77,939	859	7	14.50.43	98,152	848	
10	Capoferri S.	AVA BG	ASW 17	SC	15	14.41.53	287,—	580	11	14.21.28	81,840	860	8	14.10.11	102,543	935	4	14.13.10	104,641	942	17	15.12.45	72,100	109	7	14.34.10	83,510	931	4	15.06.12	102,550	903	
11	Schanz M.	GERMANIA	KESTREL 17	M7	12	14.43.48	287,—	621	14	14.12.52	77,249	845	11	14.00.30	96,608	927	17	14.09.50	81,144	703	15	15.30.43	72,100	117	14	14.52.16	60,159	672	11	14.37.12	90,433	802	
12	Sander G.	BELGIO	NIMBUS 2	YZ	18	14.58.24	176,4	357	7	14.21.08	84,471	901	4	14.11.12	104,905	963	8	14.16.28	99,140	875	9	15.32.00	69,183	647	16	14.11.00	110,400	118	6	15.04.54	99,461	864	
13	Agresta P.	CPV MI	NIMBUS 2	VA	14	14.39.46	304,—	615	4	14.20.22	87,169	942	16	14.26.43	84,040	721	15	14.06.15	86,913	727	13	15.19.23	100,600	153	9	14.29.23	80,603	893	9	14.58.43	96,050	821	
14	Muzi E.	ACCVV RI	CALIF A 21	MZ	10	14.31.24	304,—	664	15	14.04.11	76,589	842	10	14.05.25	96,030	929	13	14.07.24	82,996	734	14	15.10.03	72,100	118	12	14.23.14	70,615	825	14	14.35.59	80,797	677	
15	Mantia V.	CPV MI	CALIF A 21	3	11	14.39.51	287,—	627	18	14.29.17	69,231	719	18	13.58.29	—	0	18	14.16.42	78,687	677	11	15.09.40	60,239	623	13	14.29.31	70,177	819	16	14.37.00	76,779	622	
16	Colombo A.	AVAL VA	JANUS C	AN	9	14.31.10	304,—	664	19	14.33.53	59,910	564	17	13.38.58	77,805	701	14	13.48.47	82,907	733	12	15.12.18	121,100	199	15	14.26.38	251,900	290	15	14.30.53	77,167	627	
17	Orsi G.	VALZANIA CO	KESTREL 604	V7	17	14.26.58	176,4	357	7	14.18.17	76,244	774	15	14.03.14	89,880	789	19	13.51.48	65,—	36	18	15.40.17	72,100	109	17	14.30.07	—	0	17	14.39.59	80,049	617	
18	Fahraffner O.	AUSTRIA	NIMBUS 2	OF	8	14.52.14	329,—	665	9	14.20.48	83,461	885	12	13.59.36	101,834	927	6	14.12.52	104,132	936	NP	—	0	NP	—	0	NP	—	0	NP	—	0	
19	Balbis C.	Ae.C. AOSTA	NIMBUS 2	88	6	14.23.08	76,474	911	10	14.26.58	83,324	883	19	13.57.14	—	0	16	14.08.44	85,895	715	16	15.26.30	75,600	115	NP	—	0	NP	—	0	NP	—	0

### CLASSE 15 METRI «TROFEO GIANNI CAPRONI»

Class.	Concorrente	Ente	Aliante	N. di gara	d.f. 1			d.f. 1			d.f. 1			d.f. 1			d.f. 073			d.f. 1			d.f. 1									
					RI	Δ	d.f. 1	PR	□	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 073	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1	PR	Δ	d.f. 1				
1	De Orleans A.	SPAGNA	ASW 20	AJ	5	15.12.01	304,—	797	1	14.35.47	92,336	1000	1	14.20.52	109,835	1000	1	14.18.18	99,586	975	4	15.41.13	66,436	708	2	14.34.19	87,683	975	1	14.44.59	105,289	1000
2	Gritti A.	AVA BG	DG 200	N	12	15.03.18	304,—	797	4	14.46.16	82,879	886	7	14.29.45	98,783	906	12	14.26.59	81,583	831	5	14.59.34	66,462	708	1	15.17.18	87,506	998	7	14.19.56	91,150	812
3	Urbani L.	GVA ROMA	ASW 20	BC	1	14.58.46	87,883	1000	11	14.41.24	72,901	767	2	14.19.34	108,243	986	17	15.00.22	334,4	399	3	15.42.10	66,735	710	3	14.41.24	84,300	958	4	14.51.11	98,528	910
4	Pronzati A.	AVAL VA	MOSQUITO	A22	2	14.49.56	87,253	999	3	14.29.04	86,229	934	5	14.04.48	100,164	918	14	14.14.15	76,107	780	10	15.32.41	58,624	651	18	14.39.50	68,274	657	3	14.22.26	98,687	912
5	Melchinger K.	GERMANIA	ASW 20	NS	4	14.47.52	329,—	862	12	14.17.39	72,797	765	9	14.02.14	97,378	894	5	14.13.08	91,634	925	9	15.03.43	59,984	661	4	14.12.55	80,966	916	14	15.23.34	82,606	698
6	Bertocchini L.	AVM MI	LIBELLE H301	LB	11	14.48.44	304,—	797	10	14.36.10	74,816	790	6	14.21.03	99,002	908	8	14.17.34	89,726	908	7	15.16.48	63,213	684	8	14.38.12	79,667	875	11	14.57.04	87,777	767
7	Dall'Amico P.	Ae.C. TORINO	ASW 20	4	23	14.49.32	103,9	325	9	14.12.43	74,988	792	3	14.21.27	103,741	948	7	14.09.58	90,092	911	1	15.09.50	69,413	730	5	14.39.08	79,303	895	2	14.49.34	101,654	952
8	Lamera F.	Ae.C. TORINO	ASW 20	FL	9	14.55.03	304,—	797	5	14.17.23	79,073	841	18	14.13.57	206,900	305	2	14.12.34	94,362	951	21	15.12.07	72,1	125	10	14.36.33	73,925	828	12	14.59.12	86,672	752
9	Mussio R.	AVA BG	MOSQUITO	J	10	14.49.02	304,—	797	23	14.48.24	170,1	224	3	14.02.43	98,179	901	10	14.29.37	87,717	889	8	14.41.35	61,382	671	13	14.24.01	71,535	798	19	14.39.28	73,312	575
10	Viscardi P.	AVM MI	DG 200	VC	16	14.49.54	304,—	797	7	14.24.12	75,086	793	4	14.22.13	100,520	921	20	14.18.32	279,4	333	19	15.15.29	78,7	137	9	14.40.27	75,708	850	8	15.04.19	90,584	804
11	Marchisio G.	Ae.C. TORINO	LS 3	GM	18	14.54.38	287,—	752	6	14.13.04	75,658	800	11	14.06.24	84,536	785	9	14.07.52	88,796	899	12	14.50.13	54,324	619	11	14.36.59	73,883	828	6	15.08.43	92,356	828
12	Balzer M.	AVA BG	DG 200	S	17	14.47.08	304,—	797	21	14.36.54	227,1	300	15	14.04.42	80,612	752	23	14.07.23	81,—	97	2	15.14.41	67,536	716	6	14.55.55	79,116	893	9	14.56.49	90,100	798
13	Horsten J.	OLANDA	LS 3	D6	7	14.53.55	304,—	797	15	14.15.27	70,763	741	14	14.15.56	81,080	756	4	14.14.23	91,684	926	13	15.11.59	206,1	358	20	14.12.53	110,4	131	22	14.32.36	66,282	481
14	Ross R.	GERMANIA	ASW 20	1E	19	14.52.01	304,—	697	2	14.21.52	89,192	962	23	14.02.05	206,900	305	3	14.12.49	92,631	935	20	16.20.46	78,7	137	16	14.12.33	69,787	751	5	14.36.20	95,880	850
15	Fraenza N.	AVAL VA	ASW 20	NF	13	14.																										

8* 7/08				d.f. 1				9* 8/08				d.f. 1				10* 9/08				d.f. 1				Punteggio		%	
RI		Δ 360		1000		PR		□ 346,2		1000		PR		Δ 218,1		1000		PR		Δ 433,9		1000		Finale		su 10760	
2	13.49.11	110,232	998	8	14.12.23	81,844	903	2	14.48.04	101,089	994	2	13.26.47	105,472	997	10.333	96,03										
5	13.21.29	101,266	946	10	13.42.55	75,594	894	9	14.16.12	91,044	915	6	13.17.51	96,090	950	10.331	96,01										
1	13.51.14	110,411	1000	2	14.17.21	90,701	1000	5	14.52.54	98,490	958	4	13.29.46	103,330	972	10.192	94,72										
4	13.50.52	107,632	965	5	14.07.17	86,652	956	4	14.31.50	99,551	973	1	13.28.51	105,686	1000	9.967	92,63										
3	13.51.00	108,280	973	9	14.07.56	81,464	899	6	14.31.19	97,632	946	3	13.28.00	105,266	995	9.870	91,72										
8	14.09.09	104,281	922	7	13.53.59	82,385	909	17	14.48.30	77,600	670	5	13.25.59	102,773	966	9.714	90,27										
6	13.41.28	105,349	936	3	14.14.31	89,676	989	3	14.41.55	99,766	976	7	13.25.26	99,455	927	9.417	87,51										
7	13.44.29	99,846	927	1	14.16.44	86,930	1025	7	14.30.55	92,568	938	9	13.15.36	93,844	922	9.328	86,69										
9	13.47.19	101,719	890	11	14.05.07	79,668	880	1	14.32.25	101,534	1000	12	13.15.40	94,514	869	9.300	86,43										
10	13.44.57	101,528	887	4	14.17.58	87,021	960	13	14.34.58	86,177	788	8	13.16.00	99,033	922	8.817	81,94										
12	13.45.37	91,700	816	12	13.36.38	71,398	845	15	14.32.30	80,225	756	10	13.21.49	91,230	889	7.993	74,28										
14	13.51.50	92,990	779	17	14.15.01	209,5	246	8	14.35.00	95,565	918	11	13.17.31	95,044	876	7.544	70,11										
17	13.44.14	85,415	683	15	13.56.57	209,5	246	10	14.32.00	93,795	893	14	13.30.03	91,225	831	7.525	69,93										
13	13.33.15	88,956	786	13	14.00.51	216,—	274	16	14.09.43	79,022	745	13	13.14.16	88,092	858	7.452	69,25										
15	13.33.59	85,970	745	14	14.02.51	209,5	266	14	14.31.53	81,229	778	15	13.14.52	81,645	777	6.755	62,77										
11	13.39.14	91,785	825	6	13.56.45	77,614	926	12	14.15.17	82,998	804	17	13.59.38	—	0	6.333	58,85										
16	13.28.29	89,299	732	16	14.15.52	209,5	246	11	14.07.04	89,182	830	16	13.16.55	200,9	120	4.610	42,84										
NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	3.413	31,71										
NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	2.624	24,38										

d.f. 1				1000				d.f. 1				1000				d.f. 1				1000				Punteggio		%	
d.f. 1		1000		d.f. 1		1000		d.f. 1		1000		d.f. 1		1000		d.f. 1		1000		d.f. 1		1000		Finale		su 10730	
2	13.44.26	102,297	995	2	14.13.37	82,022	972	1	14.30.48	100,481	1000	1	13.15.56	94,778	1000	10.422	97,12										
7	13.45.28	95,357	922	5	14.16.46	80,720	963	3	14.58.00	90,176	856	5	13.14.46	93,239	985	9.664	90,06										
4	13.46.37	101,155	983	7	13.53.28	75,916	929	4	14.27.20	90,031	854	3	13.42.16	93,513	988	9.484	88,38										
1	13.52.29	102,800	1000	9	13.49.00	73,261	911	11	14.48.05	81,753	739	7	13.09.46	92,862	981	9.482	88,36										
5	13.29.31	98,420	954	6	13.48.59	80,558	962	5	14.44.36	89,446	846	4	13.25.46	93,451	987	9.470	88,25										
8	13.44.36	94,090	908	3	14.12.56	81,347	967	13	14.30.41	79,996	715	9	13.15.29	90,145	954	9.273	86,42										
13	13.31.53	89,676	862	1	14.06.52	86,066	1000	6	14.25.15	89,426	846	15	13.21.32	426,7	433	8.694	81,02										
9	13.29.50	92,163	888	8	13.46.44	74,292	918	7	14.24.56	88,839	838	6	13.19.55	93,123	984	8.227	76,67										
14	13.47.08	85,017	813	13	13.35.08	209,5	387	8	14.27.27	88,359	831	2	13.12.05	94,292	995	7.881	73,44										
3	13.46.27	101,353	985	16	14.19.24	209,5	387	2	14.27.55	90,290	858	8	13.22.14	92,807	981	7.846	73,12										
10	13.27.45	91,655	883	12	14.10.46	209,5	387	18	14.23.48	75,700	655	16	13.09.48	375,2	380	7.816	72,04										
12	14.00.50	89,875	864	18	13.35.24	65,—	120	9	14.26.46	87,542	820	10	13.10.59	89,025	943	7.100	66,16										
6	13.44.45	95,632	925	10	13.47.51	216,—	399	14	14.30.23	79,631	709	12	13.17.02	81,984	874	7.097	66,14										
20	13.28.53	210,9	206	17	13.49.18	209,5	387	15	14.43.17	78,831	698	13	13.10.09	90,890	862	6.790	63,28										
17	13.24.16	73,394	691	15	13.46.22	209,5	387	16	14.52.39	77,188	675	14	13.30.33	75,519	810	6.291	58,63										
15	13.51.49	83,296	795	19	14.29.37	55,5	103	17	14.24.08	76,848	671	20	13.19.07	200,9	204	5.951	55,46										
19	13.39.28	247,4	241	4	14.11.32	81,162	966	10	14.35.28	85,325	789	21	13.18.00	170,4	173	5.747	53,56										
16	13.54.06	81,664	778	21	13.36.29	—	0	19	14.22.01	75,020	645	11	12.54.01	88,466	938	5.667	52,81										
11	13.32.09	90,421	870	20	14.30.13	55,5	103	21	14.24.31	71,068	590	18	13.11.07	375,2	330	5.461	50,89										
21	13.31.32	172,4	168	11	14.14.32	216,—	399	12	14.21.43	81,634	737	19	13.08.14	274,9	279	4.925	45,89										
18	13.23.49	303,4	296	14	13.26.34	209,5	387	20	14.41.17	73,018	617	17	13.41.00	375,2	380	4.041	37,66										
22	13.23.41	10,—	10	NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	3.858	35,95										
NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	3.244	30,23										
NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	NP	—	—	0	2.559	23,84										

8* 7/08				d.f. 1				9* 8/08				d.f. 1				10* 9/08				d.f. 1				Punteggio		%	
RI		Δ 310,7		1000		PR		□ 270,6		1000		PR		Δ 218,1		1000		PR		Δ 298,7		1000		Finale		su 9900	
1	14.09.07	98,513	1000	4	14.06.43	75,289	896	1	15.00.05	97,596	1000	1	13.44.56	99,640	1000	9.428	95,23										
2	14.13.10	94,017	955	1	14.27.48	84,284	1000	6	15.04.35	82,937	808	2	13.48.35	95,889	958	8.617	87,04										
3	14.12.29	88,561	900	6	14.16.22	74,608	888	2	14.53.45	91,639	922	19	13.49.07	66,666	633	8.388	84,72										
5	14.09.59	87,975	894	17	14.19.13	205,50	316	7	14.55.11	82,762	806	4	13.46.27	91,923	914	8.261	83,44										
4	14.05.44	88,533	900	7	14.11.10	73,934	880	18	15.00.11	65,875	585	6	13.35.43	88,672	878	8.170	82,52										
10	14.08.11	83,434	848	13	14.07.11	62,861	752	5	15.01.04	82,972	808	17	13.44.42	80,416	786	7.886	79,65										
11	14.05.26	82,590	840	12	14.04.37	68,309	815	13	14.46.09	74,177	693	5	13.31.13	90,340	897	7.839	79,10										
6	14.14.30	87,789	892	11	14.04.28	71,101	848	9	14.59.28	81,153	785	14	13.29.02	83,488	820	7.781	78,50										
15	14.03.48	78,964	803	2	14.11.00	76,531	910	22	14.58.45	192,80	206	13	13.50.14	83,709	823	7.667	77,44										
7	14.14.43	86,794	882	16	14.19.41	46,613	565	14	14.43.29	73,489	684	11	13.15.27	85,093	838	7.328	74,02										
9	14.07.47	83,715	851	8	14.10.21	73,427	875	8	14.47.38	81,381	788	16	13.48.53	82,381	808	7.300	73,70										
13	14.04.23	80,486	819	10	14.08.48	71,299	850	12	14.59.39	78,784	754	10	13.36.06	85,228	840	7.222	72,94										
8	14.10.07	86,392	878	19	14.19.53	171,—	263	3	15.02.04	88,499	881	3	13.46.57	93,890	936	7.165	72,37										
12	14.12.03	81,513	829	3	14.18.58	75,698	901	10	15.01.33	79,996	769	20	13.58.36	275,70	430	7.012	70,80										
14	14.05.21	79,621	810	9	14.10.47	73,174	872	19	15.30.37	65,819	584	9	13.35.59	85,451	842	6.775	68,40										
17	14.11.32	65,993	673	15	14.11.13	61,519	637	20	14.59.50	65,148	575	8	13.33.14	85,881	847	6.713	67,81										
20	14.47.32	180,90	236	5	14.07.44	75,242	896	4	15.05.40	83,341	813	7	13.39.13	89,816	859	6.707	67,74										
18	14.04.14	252,60	329	14	14.04.39	61,851	741	15	14.47.33	73,331	682	15	13.31.32	82,495	809	6.435	65,—										
16	14.04.50	75,683	770	22	14.04.53	65,—	100	NP	—	—	0	NP	—	—	0	5.659	57,16										
19	14.01.59	252,60	329	18	14.07.02	205,50	316	21	14.42.44	61,197	523	18	13.14.03	74,535	721	4.541	45,86										
23	14.05.57	—	0	23	14.30.01	—	0	11	14.57.27	79,133	758	23	14.41.41	—	0	3.732	37,70										
21	14.05.59	167,40	218	NP	—	—	0	23	14.48.23	37,—	40	12	13.35.09	84,352	830	3.726	37,63										
22	14.02.09	129,90																									

# Dal direttore di gara, Mario Veneri:

## Riepilogo dei dati e dei risultati:

### **CATEGORIA NAZIONALE**

classe Libera, classe 15 metri, classe Standard

dal 29 luglio al 10 agosto 1980

#### **CAMPO DEI PARTENTI**

##### **CLASSE LIBERA:**

n. 19 iscritti di cui n. 13 italiani, n. 2 austriaci, n. 2 belgi, n. 2 tedeschi.

##### **CLASSE 15 METRI:**

n. 24 iscritti di cui n. 17 italiani, n. 3 tedeschi, n. 2 svizzeri, n. 1 spagnolo, n. 1 olandese.

##### **CLASSE STANDARD:**

n. 27 iscritti di cui n. 20 italiani, n. 3 austriaci, n. 2 tedeschi, n. 1 svizzero, n. 1 spagnolo.

N. 13 giornate di gara e 11 prove, tutte valide, effettuate dalla classe Libera e classe 15 metri con lo stesso tema di gara; n. 11 prove anche per la classe Standard, con la 5ª prova non valida per il day factor uguale a zero. Condizioni meteorologiche buone ma inferiori a quelle che mediamente si hanno a Rieti nel periodo fine luglio-metà agosto.

#### **CLASSIFICA GENERALE FINALE**

##### **CLASSE LIBERA**

1) Neubert W. - Germania	punti	10.333
2) Manzoni R. - Italia	»	10.331
3) Vergani W. - Italia	»	10.192

##### **CLASSE 15 METRI**

1) De Orleans A. - Spagna	punti	10.422
2) Gritti A. - Italia	»	9.664
3) Urbani L. - Italia	»	9.484

##### **CLASSE STANDARD**

1) Gloeckl H. - Germania	punti	9.428
2) Perotti N. - Italia	»	8.617
3) Villani G. - Italia	»	8.388

Poichè nella classifica per i soli concorrenti italiani i piloti:

MANZONI ROBERTO - AVAL Varese  
GRITTI ANGELO - AVA Valbrembo (Bergamo)  
PEROTTI NINO - Aero Club Aosta

precedono ancora tutti gli altri concorrenti italiani, essi conquistano il titolo di campione italiano di volo a vela di Categoria Nazionale, rispettivamente per le classi Libera, 15 metri, Standard, per l'anno 1980.

### **CATEGORIA NAZIONALE**

classe Biposti e

### **CATEGORIA PROMOZIONE**

dal 12 al 23 agosto 1980

#### **CAMPO DEI PARTENTI**

CATEGORIA NAZIONALE classe Biposti:

n. 16 iscritti di cui n. 14 italiani e n. 2 tedeschi.

CATEGORIA PROMOZIONE:

n. 33 iscritti di cui n. 30 italiani, n. 2 italiani di categoria Nazionale, non partecipanti alla classifica dei soli piloti italiani «promovendi», n. 1 concorrente tedesco.

N. 12 giornate di gara e 11 prove effettuate da ambedue le categorie, tutte valide per la «Biposti», non valida la 5ª prova per la «Promozione» per il day factor uguale a zero.

Per questo secondo periodo di gara le condizioni meteorologiche si sono mantenute buone ma sempre inferiori alle condizioni medie di Rieti relative allo stesso periodo.

#### **CLASSIFICA GENERALE FINALE**

CATEGORIA NAZIONALE classe Biposti

1) Gantenbrin—Peter - Germania	punti	9.353
2) Piludu-Marchetti - Italia	»	8.750
3) Gavazzi-Mazzi - Italia	»	8.577

CATEGORIA PROMOZIONE

1) Schwenk H.U. - Germania	punti	8.212
2) Villa A. - Italia	»	7.751
3) Avanzini L. - Italia	»	7.475

La classifica finale per i soli concorrenti italiani vede ancora in testa la coppia Piludu-Marchetti; il pilota PILUDU FERRUCCIO dell'AECCVV di Rieti conquista pertanto il titolo di campione italiano di volo a vela di categoria Nazionale classe Biposti, per l'anno 1980.

Nella classifica finale della categoria Promozione — soli promovendi — è ancora al primo posto il pilota VILLA ALESSANDRO dell'AVM di Milano, il quale conquista il titolo di campione italiano di volo a vela di categoria Promozione, per l'anno 1980.

La somma dei punteggi dei vincitori delle dieci prove, nella categoria Promozione — soli promovendi — è di 8.698 punti; l'80% di 8.698 è 6.958 e questo è il limite di soglia per la promozione in categoria Nazionale; hanno superato i 6.958 punti i piloti Villa Alessandro, Avanzini Luciano, Spelta Danilo e Fraeza Paolo, i quali si qualificano piloti di categoria Nazionale.

**DATI STATISTICI**

	ore volo aerei da traino	N. traini	ore volo alianti	Km percorsi
29 luglio - 10 agosto classe Libera 15 metri Standard	145	850	3.250	140.000
12 agosto - 23 agosto classe Biposti e Promozione	105	550	1.850	80.000
TOTALE	250	1.400	5.100	220.000

**sales**  S.p.A.

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

● **BUSTE:**

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

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

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

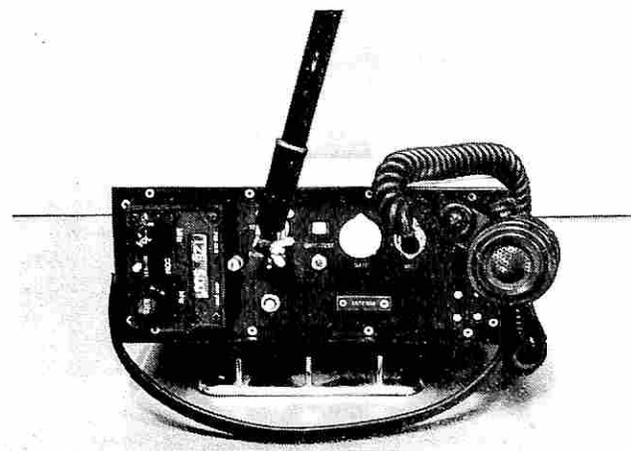
# LIBRI E FILM PER IL VOLO A VELA

Schwenk... *Via col vento*  
Villa - Avanzini... *Duello al sole*  
Rieti - Pescasseroli - Bettona... *Il triangolo delle Bermude*  
Strumenti di bordo... *L'arancia meccanica*  
Rovesti... *Il Signore del tuono*  
Piludu... *La corona di Ferro*  
I fuori campo... *E le stelle stanno a guardare*  
Volo a vela... *Il male oscuro*  
Traguardo... *Passaggio a Nord-Ovest*  
Nanni Mazzi... *Lavorare stanca*  
Veneri... *Mi permette... Babbo?*  
Gli squadristi... *Sturmtruppen*  
Ultimo giorno di gara... *I forzati della gloria*  
Pelini... *Dove soffia il vento dell'Est*  
Briefing... *A Ovest nulla di nuovo*  
I piloni... *Il paese sbagliato*  
Gantenbrink - Peter... *Attenti a quei due*  
Il recupero... *L'avventura di un povero cristiano*  
I figli dei volovelisti... *Il buon soldato Schweik*  
Mogli a terra... *La spia che moriva di noia*  
Calcolatore e classifiche... *Alla ricerca del tempo perduto*  
Il pilota a terra... *Provaci ancora, Sam!*

Anna Incardona



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



**gritti bolzano**

(0471 - 940001)

c. p. 90

## L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

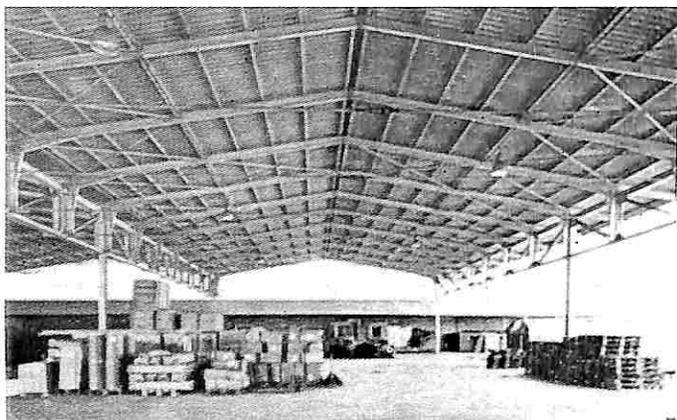
Hangar

Impianti Industriali

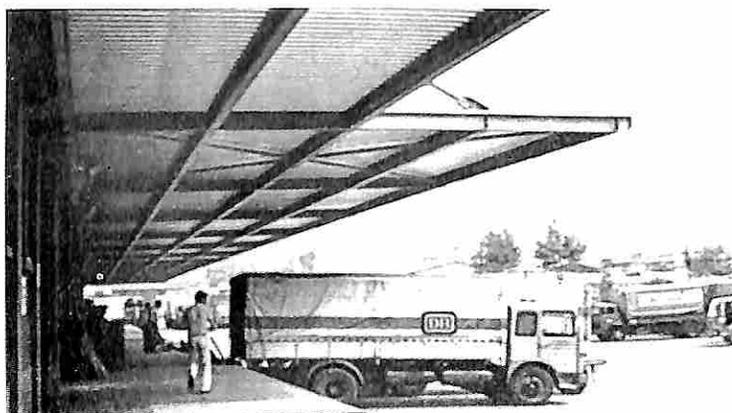
Box



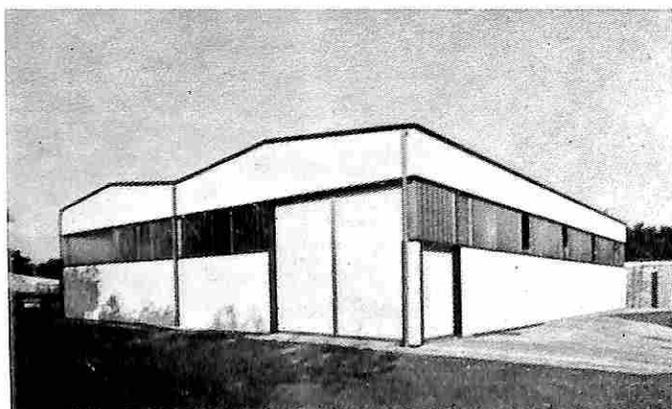
Acciaierie



Magazzini Doganali



Pensiline



Capannoni Modulari

**OLmet** s.r.l.

20013 Magenta (Milano) Via Risorgimento  
Telefono (02) 9797293

# PARLIAMO DI HANDICAPS

di Paolo Urbani

Chi ha partecipato ad una gara di campionato o ad una delle cosiddette «garette» sa che il punteggio nelle prove di velocità viene calcolato secondo la seguente formula:

$$1000 \cdot \left(1 - 0,84 \frac{n}{N}\right) \frac{d}{D} + 1400 : \frac{n}{N} \left(\frac{v}{V} - 0,4\right)$$

ove: n = numero dei concorrenti arrivati  
 N = numero dei concorrenti partiti  
 d = distanza percorsa dal concorrente  
 D = distanza massima della prova  
 v = velocità realizzata dal concorrente  
 V = velocità massima realizzata

(tutto ciò a prescindere dalle successive rettifiche di punteggio per applicazione eventuale di handicaps, day factor e penalizzazioni).

La prima è la formula per il calcolo del punteggio della distanza mentre la seconda è la formula per il calcolo del punteggio della velocità.

Pertanto, nella determinazione del punteggio globale assume particolare importanza il rapporto n/N per gli effetti che esso produce anche sul punteggio derivante dal rapporto v/V.

Se a questo punto inseriamo gli handicaps gli effetti divengono paradossali.

Infatti, immaginiamo che un concorrente in una gara di categoria promozione voglia con un aliante avente fattore correttivo 0,85 eguagliare, quanto meno, il punteggio ottenibile da altro concorrente che partecipa con aliante avente fattore correttivo 1,—; ebbene, quale rapporto v/V deve verificarsi perchè il secondo non abbia più di 850 punti (massimo punteggio conseguibile dal primo)? Dalle formule ricaviamo i seguenti valori relativamente al concorrente non penalizzato da handicap:

n/N	Punteggio distanza	Punteggio velocità	Punteggio totale	v/V
1,—	160	690	850	0,89
0,90	244	606	850	0,83
0,80	328	522	850	0,77
0,70	412	438	850	0,71
0,60	496	354	850	0,65
0,50	580	270	850	0,59
0,40	664	186	850	0,52
0,30	748	102	850	0,47
0,20	832	18	850	0,41
0,17	850	—	850	0,40
0,10	916	—	916	< 0,40

Come si può rilevare, il rapporto v/V diminuisce al diminuire del rapporto n/N al punto che già al 40% dei concorrenti arrivati occorre per un Nimbus o un ASW 17

una velocità quasi doppia rispetto a quella di uno Standard per stare semplicemente alla pari con quest'ultimo. Nel caso, poi, non infrequente, di n/N = 0,10 l'impresa diviene addirittura impossibile.

E' questo, per la verità, un caso limite, ma proprio perchè tale non ammissibile nel corso di una prova sportiva, dato che si preclude ad un concorrente ogni possibilità di arrivare primo.

Sarebbe, quindi, auspicabile che — come già fatto presente da altri in passato — colui o coloro, che in veste di competenti hanno la responsabilità in materia di regolamenti, rivedessero le norme limitando l'applicazione degli handicaps ai soli punteggi della velocità (nelle gare di velocità) o ai soli punteggi della distanza (nelle gare di distanza o trasformate tali).

Si tenga, altresì, presente che — specie nelle «garette» la brevità dei percorsi limita fortemente la possibilità di contenere il rapporto v/V.

Il persistere nella tesi contraria non appare, comunque, nè logico nè democratico, specie quando come motivazione si invitano gli interessati a «uniformarsi con il tipo di aliante ai regolamenti di gara» (sic).

\* \* \*

E ora due parole sugli handicaps.

In appendice ai regolamenti di gara figurano le tabelle dei fattori correttivi per i diversi alianti. In particolare rileviamo:

## da Tabella I per la classe libera della Categ. Nazionale

alianti classe 15 m	1,07
Kestrel 17 m	1,07
Calif A 21	1,08
Nimbus - ASW 17	1,—

## da Tabella II per alianti di Categ. Promozione

e da Tabella annessa al regol. gare non di campionato	
alianti classe 15 m	0,95
Kestrel 17 m	0,90
Calif A 21	0,95
Nimbus - ASW 17	0,85

Le due serie di dati sono in evidente discordanza fra loro.

Infatti, se si prende per buona la prima serie e la si compara con la seconda, riscontriamo:

	tabella I	tabella II
alianti classe 15 m	0,9095	0,95
Kestrel 17 m	0,9095	0,90
Calif A 21	0,918	0,95
Nimbus - ASW 17	0,85	0,85

Se procediamo inversamente il raffronto è il seguente:

	tabella II	tabella I
alianti classe 15 m	1,1176	1,07
Kestrel 17 m	1,0588	1,07
Calif A 21	1,1176	1,08
Nimbus - ASW 17	1,—	1,—

Mi sembra che i fattori correttivi si stirino o si allar-

ghino (come una certa pelle...) secondo le circostanze. Penso che la pubblica opinione volovelistica si aspetti in futuro almeno coerenza e uniformità negli handicaps, dal momento che non può ancora sperare in una più rigorosa applicazione degli stessi.

Paolo Urbani

# RIPARLIAMO DI HANDICAPS

di Danilo Spelta

E' opinione diffusa, e più o meno correntemente accettata, che il far competere insieme alianti di caratteristiche diverse, assegnando loro fattori «correttivi» delle prestazioni, onde metterli in teoria sullo stesso piano competitivo, non sia cosa fattibile, nel mondo reale, senza provocare malcontento, espresso con più o meno alti lamenti, da parte di un certo numero di interessati. D'altra parte, ciò è stato finora considerato il male minore, date le altrimenti inevitabili sperequazioni; occorre infatti considerare che, in classe libera, l'eliminazione del sistema ad handicap metterebbe in pratica fuori competizione tutti i piloti che non disponessero del «meglio» (oggi ASW 17, Nimbus 2 e 604, e domani, se le premesse di progetto vengono mantenute, ASW 22, LS 5 e similari).

La situazione potrebbe però essere diversa in categoria Promozione, considerando che, nel campionato 1980, gli alianti in gara erano così suddivisi (considerando solo i promovendi):

classe standard FAI	18
classe 15 metri FAI	5
Kestrel 17 metri e Cirrus 18 m	4
Libelle club	2
SF 26	1
<b>TOTALE</b>	<b>30</b>

Mentre il Libelle Club ha prestazioni abbastanza vicine ad uno standard (la carenza di carico è in buona parte compensata dalle prestazioni in ascendenza), l'SF 26 è abbastanza inferiore; occorre però considerare che, in giornate fumanti o su temi molto lunghi, non esiste handicap che possa portare alianti di questo tipo al livello degli standard. Per i 15 metri FAI, che presumibilmente si diffonderanno maggiormente anche in categoria promozione, occorrerebbe, per parificarli agli standard, impedire l'uso dei flaps; poichè però i freni di tali alianti sono spesso dimensionati in previsione dell'uso dei flaps, e risulterebbero quindi insufficienti, la soluzione potrebbe essere un timer sibilato, che consenta l'uso dei flaps per 4 o 5 minuti ad ogni volo.

In sostanza, qualora si decidesse di ammettere in categoria promozione solo alianti standard o ridotti a tali (più eventualmente A3 ed SHK che hanno caratteristiche simili) gli unici veramente inutilizzabili sarebbero i classe libera. Se ciò fosse considerato accettabile, an-

che in considerazione dell'ormai piuttosto ridotto numero di libera in circolazione, la relativa decisione dovrebbe essere presa al più presto ma resa esecutiva solo a partire dai campionati '82 od '83, per consentire ai possibili concorrenti un certo lasso di tempo per procurarsi un aliante adatto.

Se quanto esposto non fosse considerato accettabile, o comunque in attesa della sua attuazione, credo sia opportuno riconsiderare attentamente l'attuale sistema di handicap, che, a mio parere, presenta difetti abbastanza gravi.

Non entro ovviamente nel merito della fissazione dei fattori correttivi, anche perchè nessuno potrà mai ottenere il consenso generale sostenendo che, per un certo aliante, un fattore 0,93 o qualunque altro fattore sia esatto o vantaggioso o penalizzante; esaminiamo invece la tabella allegata, compilata sulla base delle dieci prove valide del campionato di promozione 1980 e tenendo conto dei soli promovendi.

Nella prima colonna è riportata, per ogni prova, la media realizzata dal primo classificato su aliante di classe standard, nella seconda la media che avrebbe dovuto realizzare un concorrente su aliante 15 metri FAI (fattore correttivo 0,92), secondo l'attuale sistema, per ottenere un punteggio identico. Nella terza colonna è riportato l'aumento percentuale di media oraria corrispondente; anche senza considerare la sesta prova (anomala in quanto un solo concorrente ha completato il percorso) è evidente che qualcosa non funziona; il qualcosa si desume dalla quarta colonna, in cui sono riportati, in forma percentuale, i rapporti n/N per ogni prova; ricordiamo che n rappresenta il numero dei concorrenti che hanno completato il percorso con una media superiore al 40% della media del vincitore, mentre N è il numero dei concorrenti che hanno effettuato almeno una partenza valida. Esiste cioè una forma di proporzionalità inversa tra n/N e l'aumento di velocità richiesto all'aliante migliore per ottenere gli stessi punti del peggiore. Ciò sarebbe accettabile unicamente qualora la lunghezza del tema, in relazione alle ore volovelisticamente valide disponibili, fosse tale da consentirne il completamento solo alle macchine teoricamente più veloci.

A parte tale caso accademico, però, il sistema attualmente in uso ha un effetto per così dire «perverso»: è

infatti abbastanza pacifico che un aliante di caratteristiche migliori possa essere sfruttato al meglio solo in condizioni volovelisticamente «normali» o «buone», mentre in condizioni «incerte» o «variabili», quando cioè molti concorrenti non riescono a completare il percorso, le caratteristiche tecniche dell'aliante perdono di gran lunga importanza.

Esiste però un metodo, già proposto da Smilian Cibic e da Alvaro de Orleans (v. Volo a Vela n. 124/5) che, senza introdurre complicazione alcuna, consente di ovviare agli attuali inconvenienti: si tratta semplicemente di applicare il fattore correttivo, anziché ai punti risultanti dalla classifica, alla media realizzata dall'aliante da handicappare, **prima** di effettuare i conteggi.

In pratica, l'articolo 16.2 del regolamento dovrebbe essere così riformulato:

«Per ciascuna prova ad ogni pilota verrà assegnato un numero di punti calcolato come stabilito negli artt. del Cap. 19. Per i piloti di classe libera che concorrono con gli alianti elencati nella tab. I a pag. 15 del presente regolamento i fattori correttivi f ivi indicati verranno ap-

plicati, ai fini del calcolo del punteggio:

- alla distanza percorsa, per le prove di distanza;
- alla media oraria del concorrente, oppure, in caso di non completamento del tema, alla distanza da lui percorsa, per le prove di velocità.

Salvo quanto stabilito in 16.1, identico criterio sarà seguito in categoria promozione, applicando i fattori correttivi f di cui alla tab. II a pag. 15 del presente regolamento.

Per gli alianti non compresi nelle tabelle I e II deciderà la C.S.O. per analogia».

Per evidenziare il funzionamento del meccanismo proposto, ho riportato, nella quinta colonna, la media oraria che avrebbe dovuto con esso riportare un aliante 15 metri (f = 0,92) per ottenere lo stesso punteggio del miglior classificato su aliante standard di ogni prova; ovviamente, l'incremento di velocità necessario, in-

dicato nella sesta colonna, è costante e pari a  $\frac{1}{f}$ .

	sistema attuale			% n/N	sistema proposto	
	V st	V 15 m	% +		V 15 m	% +
1° prova	81.673	87.620	7.28	83.33	88.775	8.696
2° prova	80.543	88.025	9.29	67.85	87.547	»
3° prova	78.899	91.972	16.57	37.03	85.760	»
4° prova	88.529	95.602	7.99	77.77	96.227	»
6° prova	51.058	94.261	84.62	3.70	55.498	»
7° prova	72.827	80.837	11.00	61.53	79.160	»
8° prova	71.586	80.257	12.11	50.00	77.811	»
9° prova	79.625	89.614	12.54	50.00	86.549	»
10° prova	88.126	94.540	7.28	86.36	95.789	»
11° prova	80.801	87.687	8.52	72.72	87.827	»

# NAGRA FAX

NAGRA KUDELSKI



**il più  
piccolo e perfetto  
ricevitore di  
carte meteo**

**IM-EX-PORT di Luigi Piatti  
Milano via Bottelli 16 tel. 6883370**



**IMMEDIATA SITUAZIONE GENERALE DEL TEMPO DA VARIE EMITTENTI EUROPEE - TERMODINAMICA E SITUAZIONE ANEMOLOGICA OTTENIBILI DA CHIARISSIME CARTE FAX - PREVISIONI A BREVE E LUNGO TERMINE - RICEVITORE IN ONDE LUNGHE.**

LABORATORIO AUTORIZZATO  
GARANZIA TOTALE

Ditta ANGELO MERLI  
Tel. 43.27.04 - MILANO  
Via WASHINGTON 1

# c'è un segreto nel servizio saico

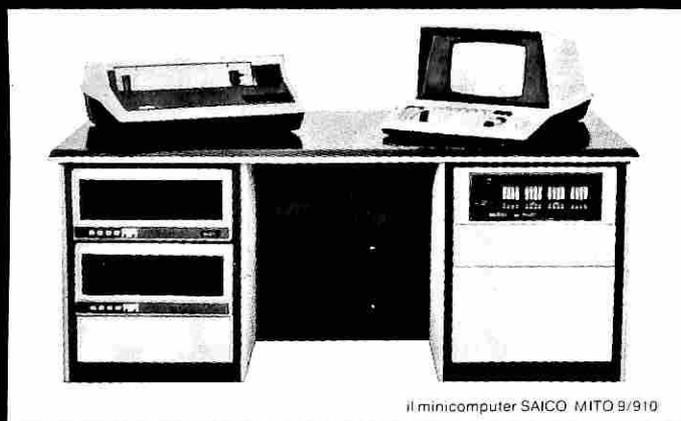
Il suo modo di fare informatica, innanzitutto.  
SAICO è SYSTEM BUILDER:  
dal sistema alla applicazione di settore  
tutto è studiato in funzione delle esigenze specifiche  
dell'utente italiano.

La sua dedizione totale al cliente,  
con la sua formula di fornitura  
«CHIAVI IN MANO»  
cioè a tempi, costi e responsabilità ben definiti.

La moderna concezione di utilizzo  
dei suoi prodotti applicativi,  
studiati per l'uso diretto e immediato  
da parte degli utilizzatori stessi delle informazioni:  
dal loro posto di lavoro,  
con un semplice ed efficace sistema automatico  
di colloquio uomo-macchina.

Il livello di servizio della sua assistenza tecnica,  
strutturata su centri mobili  
di pronto intervento,  
per garantire sempre e comunque  
continuità di lavoro.

I suoi costi, poi!  
Il segreto?  
Risolvere i problemi senza problemi.  
Non vale la pena di conoscerci meglio?



SAICO, IL SYSTEM BUILDER: REALTÀ ITALIANA

## saico

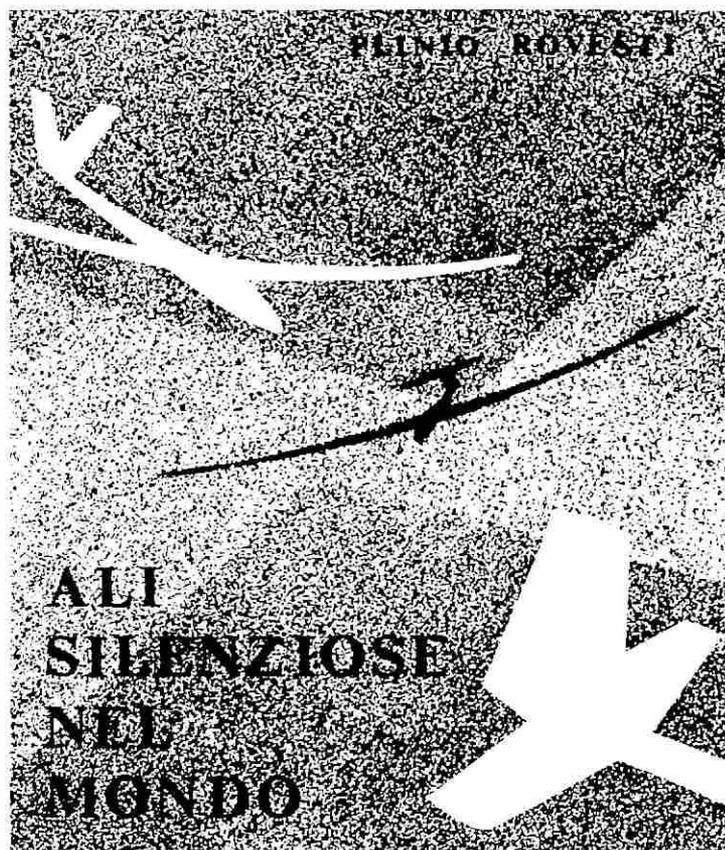
SOCIETÀ AZIONARIA ITALIANA COMPUTERS

Sede Legale e stabilimento in Catania

Direzione Commerciale Milano, Via S. Giovanni sul Muro 1 tel. 875393/897395/867612/876453

Filiali: Roma, Napoli, Catania - Agenzie: Genova, Torino, Bologna

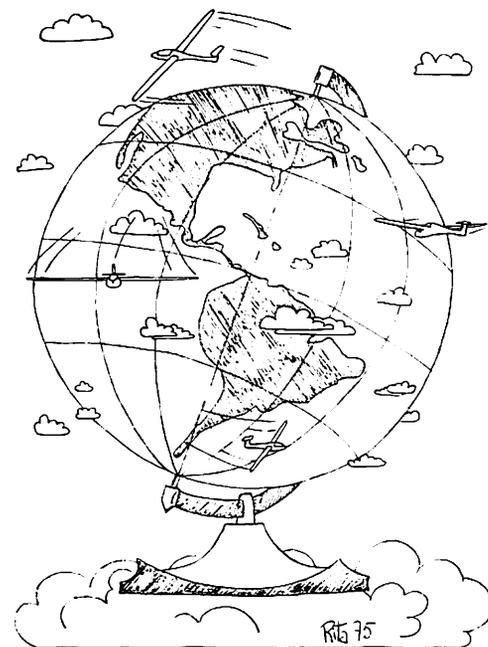
STUDIO CAMBIAGHI - MILANO



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

**Richiedetelo alle  
Redazioni Territoriali**

# VOLO A VELA nel



## Nuovi alianti

Nel numero 140 abbiamo presentato il Glasfluegel 304 ed abbiamo brevemente accennato a diversi nuovi alianti (il 15 metri Ventus di Schempp-Hirth e lo Standard LS-4 di Lamke-Schneider, che come il 304 hanno già volato in gara, e l'ASW-22, libera super di Schleicher).

Nel numero 138-139 abbiamo anche pubblicato un comunicato Glaser-Dirks relativo al DG-200/17.

Questa casa ha fatto volare già alla fine di aprile il DG-202, che è un'edizione migliorata e corretta del DG-200 e che comincerà a consegnare da novembre.

Sperando di avere modo di dare notizie più complete nei prossimi numeri segnaliamo in breve qualche altra novità.

Il Germania la Grob ha già in produzione il successore del Twin Astir che è denominato G-118 ed è particolarmente migliorato nell'abitacolo, soprattutto per quanto riguarda la comodità dell'istruttore.

Lemke-Schneider sta realizzando l'LS-5, un libera di 22 metri progettato per la fibra di carbonio e che dovrebbe rappresentare la casa nella classe Libera con la competitività da essa conquistata nella Standard e nella 15 metri.

Schleicher, che in tutto questo giro di vorticosi cambiamenti di modelli, conseguente a esperienze fatte in buona parte a spese del cliente, mantiene in vita per tempi ragionevolmente lunghi i suoi tipi, presenta l'ASW-19 Club, derivato dallo standard, e l'ASW-20L, che è l'ASW-20 con i monconcini per l'allungamento a 16,6 metri dell'apertura alare.

In Inghilterra la ditta costruttrice del Vega, che adesso si chiama Slingsby Engineering Ltd., e che in conseguenza dell'incidente dell'anno scorso a Rieti (distacco in volo dell'ala) ha effettuato studi e prove, è in piena produzione su quello che secondo loro è a questo punto il più collaudato aliante del mondo ed il migliore 15 metri. Nella nuova versione il peso totale è stato portato a 508 Kg. Con B. Fitchett ha vinto i campionati sud-africani con 6 primi posti e 7 secondi nelle 13 prove.

Il costo è di 9.500 sterline franco fabbrica.

La casa ne ha anche derivato lo Sport Vega, un classe Club che costa 2.000 sterline meno.

## Incidenti ai trainatori

Per ragioni probabilmente puramente casuali si so-

no verificati recentemente sia in Inghilterra che in Germania gravi incidenti durante i traini (alcuni mortali per il trainatore) provocati dall'aliante.

Tra le tante raccomandazioni per evitare il ripetersi di simili incidenti quella per il trainatore di essere preparato in ogni momento a sganciare l'aliante quando questo stia portandolo in una situazione critica.

## Magliette ed adesivi

Tra le tante magliette con scritte più o meno spiritose, due apparse in Inghilterra ed in Australia ci sembrano particolarmente simpatiche e dicono:

— «Il volo a vela distingue i piloti dai guidatori di aeroplano».

— «I piloti di aliante lo fanno in silenzio» (evidentemente con varie possibilità di interpretazione).

Tra gli adesivi bello quello svizzero che, rappresentando schematicamente un aliante sostenuto dal calore generato dai raggi solari, lancia lo slogan «Voliamo a energia solare già da 50 anni».

## Durata delle ali in fibra di carbonio

Un'ala in fibra di carbonio di un Nimbus ha superato una prova di durata equivalente a 18.000 ore di volo. Questo ha consentito al registro tedesco di fissare in 6.000 ore la durata ufficiale, pari a 24 anni a 240 ore annuali.

## Campionati USA

Tre ASW-20 ai primi tre posti sia ai campionati della 15 metri (vinti da Striedeck, seguito da Gimney e Beltz), che a quelli della Standard (ancora vinti da Striedeck, seguito da Mc Masters e Horwath), dove correvano ovviamente con i flaps bloccati.

## Belgio

*Il simpatico Bourgard, fedele di Rieti, dopo essere arrivato secondo ad Angers, ha vinto la Libera ai campionati belgi. Terzo è stato Sanders, pure presente a Rieti quest'anno.*

## Visite mediche

*Mentre sappiamo delle difficoltà opposte dalle autorità alla via indicata da Spelta per le visite mediche in Italia, non possiamo non invidiare i volovelisti svizzeri che hanno ottenuto l'eliminazione delle visite mediche periodiche.*

*Dobbiamo compiacerci col simpatico e bravissimo Nietlispach che, sempre attivo in tutto quello che ha attinenza col volo a vela, è stato il principale propugnatore di questo provvedimento ed ha dovuto per questo superare non pochi ostacoli ed incomprensioni.*

## Note sulla competizione volovelistica internazionale di PADERBORN

**(Campionato pre-mondiale) 27 luglio - 8 agosto 1980**

*Era la prova generale per i Campionati Mondiali che si svolgeranno in maggio-giugno 1981.*

*A questa competizione erano stati iscritti 95 aliante, con 83 aliante presenti all'inaugurazione; erano presenti 19 nazioni (dopo il ritiro della Spagna, della Ungheria, del Lussemburgo e dell'Egitto). La Germania era presente con 34 piloti, gli altri paesi con un massimo di 4; l'Italia era rappresentata da Marco Gavazzi in libera, Leonardo Brigliadori, Vittorio Colombo e Roberto Monti in classe 15 metri.*

*La classifica era fatta per aliante: 4 paesi erano presenti con più di un pilota per aliante (Cecoslovacchia, Argentina, Polonia e Romania).*

*Gli 83 aliante erano divisi in 16 di classe Libera, 37 di 15 metri e 30 di Standard.*

*Le condizioni meteorologiche erano assai variabili e si sono potute effettuare solo 5 prove (4 per la classe Standard).*

*Erano stati scelti 52 piloni con il sistema fotografico previsto dal Codice Sportivo per il conseguimento delle insegne, cioè senza punto di sorvolo. La documentazione data ai piloti consisteva in una copia della carta 1:50.000, comprendente il pilone, con indicazione di questo sistema per i mondiali, anche con più piloni.*

*Non sono previsti punti di penalizzazione: ricordo un caso di una fotografia presa oltre la tolleranza angolare e il pilota è stato dato atterrato al pilone. In complesso però, i risultati fotografici erano molto buoni.*

*Nella scelta dei temi le zone controllate con molteplici limitazioni causano grossi problemi e ogni tanto si ricorreva a foto di controllo per passaggi obbligati.*

*E' certamente stato opportuno lo svolgimento di*

*questa gara non solo per dare la possibilità ai piloti di conoscere zona e condizioni (che — si spera — siano migliori per i campionati mondiali), ma anche per rodare l'organizzazione che aveva diverse lacune e dev'essere migliorata.*

*Ancora una considerazione per i campionati mondiali: Nella classe Libera è prevista la partecipazione di qualche aliante di 23/24 metri di apertura alare; per sentito dire Holighaus correrà con il nuovo Nimbus, e George Lee con il ASW 22. Nella 15 metri, che sarà la classe più numerosa, ci saranno tutti i grandi nomi del mondo volovelistico. A mio avviso varrebbe la pena considerare molto bene la partecipazione in classe Standard (possibilmente con un LS 4).*

Max Faber

## Pre-mondiali di Paderborn 1980

*Per la prima volta ho partecipato agli allenamenti pre-mondiali e devo dire che per dei piloti che devono affrontare delle gare «mondiali» è necessario intervenire a tali allenamenti.*

*In questo periodo i piloti hanno modo di conoscere l'ambiente, il luogo e le condizioni del Paese che li ospita.*

*L'allenamento in Germania a «Paderborn» mi ha fatto conoscere un modo di volare differente dal solito, quello di «pianura» sostanzialmente diverso da quello da me effettuato.*

*La maggiore difficoltà riscontrata, sia negli allenamenti che nelle prime prove, è stata la navigazione in quanto, essendo la zona alquanto collinosa con enormi macchie di boschi alternate da grandi distese di campi, non esistono dei riferimenti.*

*Tale difficoltà è stata poi superata grazie ad una attenta e scrupolosa concentrazione sui punti sorvolati.*

*La visibilità era abbastanza buona e nel mese di maggio sarà sicuramente migliore.*

*Durante le prove e le gare si è potuto setacciare abbondantemente la zona, avendo fatto dei punti di virata nei punti di massima distanza in cui senza dubbio verranno dati i temi nelle prossime gare mondiali.*

*Le condizioni riscontrate erano piuttosto buone, ma di breve durata ed il plafond massimo di partenza era intorno agli 800 m e si spostava fino a 1200/1300 metri.*

*Durante i miei voli ho riscontrato un punto di stanca nelle salite attorno alle ore 15.30/16.00, in questo lasso di tempo era giocoforza rimanere in volo.*

*La cartina delle zone termiche di questa parte di Germania, apparsa su AEROKURIER di marzo, è stata confrontata durante le prove effettuate e si è rivelata rispondente alla realtà, quindi penso potrà essere un valido aiuto per coloro che faranno i mondiali.*

Vittorio Colombo

# dalla commissione sportiva centrale

*In sostituzione dell'elenco già pubblicato a pagina 147 del n. 135 di VOLO A VELA, pubblichiamo il nuovo elenco pervenutoci dalla C.S.C. e riguardante i piloti ammessi in categoria Nazionale dopo il 31 dicembre 1977.*

- 59) Mantica Umberto, dall'albo dei primati nazionali
- 60) Ferrari GuidoAntonio, dalla 3° Gara di Pentecoste '78
- 61) Urbani Paolo, idem c.s.
- 62) Ziche Luigi, idem c.s.
- 63) Acquaderni Margherita, dal Camp. Promozione 1978
- 64) Balestra Bernardo, idem c.s.
- 65) Borellini Giuseppe, idem c.s.
- 66) Colombo Aldo, idem c.s.
- 67) Giusti Guglielmo, idem c.s.
- 68) Magni Vittorio, idem c.s.
- 69) Orsi Giorgio, idem c.s.
- 70) Pronzati Marco, idem c.s.
- 71) Villa Luigi, idem c.s.
- 72) Fianco Gualtiero, dal 3° Trofeo San Pedrino 1978
- 73) Fraenza Nicola, idem c.s.
- 74) Fergnani Angela, dalla 4° Gara di Pentecoste 1979
- 75) Patuzzi Giordano, idem c.s.
- 76) Cairoli Gianni, dal Campionato Classe Club 1979
- 77) Paglia Michele, idem c.s.
- 78) Galetto Giorgio, dalla 3° Coppa del Velino 1979
- 79) Meneghini Paolo, idem c.s.
- 80) Corbellini Eugenio, dal Camp. Promozione 1979
- 81) Mussio Renato, idem c.s.
- 82) Casetti Lucio, idem c.s.
- 83) Cavalli Giuseppe, idem c.s.
- 84) Pasin Vittorio, idem c.s.
- 85) Mazzi Giovanni, idem c.s.
- 86) Pramstaller Wolfram, dalla 4° Coppa del Velino 1980
- 87) Meriziola Stefano, idem c.s.

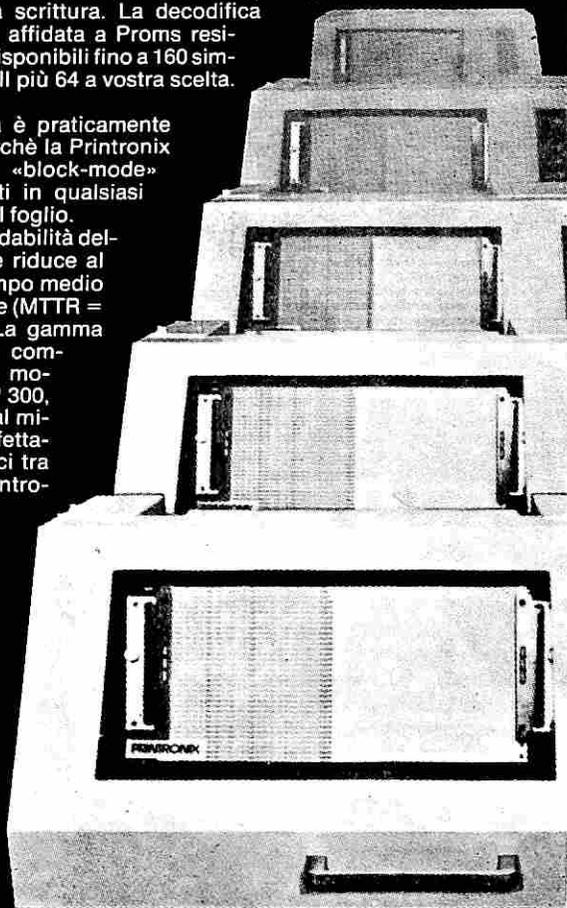
## Aggiungi... un pezzo al tavolo

Perchè la stampante lineare a matrice? Perchè è affidabile, veloce, silenziosa. Printronix è anche di più. I sets intercambiabili permettono alla Printronix una versatilità unica: block-mode, bar-code, caratteri a doppia altezza, sono solo alcune delle possibilità di questa macchina che può lavorare anche in Plot-mode senza alcuna modifica Hardware. Una tecnica molto avanzata, ma semplicissima, ha ridotto le parti meccaniche in movimento del 50% rispetto alle tradizionali stampanti, permettendo inoltre una perfetta scrittura. La decodifica dei caratteri affidata a Proms residenti sono disponibili fino a 160 simboli: 96 ASCII più 64 a vostra scelta.

Quest'ultima è praticamente illimitata perchè la Printronix utilizza il «block-mode» stampa punti in qualsiasi posizione del foglio.

L'elevata affidabilità della stampante riduce al minimo il tempo medio di riparazione (MTTR = 30 minuti). La gamma Printronix comprende i tre modelli P 150, P 300, P 600, linee al minuto perfettamente identici tra di loro. Printronix: 150, 300, 600, linee al minuto di caratteri nitidi e chiari.

...Printronix:  
e in più  
vi diamo  
una mano  
grossa così.



**PRINTRONIX**

è rappresentata in Italia da:

**segi** SERVIZI  
GENERALI PER  
L'INFORMATICA

20124 MILANO - Via Timavo, 12  
Tel. (02) 6073184 60773255 6070088 692882

Desidero ricevere informazioni su Printronix

Ditta.....

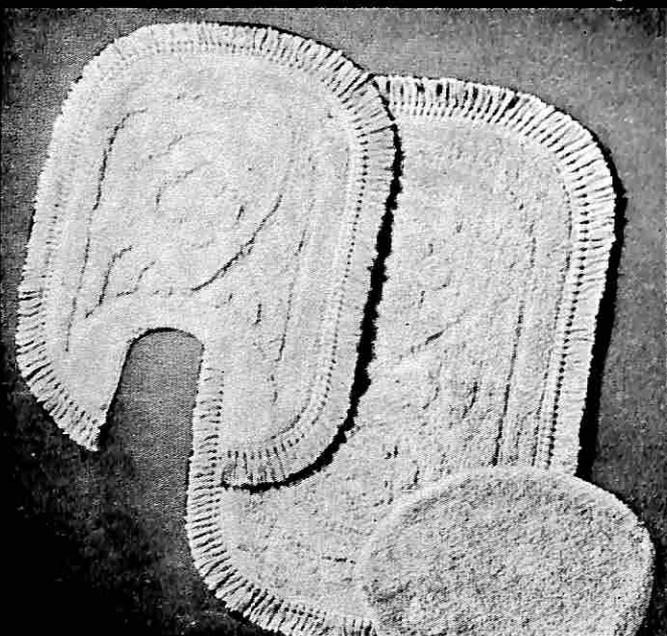
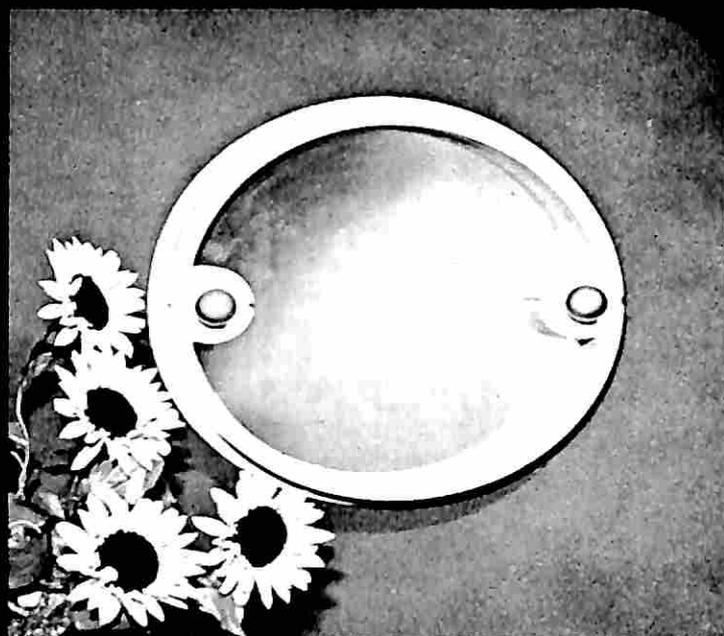
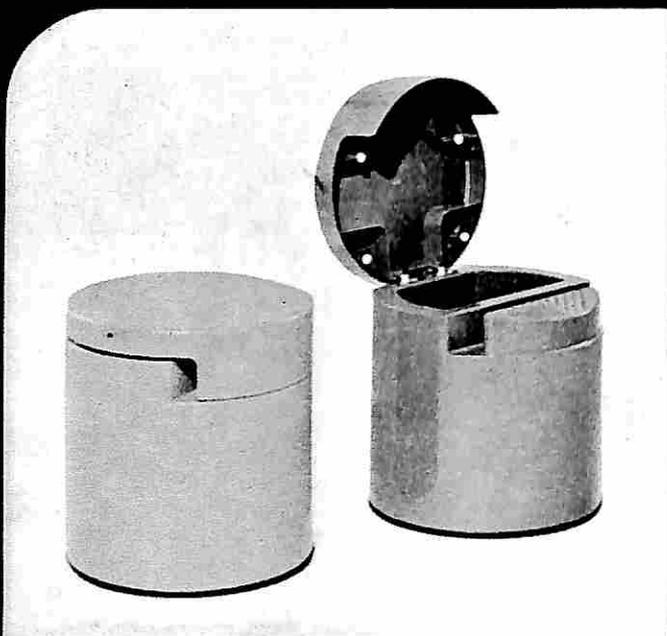
Nome.....

Indirizzo.....

Tel.....

Cap..... Città.....

STUDIO CAMBAGHI - MILANO



## coordinati per bagno

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

*nelle foto:*

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

**PLASTICA**  
**ilma**

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

# I lavori della Commissione di Specialità

Verbale n. 13 - 11 agosto 1980

Rieti Aeroporto, ore 18

Presenti: Galli, Serra, Spelta, Vergani.

Ordine del giorno:

- 1) Destinazione disponibilità finanziarie Ae.C.I. per il Volo a Vela;
- 2) Partecipazione Italiana Campionati del Mondo 1981;
- 3) Varie.

\* \* \*

1 - a) Visto il preventivo di spesa per la partecipazione italiana ai «premondiali» 1980 di Paderborn (Germania) (Brigliadori, Monti, Gavazzi e Colombo Vittorio, più i relativi 5 aiutanti), presentata dal responsabile amministrativo Marco Gavazzi e che comporta un complessivo di spesa di Lit. 8.915.760; considerato che la partecipazione di giovani a competizioni estere è stata sostituita da altre iniziative e che il relativo stanziamento di Lit. 4 milioni chiesto con verbale n. 12 recepito dalla delibera 970 del Consiglio Federale non verrà quindi utilizzato, la Commissione propone che tale fondo venga diversamente e così utilizzato:

— L. 2 milioni per aumento da 6.000.000 ad 8.000.000

dello stanziamento previsto per la partecipazione italiana ai suddetti «premondiali»;

— L. 2 milioni da attribuire all'Aeroclub Centrale di Volo a Vela per attività sportiva come da richiesta.

b) In relazione al maggior contributo CONI per il potenziamento dell'attività sportiva di volo a vela, previsto in L. 70 milioni, la commissione propone l'acquisto di 3 alianti Astir Standard con n. 1 carrello trasporto su strada da assegnare all'A.C.C.V.V. che ne ha urgente necessità.

c) Viene approvata la spesa di L. 3.350.000 più IVA decisa dal Consiglio Federale (delibera 969) per l'acquisto di un altro carrello trasporto strada per Astir Standard. Tale importo verrà ricavato dalle eccedenze del Cap. 84/1979.

d) Si approva analogamente la destinazione dell'eccedenza di L. 7.333.000 alla copertura delle maggiori spese per l'attività sportiva dell'A.C.C.V.V. e per l'organizzazione del corso istruttori (delibera 39 del Comitato Esecutivo).

e) Si prende atto che con delibera n. 40 il Comitato Esecutivo Ae.C.I. concede l'aumento richiesto con verbale n. 12 dei premi d'insegna (Cap. 82/1980).

2) Varie. Si allega preventivo stanziamenti Ae.C.I. - Volo a Vela - per il 1981.

## PREVENTIVO STANZIAMENTI 1981 PER IL VOLO A VELA da iscrivere a bilancio preventivo Ae.C.I.

1) <b>Attività sportiva</b> (Cap. 40 Ae.C.I.)	
a) Campionati Italiani . . . . .	L. 88.000.000
2) <b>Ae.C.C.V.V.</b> - Contributo gestione (Cap. 59) . . . . .	» 60.000.000
3) <b>Acquisto paracadute</b> . . . . .	» 26.000.000
4) <b>Contributi attività volovelistica:</b>	
Premi brevetto 120 x 300.000 - Abilit. passegg. 120 x 150.000 . . . . .	» 54.000.000
5) <b>Premi insegna:</b>	
«C d'argento» 60 x 300.000 - «C d'oro» 20 x 400.000 - «C diamante» 10 x 800.000 . . . . .	» 34.000.000
6) Contributi gare ecc. (Cap. 52) . . . . .	» 6.000.000
7) Partecipazione a gare internazionali (Cap. 64):	
Mondiali 1981 Paderborn (Germania) . . . . .	» 32.000.000
Invio di giovani a competizioni estere . . . . .	» 6.000.000
8) Quota 1981 per organizzazione in Italia dei Campionati del Mondo (1985) - vedi piano presentato dal Dr. Gavazzi . . . . .	» 223.000.000
	L. 529.000.000
9) Acquisto extra piano leasing di 2 trainer Robin, 4 alianti biposto Twin Astir e 2 motoalianti Falke SF 25 (verbale n. 12 del 27 aprile 1980) . . . . .	L. 338.000.000
	L. 867.000.000

Totale generale L. 867.000.000

Il Presidente: *Walter Vergani*

# UN COMPUTER "UN TERMICA"... e un'istanza

A questi campionati italiani 1980 una delle maggiori curiosità è stata l'elaboratore elettronico, se volete, più comunemente, il «computer».

La sua entrata è stata in sordina anche perchè negli anni precedenti non si era fatto una gran fama.

Era stato molto atteso, questo sì, però poi alla prova dei fatti non era entrato nella vita di tutti i giorni di gara anzi, qualche volta, si è fatto desiderare rendendosi responsabile della indisponibilità delle classifiche.

Quest'anno però, «il computer» si è preso una bella rivincita. Vediamo perchè.

Per prima cosa i programmi sono stati realizzati in modo da poter fornire, istante per istante, (in «tempo reale» dicono gli specialisti), la classifica della prova, mano a mano che si verificavano gli arrivi e quindi c'era la possibilità di seguire l'andamento della corsa in modo molto più sentito da tutti i presenti: concorrenti, aiutanti di squadra, famiglie, fans, etc. Tutto ciò è stato possibile grazie al collegamento direttamente all'elaboratore di un monitor video posto in un luogo diverso dallo stesso.

Nel caso di Rieti il monitor video è stato installato presso una delle finestre della palazzina in cui ha sede la segreteria e proprio in questa zona si sono notati folti capannelli di persone anche fino a sera inoltrata.

Non va inoltre dimenticato che l'elaboratore funziona bene se i programmi sono adeguati alle esigenze specifiche.

Nel nostro caso i programmi consentono attraverso i tempi, provenienti sia dal traguardo di partenza che da quello di arrivo, (con un collegamento via citofono di quest'ultimo), di avere in brevissimo tempo una classifica provvisoria.

Cerchiamo di spiegare in modo possibilmente piano e breve come funziona questo meccanismo.

All'inizio del campionato viene creato un archivio anagrafico e per ogni concorrente vengono registrati tutti i dati più importanti, quali nome e cognome, numero di gara, aliante, club di appartenenza, nazionalità etc. A questi dati vengono poi aggiunti tutti i risultati delle prove giorno per giorno, per cui al termine, per esempio, della terza prova per ogni concorrente si troveranno, oltre ai dati anagrafici, anche i rispettivi risultati sia in termini di tempi di partenza e di arrivo che in termini di punti realizzati per ogni prova.

L'elaboratore con la sua velocità e precisione di calcolo permette di poter rielaborare in tempi molto contenuti tutti i dati che sono stati immessi e quindi evidenziare i risultati su carta o inviandoli sul monitor video.

Questa possibilità permette di elaborare classifiche



*I vincitori della Classe 15 metri Corsa*

provvisorie e di tramutarle poi in definitive una volta che tutti i vari controlli sono stati effettuati.

Permette anche, qualora se ne presenti la necessità, di modificare risultati anche di precedenti prove.

Con una tale impostazione è anche possibile rielaborare i dati per fini statistici o di altro genere, così come è stato fatto per la rivista «VOLO A VELA», per cui la classifica del campionato è stata ricompilata fondendo le due classi Libera e Corsa come se fossero una sola classe.

Durante una manifestazione quale il campionato italiano di volo a vela è anche importante l'affidabilità della macchina in modo che eventuali malfunzionamenti non compromettano la tempestività delle classifiche.

Per ovviare ad inconvenienti di questo genere sono state installate due macchine gemelle in modo da garantire l'ottenimento degli elaborati anche in occasione di eventuali guasti tecnici che possono sempre sopravvenire.

Infine, per ottenere i bollettini da distribuire ai concorrenti è necessario riprodurre le classifiche dall'elaboratore con una macchina fotocopiatrice e naturalmente, quest'operazione, che non può certo avvenire alla velocità elettronica del computer, può influire in qualche caso sulla tempestività di distribuzione.

Forse l'esposizione non sarà stata molto chiara e brillante ma questa esperienza continuerà e allora ci pos-

siamo salutare e dare un appuntamento al 1981... per maggiori dettagli!

J

Basta un po' di fantasia per vedere sul tetto della palazzina un grosso tabellone elettronico sul quale compaiono le classifiche a mano a mano che i concorrenti tagliano il traguardo. Ed è facile correre col pensiero ai «trasponder» e ad altri tabelloni che ci danno l'andamento della gara pilone per pilone!!

Il guaio grosso è che questi eccezionali congegni elettronici ci danno anche le classifiche per «soli italiani» per «soli toscano-emiliani» e per «soli piloti occhiazzurri» e... chi più ne ha più ne metta.

Ed ecco la nostra istanza alla Commissione Sportiva Centrale affinché intervenga per far cessare questo «illecito sportivo».



I vincitori della Classe Standard

E' molto più significativo e onesto vedere Roberto Manzoni a due punti da Walter Neubert piuttosto che vederlo primo in una classifica che falsa la realtà.

E questo ovviamente vale anche per Gritti e Perotti. Possibile che non ci si renda conto che, oltretutto, è molto più bello vedere Galetto al 5° posto tra Nietlispach e Sinn, piuttosto che vederlo 3° in una classifica per «soli italiani»?

Ed ancora: quando si è convenuto di cambiare sistema? chi ha preso l'iniziativa? da quale documento risulta questo nuovo criterio?

Nella fiducia di non dover sprecare altro spazio, passiamo ad altri argomenti:

Molto sportivamente la tipografia è impegnata nella corsa contro il tempo per permetterci di distribuire

**VOLO A VELA** in occasione della **MOSTRA MERCATO DELL'ALIANTE** che avrà luogo a **VALBREMBO** l'11 e il 12 ottobre prossimi.

**VOLO A VELA** sarà presente con un posto d'incontro per i volovelisti e di vendita di tante piccole cose... inutili da regalare agli amici.

L'appuntamento successivo sarà a Bologna, domenica 16 novembre, in occasione del 23° Briefing Due Torri, dove è auspicabile la partecipazione di tutti i volovelisti anche in considerazione dei molti argomenti che verranno puntualizzati in tale sede.

La corsa di **VOLO A VELA**, per il 1980, si concluderà domenica 7 dicembre a Calcinate del Pesce con un numero speciale dedicato ai primi 50 ANNI DI **VOLO A VELA VARESINO**.

Questo è nei voti!

Speriamo che ci regga il fiato per parlare dei problemi finanziari che rimangono irrisolti.

Il tipografo ci concede ancora un po' di spazio per parlarvi di:

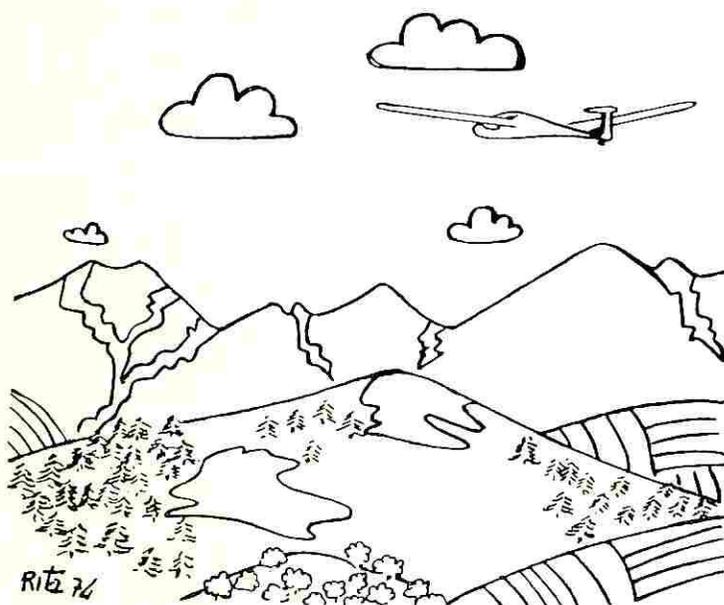
— studio-gara di un fenomeno ondulatorio: le considerazioni ci dovevano pervenire entro il 30 settembre. Ci rendiamo conto che il termine era troppo stringato e lo spostiamo quindi al 30 aprile 1981 lasciandovi tutto l'inverno per la meditazione;

— rally di motoalianti: rileggete l'articolo pubblicato a pag. 91 del n. 140 e spedite le vostre opinioni in proposito. Carrera e noi ve ne saremo grati;

— chiusa in bellezza l'annata agonistica con il Trofeo San Pedrino: 8 giorni, 7 gare impegnative ma solo 11 piloti in lizza. Ha vinto Carmelo Motta. Sul prossimo numero i particolari.

A presto.

Renzo Scavino





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

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

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

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

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

**HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE**

Tel. 0746/688956  
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO  
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247  
 Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO  
 STAGIONI**

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

**HOTEL MIRAMONTI (da Checco)**

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

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)**

Piazza Cavour 19  
 Tel. 0746/44171 - RIETI

**HOTEL SERENA**

Viale della Gioventù 17  
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p><b>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO</b> Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p><b>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' »</b> Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p><b>TAPIS VOLANT</b> Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p><b>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico</b> Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p><b>FARMACIA COLANGELI</b> Via Pescheria, 5 - Tel. 41368 RIETI</p>	<p><b>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia</b> Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p><b>MUSICA - SPORT Luciani Aimone</b> Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p><b>CARTOLIBRERIA SAPERE</b> Viale Maraini - RIETI</p>
<p><b>RISTORANTE VOLO A VELA</b> Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p><b>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio</b> Via Velinia - RIETI</p>
<p><b>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA</b> Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p><b>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO</b> Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p><b>GRASSI SPORT</b> Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p><b>STAZIONE RIFORMIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno</b> Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p><b>FRANCO - BOUTIQUE UOMO</b> Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p><b>« IDILLIO » - Barber Shop</b> Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

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

**PAGINE DI  
PAGINE DI  
PAGINE DI**

**VOLO  
A  
VELA**



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

**ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!**

RIVOLGITI A NOI  
OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE  
PIU' VICINA