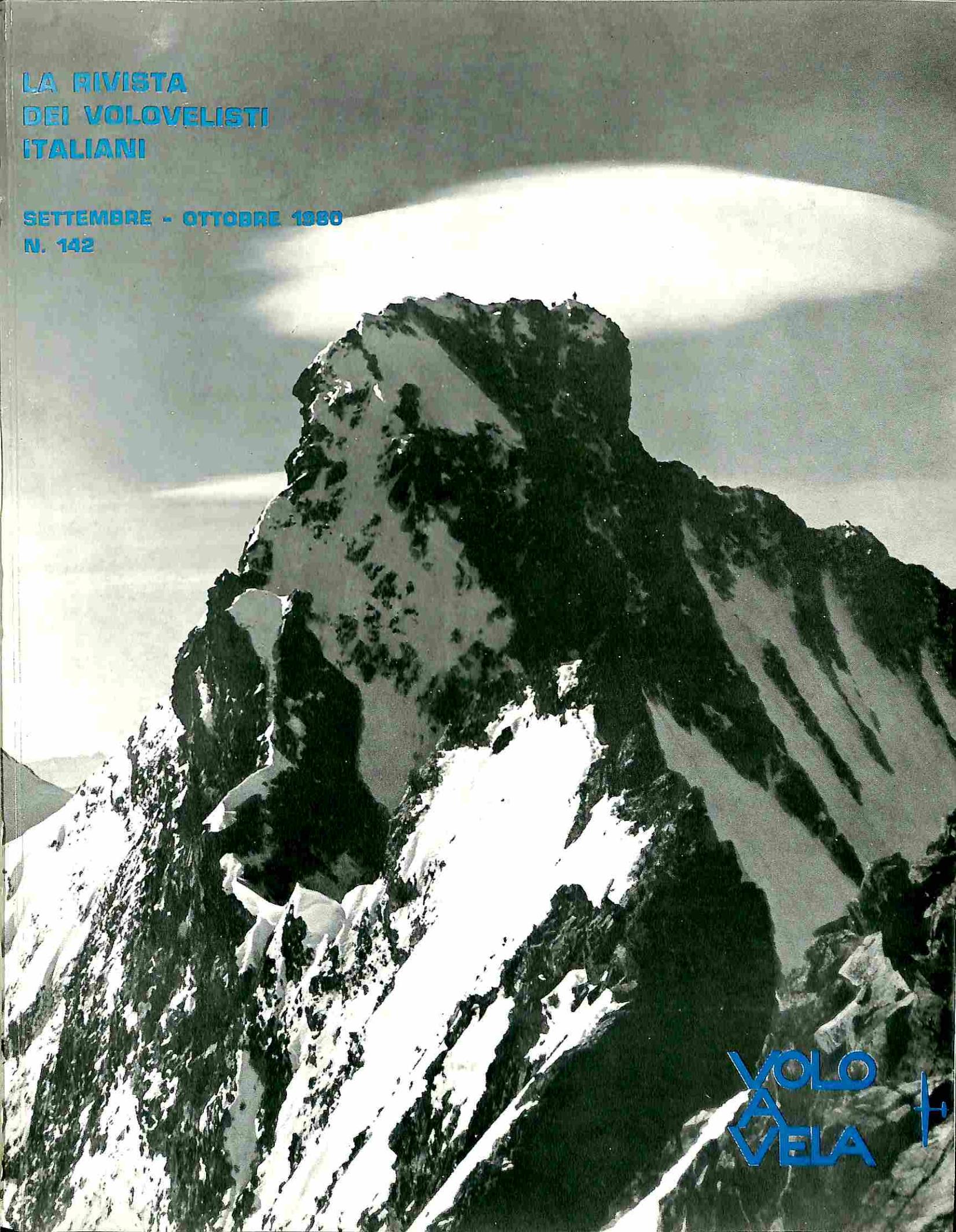


**LA RIVISTA
DEI VOLOVELISTI
ITALIANI**

SETTEMBRE - OTTOBRE 1980

N. 142



**VOLO
A
VELA**

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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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

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

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

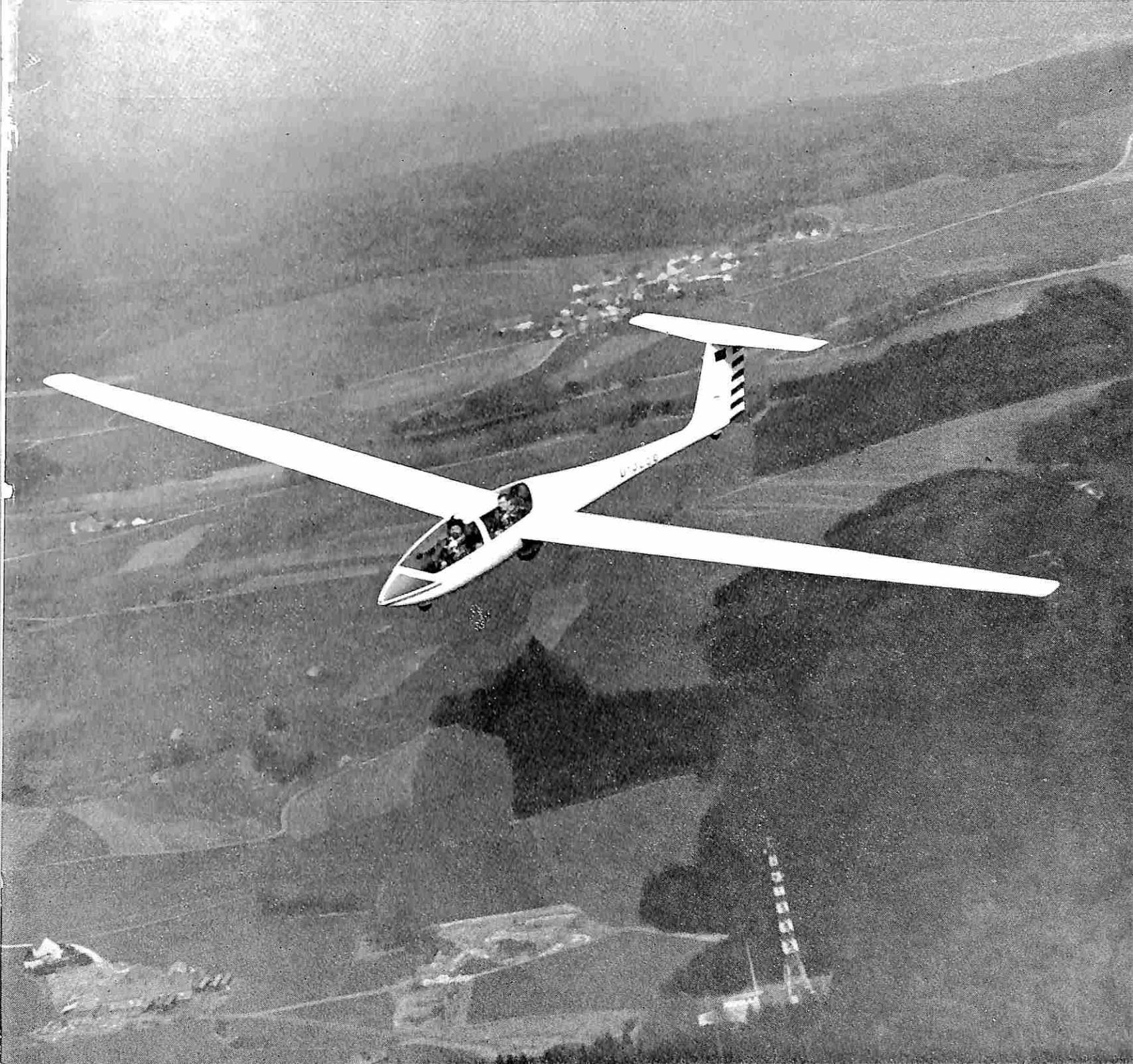
Il nostro servizio è "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini,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



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

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

Prospetti gratuiti dalla distributrice per l'Italia: ERCA S.p.A. - viale Certosa, 49 - 20149 MILANO

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

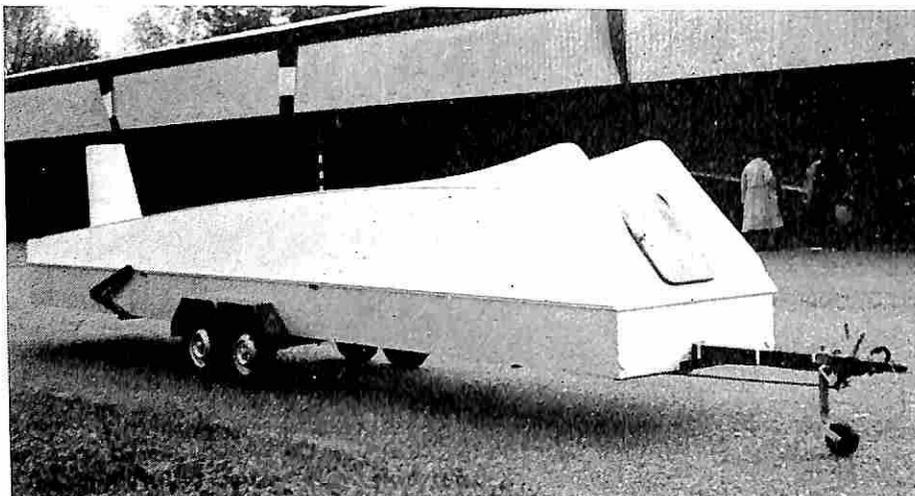


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto aliante

(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 aliante in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per aliante e motoaliante SCHLEICHER.

Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

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.

**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 vietata,
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

SETTEMBRE - OTTOBRE 1980**N. 142****SOMMARIO:**

Le R.T. ed i corrispondenti	189
Mostra di Valbrembo: un successo!	193
RIETI 1980	
Biposti e Promozione, note meteo di Plinio Rovesti	199
In margine ai XX C.N., dal taccuino di M. Veneri	207
I volovelisti ringraziano	209
Ci hanno detto	211
Bravo Angelo!	213
Schizzi profani	213
Il questionario	215
Montricher '80	225
Svizzera: modifiche delle norme per visite mediche	226
Dal Vettore col deltaplano	227
Dal nostro inviato speciale: India	229
Carmelo Motta vincitore del 5° Trofeo San Pedrino	231
Un nuovo aliante della Glaser-Dirks: il DG 202	237
Ebbene, cosa vuoi dal Volo a Vela?	239
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	243

IN COPERTINA

Agli amici del Palù ho temporaneamente sottratto questa bellissima foto, di autore ignoto, della cima del Bernina incoronata da una lenticolare. Grazie.



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 normale su di un Astir



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



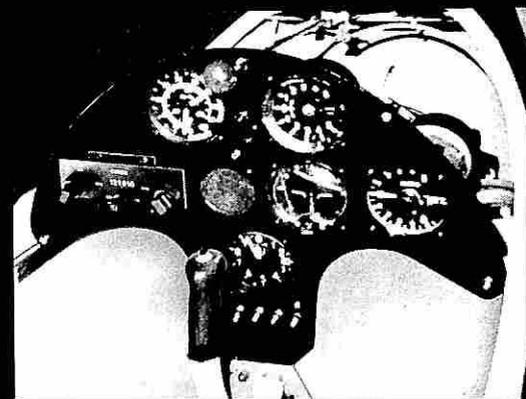
Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Nimbus II



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

Mostra di Valbrembo: UN SUCCESSO!

di Smilian Cibic

Valbrembo ha dimostrato quest'anno, ancor più che negli anni precedenti, la sua validità e importanza, per l'affluenza e l'interesse sia dei costruttori che di gran parte dei volovelisti italiani.

E poichè la rassegna sta spostando molto del suo interesse più che sull'usato sul nuovo e sul nuovissimo, pensiamo che sia arrivato il momento di farla diventare semplicemente la Fiera dell'aliante o del Volo a Vela, abbandonando quell'«usato» che ormai le sta stretto.

Per quanto riguarda propriamente la fiera, non sappiamo che cosa a Valbrembo si sia concluso in termini di affari, nè delle valutazioni che dà degli alianti in mostra chi li ha, sia pure sommariamente, provati: di entrambi questi aspetti vorremmo riferissero i diretti interessati.

Ma c'è un altro aspetto riguardante Valbrembo che ci preme di mettere in evidenza, ed è quello della magnifica occasione per incontrarsi, unica oltre al briefing di Bologna. Sarebbe il caso forse di approfondire la possibilità di organizzare qualche riunione, tavola rotonda, conferenza, o, come è di moda, «dibattito», su argomenti di carattere tecnico che esulano dagli scopi di Bologna, decisamente orientata su problemi organizzativi.

Ci proponiamo qui di riferire, nel campo del nuovo, su quello che abbiamo visto e sentito a Valbrembo, approfittando dell'occasione per fare il punto, sia pure incompleto, sullo stato attuale e sulle tendenze nella costruzione degli alianti e passando in rassegna i programmi dei costruttori che hanno partecipato alla mostra.

Se esaminiamo i programmi di fabbricazione delle case presenti troviamo che la loro presenza nelle varie classi è la seguente:

— Club	3	costruttori
— Standard	5	»
— 15 metri	7	»
— 15/17 metri	5	»
— Libera	3	»
— Biposto	3	»
— Motoalianti	4	»

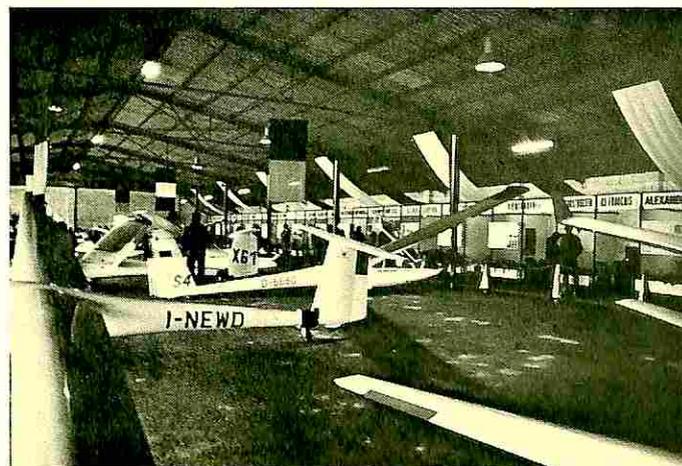
Appare da questi dati la massima importanza attribuita da tutti alla 15 metri, e la cosa risulta del tutto logica. Un 15 metri ha tutti i pregi che può avere una macchina di apertura alare limitata con il solo inconveniente del prezzo più alto rispetto alla Standard (circa 8% per gli LS e 17% per gli

ASW). Se si pensa ai vantaggi dei flaps, la differenza di costo sembra del tutto giustificata.

A questo punto io penso che mantenere in vita la classe Standard così com'è diventata, con la sola differenza dei flaps, è come se si mantenesse in vita una formula di automobili col solo freno a mano. Si rinuncia infatti ad un progresso tecnico non molto costoso per ragioni essenzialmente commerciali, ma contro il buon senso.

Con questo non voglio dire che la Standard deve morire domani, ma si dovrebbe cominciare a programmarne la fine come classe da Campionati mondiali.

Peggio ancora è quello che sta succedendo con la classe Club, che doveva sostituire la classe Standard come classe economica e che è invece generalmente interpretata dai maggiori costruttori come una Standard con carrello bloccato e senza ballast, con una riduzione di prezzo ridicola rispetto alla Standard (secondo me la sola Grob interpreta bene lo spirito di questa classe con il Club Astir a un prezzo accessibile, o quanto meno a un prezzo più accessibile degli altri, ai club).



Ma tornando alla 15 metri c'è un altro elemento che la rende molto interessante, ed è l'allungabilità a più o meno 17 metri. Allungabilità che è diversamente interpretata: c'è da una parte chi dice che il 17 metri così ottenuto è una macchina da pensionati, che non hanno mai messo acqua nei loro 15 metri e non ne hanno quindi bisogno nei 17 metri, per cui questa versione può tollerare molte limi-

tazioni di peso, di velocità, di posizione dei flaps (esempio LS-3a); c'è invece dall'altra chi vi vede un nuovo importante potenziale di prestazioni, per il pilota di punta che gareggia nella 15 metri ma fa voli di performance importanti con l'ala allungata, e quindi costruisce questa versione praticamente senza limitazioni (vedi DG-200 e 202; il primo dei due ha volato triangoli di oltre 850 Km in Germania). Schleicher si mantiene in mezzo, limitando a zero il ballast.

Comunque, anche se è chiaro che la massima efficienza non è l'unico parametro a definire le caratteristiche di un aliante, ma è certo un elemento molto importante, non c'è niente come le alette di allungamento che faccia guadagnare efficienza a così buon prezzo: mediamente 2 punti (da 42 a 44) per circa due milioni, cioè un milione per punto (per arrivare ai 55 dei nuovi libera si pagheranno almeno 2,5 milioni per punto).

Schempp-Hirth rifiuta del tutto il discorso dei 17 metri perchè lo considera un compromesso, e preferisce tirare al massimo il suo Ventus sui 15 metri, e per esso adotta la discutibile fusoliera in due versioni, per piloti grandi e piccoli, indicando una strada che potrebbe portare all'esasperazione di aliante per soli fantini.

Tornando alla Standard, Valbrembo ci ha mostrato il primo aliante della nuova generazione, quella con efficienza superiore a 40, derivante da un rinnovato interesse dei costruttori a questa classe. Si tratta dell'LS-4 che ha dimostrato ai campionati tedeschi ed ai premondiali di Paderborn le sue eccezionali caratteristiche di cui parleremo più avanti.

Anche la Centrair promette col suo «101» una macchina adeguata ai tempi (ricordiamo che le macchine più diffuse di questa classe sono di parecchi anni fa).

Per tutte le macchine da 15 metri c'è il discorso della fibra di carbonio, che in sostanza consente di alleggerire le ali di una trentina di chili. Il vantaggio maggiore si ha praticamente solo al montaggio, dato che quasi sempre si vola con acqua; il costo in più è invece notevole, dell'ordine dei tre milioni di lire, e notevole sembra il disagio per il pilota dovuto alla rigidità dell'ala, specialmente in condizioni turbolente. Molto diverse sono in proposito le posizioni dei costruttori: Schempp-Hirth fa il Ventus solo nella versione in carbonio, Rolladen Schneider costruiscono soltanto in fibra di vetro, Glaser che ha entrambe le versioni vende di più quella in fibra di vetro.

Per quanto riguarda la classe Libera l'impressione è che si vada verso il suicidio.

La fibra di vetro ha stabilizzato dopo un certo tempo le aperture alari sui 20 metri ed ha raggiunto un certo equilibrio di valori che si è accentuato quando, avendo Schleicher e Glasfluegel abbandonato questa classe, è rimasto praticamente sul mercato il solo Nimbus, che sta sempre più monopolizzando le gare (13 Nimbus su 19 ai campionati tedeschi e 13 su 16 a Paderborn).

Chiusa da motivi economici e costruttivi la strada della geometria variabile e avendo invece a disposizione la fibra di carbonio, i costruttori si sono resi conto che l'unica via praticabile per aumentare le prestazioni era ancora l'apertura alare.

Schleicher e Rolladen-Schneider hanno annunciato la costruzione del loro ASW-22 e LS-5 di 22 metri (il primo allungabile a 24); Holighaus ha spopolato a sorpresa ai campionati tedeschi con un 24 metri fuori serie imbastito per l'occasione e ai suoi clienti inferociti per questo tiro ha promesso di non farlo più, e a Valbrembo ha annunciato il Nimbus 3 di 23 metri.

Sicché ai mondiali dell'anno venturo ci saranno 3 o 4 concorrenti con gli ASW-22 ed i Nimbus 3 (Rolladen Schneider ritiene di non partecipare con l'LS-5 per ragioni etico-sportive), ai quali potrà opporsi, se ci sarà e salvo sorprese da parte dei polacchi, il solo super preparato Glasfluegel 604 dell'americano Butler.



A questo punto la libera è, dal punto di vista sportivo, in piena crisi: le nuove macchine con efficienze dell'ordine di 55, minime discese tra i 40 ed i 50 cm/sec., con prezzi base intorno ai 100.000 marchi, rendono non competitive tutte le macchine costruite fino a oggi e ampliano, come gamma di prestazioni, una classe che aveva già grosse disparità di mezzi. Si crea l'assurdo di due classi, la Standard e la 15 metri, con differenze di efficienza tra loro da 2 a 4 punti ed una Libera nel cui interno la differenza può essere dell'ordine dei 10 punti. E una classe così non sta più in piedi sportivamente, e non è facile pensare di rimediare con handicap o altre limitazioni.

Non è questa la sede per questo tipo di discussioni, ma forse si dovrà, anche per quanto abbiamo detto a proposito della standard, arrivare a una nuova formulazione delle classi: la 15 metri, una 18 metri che potrebbe veder competere anche i 15 metri allungati, o una 20 metri, e una liberissima per scicchisti o da questi sponsorizzata.

Nel campo dei biposti, oltre ai già noti Janus e ASW-22, c'è il nuovo Twin II, il primo con caratte-

ristiche più da performance e competizione, specie nella versione in fibra di carbonio, gli altri due più da scuola.

Novità annunciate, anche se non presenti, nei motoalianti, per i quali il campo si sta dividendo nettamente nei due settori degli alianti ad alte prestazioni con motore a scomparsa sul dorso, dove stanno entrando la Glaser Dirks col DG-202 che col motore diventerà il DG-400 e la Glasfluegel che motORIZZERÀ il 304, e quello dei motoalianti più vicini agli aerei leggeri, con la nuova generazione in plastica e buone efficienze, come il biposto Grob G-109.

Passiamo ora a qualche nota sui singoli costruttori, scusandoci per gli eventuali errori, lacune e imprecisioni dovuti al modo non sempre ideale in cui sono state assunte le notizie e non prima di avere osservato che ci dispiace di non aver visto tra i costruttori la Caproni, anche se possiamo capire un suo scarso interesse per questa rassegna.

Centrair

Questa casa francese che ha sede non lontana da Chateauroux costruisce, in accordo con la Schleicher, l'ASW-20F, in cui la F indica la provenienza francese.

A fine luglio ne aveva consegnati 62.

La macchina presentata a Valbrembo differisce dal notissimo tipo tedesco per alcuni particolari. Quello che balza subito all'occhio è una finitura più elegante, si direbbe automobilistica, dell'abitacolo, con materiali più pregiati e gradevoli colori dal beige al marron. Di questo colore sono anche la capottina ed il cruscotto, di forma diversa da quello normale e destinato ad essere abbassato di un paio di centimetri per migliorare la visibilità.

Caratteristica importante di questo pannello è che esso è normalmente solidale con la capottina e si alza con essa per favorire l'entrata e l'uscita (anche di emergenza) del pilota. Per lavorare sugli strumenti o nella malaugurata ipotesi di dover abbandonare l'aliante in volo si stacca solo la capottina. Altra differenza dall'originale tedesco è costituita da un nuovo complesso ruota-freno che, secondo il costruttore, garantisce una frenata più efficace. Il prezzo base non differisce da quello tedesco, ma tutte le modifiche citate sono considerate optional; le consegne sono più sollecite di quelle della Schleicher.

L'aliante in mostra si distingue anche per due pinne verticali smontabili, larghe poco più di una decina di cm e alte poco più di mezzo metro, applicate sulle due estremità alari. Esse si basano su studi della NASA sulle winglets e sono state sviluppate dalla Centrair; dalle prove effettuate risulterebbero nettamente migliorate le caratteristiche di salita della macchina, mentre, in attesa di prove pratiche, i calcoli darebbero un miglioramento dell'efficienza da 41,7 a 43,3 a 100 Km/h e praticamente nessuna perdita alle velocità più alte (vedere in proposito «Volo a Vela 2000» sul n. 123 della nostra rivista).

C'è da aspettarsi che, chiusi dal muro dei 15 metri di apertura e dai problemi economici della geometria variabile, i costruttori trovino qualche altra via per migliorare le prestazioni, e questo è probabilmente solo il primo esempio.

La Centrair annuncia anche la costruzione di un aliante standard di sua progettazione in fibra di vetro che porterà la sigla «101», con un'ala a profilo sottile derivato da un profilo esistente ottimizzato dalla ONERA (una specie di NASA francese) e una efficienza superiore a 40.

La macchina, il cui prototipo volerà all'inizio dell'anno venturo, verrà venduta in due versioni:

— una versione a carrello fisso, da finire da parte del cliente con circa 200 ore di lavoro, ma volabile alla consegna, al prezzo di 55.000 franchi francesi;

— una versione finita al prezzo di 65.000 franchi più 5.000 franchi per il carrello retrattile.

La Centrair può costruire un aliante ogni 4 giorni e usufruisce della collaborazione di istituti di ricerca messi a disposizione dallo stato come aiuto alla ricerca (invece di denaro che potrebbe venire dirottato per altri scopi).

Glaser-Dirks

Parliamo in altra parte di questa rivista della nuova serie dei DG-202, con la quale la casa cerca di inserirsi meglio in un mercato che guarda molto, e non sempre a ragione, ai risultati delle gare nell'orientare le sue preferenze.

Se pure i miglioramenti visibili attuati rispetto al DG-200 rendono certamente la macchina più comoda e sicura, il suo successo dipenderà specialmente dal comportamento alle alte velocità, che sembra la lacuna più importante del DG-200 e che l'ha fatto abbandonare a grossi piloti che pure ne apprezzavano le doti di maneggevolezza e salita.

La casa continua a vendere anche il DG-200, che, se abbiamo ben capito, differisce adesso dal 202 solo per la capottina in due pezzi.

Dalla versione in carbonio del DG-202 deriva il motoaliente DG-400, col gruppo propulsore a scomparsa nel dorso della fusoliera, che dovrebbe volare nella prima metà del 1981.

Caratteristica principale di questa macchina sarà il motore di nuovo tipo studiato appositamente per l'impiego su motoalianti. Il ridotto peso a vuoto del motoaliente di soli 270 Kg, mentre il suo regime di 2.000 giri/min. a 45 cavalli dovrebbe evitare qualsiasi problema di rumore.

Grob

Tra i costruttori presenti a questa rassegna Grob sembra l'unico che si preoccupi della fascia del cliente medio, non particolarmente interessato alle gare, e dei club, entrambi in cerca da un lato di

macchine facili e di grande affidabilità, dall'altro di prezzi possibilmente contenuti.

Il piano leasing ha fatto conoscere in Italia gli Astir mono e biposti.

Il biposto è stato criticato in Germania per la scomodità del posto istruttore; la casa lo ha ripreso in mano ed è uscita con quello che inizialmente doveva essere denominato G-118, quindi G-103, e che è definitivamente diventato il Twin II.

Esso è completamente rielaborato nella parte anteriore della fusoliera. La ruota retrattile è diventata fissa ed è situata in corrispondenza del baricentro a vuoto dell'aliante, ed un ruotino anteriore è stato aggiunto per dar luogo a quella che ormai sembra essere una configurazione standard per i biposti. La posizione della ruota principale agevola molto i movimenti al suolo, le due ruote danno una grande stabilità direzionale in decollo anche con vento laterale, e tutta la nuova sistemazione ha consentito di ridisegnare l'abitacolo e rendere entrambi i posti comodi anche per i piloti di grossa taglia.

L'ala è alleggerita e si è rinunciato al ballast (una versione acrobatica conserva la vecchia ala più robusta). I freni idraulici a disco danno una frenata molto efficace.

La casa costruisce un Twin II al giorno e consegna dal maggio scorso.

Anche i monoposti sono in corso di rielaborazione; in particolare si cerca di far somigliare il più possibile il posto di pilotaggio ed il pilotaggio stesso a quelli del Twin II, per facilitare la transizione dalla scuola al monoposto in plastica (troppo comune è oggi in molte scuole la... retrocessione dal biposto moderno al monoposto in legno o peggio).

I nuovi monoposti della versione III, Speed Astir III, Club Astir III e Standard Astir III usciranno dalla produzione all'inizio dell'anno venturo al ritmo di due macchine al giorno. I prezzi saranno rispettivamente di 38 - 23,5 e 27,5 mila marchi, quindi nettamente i più bassi sul mercato. Sul numero 138-139 è stato già presentato il nuovo motoaliante biposto G-109 della nuova generazione di motoalianti in plastica lato aerei da turismo ma con efficienza 30, molto elevata rispetto ai motoalianti attuali di questo tipo.

La casa conta di iniziare le consegne dal gennaio 1981 ad un ritmo di 3 a 4 macchine alla settimana.

Glasfluegel

Il 15 metri 304 è stato presentato nel numero 140 di VOLO A VELA e poco c'è da aggiungere a quanto è stato detto in quella sede se non che l'impressione visiva conferma le attese, in particolare per quanto riguarda l'abitacolo ed il collegamento capottina-cruscotto, molto ben realizzato, che rende estremamente comode l'entrata e l'uscita, anche di emergenza, del pilota.

Per accedere alla parte posteriore degli strumenti o in caso di emergenza si distacca solo la capottina.

La casa sta consegnando la versione in fibra di vetro al prezzo di 40 mila marchi ed ha ordini fino a ottobre 1981.

Ha in studio la versione in carbonio che dovrebbe volare nel 1981, mentre per il 1982 ha in programma la versione motoaliante.



Schempp-Hirth

Non hanno certo bisogno di presentazione il Nimbus 2 e lo Janus, entrambi attualmente costruiti nelle versioni in fibra di vetro e in fibra di carbonio.

Il primo ha al momento una quota così alta nelle gare di libera da far dire a qualcuno che questa classe è ormai diventata la standard dei Nimbus. I prezzi sono di 70 mila marchi per la versione in fibra di carbonio e di 62 mila marchi per la versione con semiali interne in fibra di vetro.

Lo Janus, che sta diventando anche lui il più diffuso biposto da competizione, è tornato con la versione in fibra di carbonio ai 20 metri del progetto originario e costa 72 mila marchi (efficienza 43,5), mentre il 18 metri in fibra di vetro costa 59 mila marchi (efficienza 39,5).

La novità presentata a Valbrembo è invece il Ventus, il 15 metri con ala in carbonio progettato appositamente per questa soluzione, in due versioni, «a» per i piloti di taglia ridotta (fino a 1,75 m di statura) e «b» per quelli più grandi e grossi.

La macchina ha nuovi profili sottili, poco sensibili ai moscerini e alla pioggia, ed un allungamento più elevato dei suoi migliori concorrenti. La casa fornisce i seguenti dati principali:

- superficie alare 9,51 mq
- allungamento 23,7
- largh. fusoliera
vers. «a» 54 cm - vers. «b» 62 cm
- peso a vuoto
vers. «a» 215 Kg - vers. «b» 220 Kg
- carico mass. in cabina
vers. «a» 115 Kg - vers. «b» 120 Kg
- peso totale 430 Kg
- carico alare 30-45 Kg/mq
- velocità massima 250 Km/h
- stallo
a 33 Kg/mq 66 Km/h - a 45 Kg/mq 77 Km/h
- minima discesa
a 33 Kg/mq 0,56 m/sec. - a 45 Kg/mq 0,66 m/sec.
- massima efficienza
a 33 Kg/mq 43,5 - a 45 Kg/mq 44
(a 100 Km/h) (a 120 Km/h)
- prezzo 47.000 marchi

Con il Ventus la casa tenta di riprendere quota nel mercato degli «ala corta», dove dopo il Cirrus Standard non ha avuto grandi successi. Essa prende decisamente la strada della fibra di carbonio e rifiuta il compromesso dell'allungabilità a 17 metri.

Ha avuto successo con Gantenbrink alla prima uscita ai campionati tedeschi, ma non si è ripetuta a Paderborn dove, pur piazzando tre macchine tra le prime dieci, ha destato qualche perplessità.

A Valbrembo è stato anche rivelato che è in preparazione il Nimbus 3 che dovrebbe volare all'inizio del 1981. L'aliante avrà un'apertura di oltre 23 metri, una minima discesa non molto superiore ai 40 cm/sec., efficienza 55, e costerà meno di 100 mila marchi (!). Ai mondiali sarà presente con Holighaus e forse con Gantenbrink.

La Schempp-Hirth costruisce attualmente 6 Ventus, 2 Janus e 2 Nimbus al mese, tutti per consegna 1982.



Rolladen-Schneider

Per ragioni che ritengo prevalentemente commerciali, gli alianti di questa casa hanno avuto fino a quest'anno scarsa diffusione in Italia (un solo LS-1f, se non erro, e nemmeno un LS-3 sulle circa 800 macchine costruite). Con l'LS-3a le cose vanno meglio e il costruttore comincia a prendersi un po' della quota di mercato che hai nei paesi più importanti (nei campionati tedeschi quasi il 25% di LS-1 nella standard e il 40% di LS-3 e 3a nella 15 metri).

Non parleremo dell'LS-3a, ormai noto, dopo quello che è già stato detto nella premessa.

E' invece dell'LS-4 che conviene occuparsi, perché come abbiamo già detto si tratta del primo standard della nuova generazione, con efficienza superiore a 40.

I primi posti ottenuti ai campionati di Germania e d'Italia da Gloeckl con l'LS-3 standard, quello di Schneider a Paderborn con l'LS-4 e le impressioni di chi l'ha visto volare stanno tutte a confermare che si tratta di macchine, in particolare la seconda, eccezionali.

Abbiamo parlato nel numero precedente della genesi dell'LS-3 standard dalle felici esperienze americane dell'LS-3 con i flaps bloccati. Il progettista ha cercato nell'LS-4 di migliorare ancora le prestazioni alle basse velocità (90-150 Km/h) e di adottare un profilo che non fosse sensibile ai moscerini ed alla pioggia come quelli in uso, pur mantenendo doti di arrampicata non inferiori a quelle dell'LS-1f.

Ne è risultata una macchina i cui dati parlano da soli:

- superficie alare 10,50 mq
- allungamento 21,40
- peso a vuoto senza strumenti 230 Kg
- peso totale 472 Kg
- carichi alari 19,5 - 45 Kg/mq
- velocità massima 270 Km/h
- velocità di stallo 68 Km/h
- minima discesa 0,60 m/sec.
- massima efficienza 40,5
- profilo: Wortmann modificato.

Il prezzo di 35.800 marchi è di poco superiore a quello dei migliori concorrenti; le consegne inizieranno a fine ottobre.

Rolladen-Schneider ha anche in preparazione l'LS-5, il libera di 22 metri in fibra di carbonio a cui abbiamo anche accennato nei numeri precedenti. La novità è costituita dal fatto che la casa non vorrebbe farlo partecipare ai mondiali, anche se a quell'epoca avrà dato risultati soddisfacenti. Ne dà una motivazione etica, in quanto non ritiene che sia nell'interesse dello sport che qualche concorrente corra e vinca con prototipi troppo superiori alle macchine disponibili sul mercato. Vedremo se questo proposito, che può essere valido e può far guadagnare le simpatie di molti piloti che hanno buone ragioni di lamentarsi di altri costruttori con

meno scrupoli, potrà essere mantenuto fino in fondo.

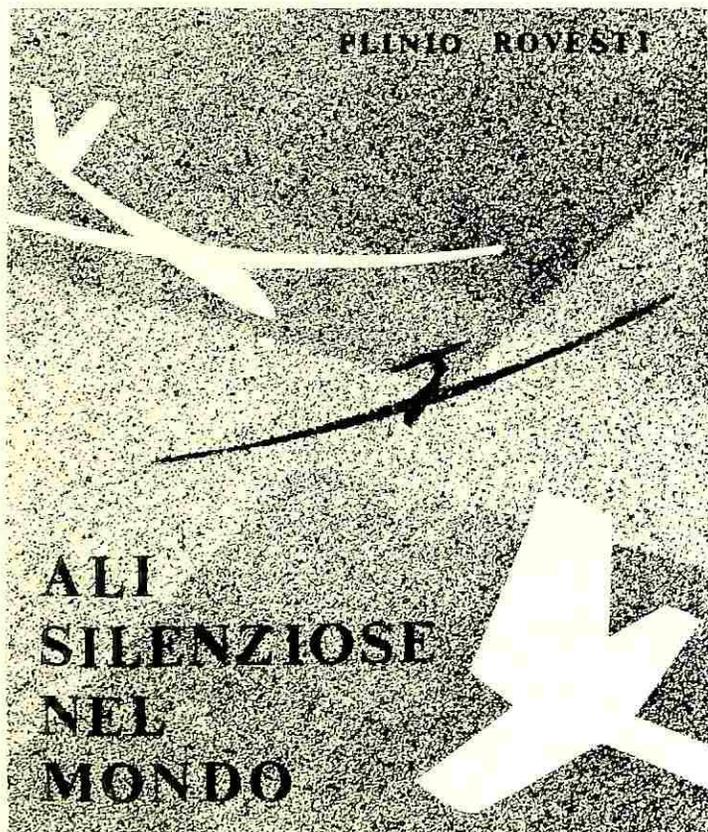
Schleicher

Su Schleicher non c'è molto da dire. Abbandonata per un periodo la classe Libera, ha avuto un enorme successo di vendite e di risultati nelle competizioni di tutto il mondo (le due cose sono evidentemente legate) con l'ASW-19 e l'ASW-20. La novità per quest'anno è l'allungabilità a 16,6 metri di quest'ultimo che porta la massima efficienza a 44 senza limitazioni sull'uso dei flaps, con una riduzione di circa 15 Km/h della velocità massima (da 265 a 250 km/h) e portando a zero il ballast.

Nota dall'anno scorso anche il biposto ASW-21, il successore in plastica dell'ASK-13 e diretto concorrente del Twin Astir.

I prezzi sono di 33.340 marchi per l'ASW-19, di 39.040 per l'ASW-20 (5.000 in più per l'allungamento a 16,6 metri) e di 47.700 per l'ASW-21.

Abbiamo già dato notizia nel n. 140 dell'ASW-22, il 22/24 metri di classe Libera che dovrebbe volare l'anno venturo. Ci viene detto che l'ala sarà in sei pezzi e che nessun elemento peserà più di 60 Kg. Due esemplari di questo tipo che costerà circa 100 mila marchi, voleranno ai mondiali di Paderborn.



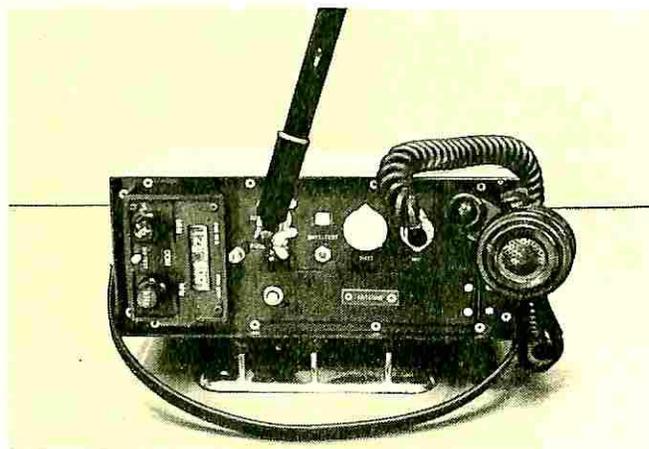
PLINIO ROVESTI

ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO

*Richiedetelo alle
Redazioni Territoriali*



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



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

12 - 23 Agosto 1980

Ottime prove anche ai campionati "biposto e promozione,,

Piludu - Marchetti
campioni della
categoria «Biposto»

Alessandro Villa primo in
categoria «Promozione»



Note meteorologiche e sportive a cura di Plinio Rovesti

Alla disputa del Campionato Italiano delle categorie nazionali delle classi «Libera», «15 m Corsa» e «Standard» sono subito seguite le gare della classe «Biposti» e della Categoria Promozione. Complessivamente quarantanove concorrenti (46 italiani e 3 tedeschi), di cui sedici nella classe «Biposti» e trentatre nella categoria «Promozione».

Prima di fare il commento alle varie prove, ci preme di ricordare una iniziativa che ha suscitato il plauso dei volovelisti della categoria «Promozione», facendo sperare che essa in futuro incontri sempre più vasta adesione particolarmente tra gli esordienti. Alludiamo alla cosiddetta «Gara Meteo», promossa nel 1973 da chi scrive queste note ed abbandonata qualche anno dopo.

La ripresa di questa iniziativa, limitatamente ai piloti della Categoria «Promozione», tende a consolidare nei volovelisti aspiranti alla promozione nella categoria nazionale, una più attenta e consapevole coscienza meteorologica, attraverso l'elaborazione, alla fine di ogni prova, di una relazione tecnica sulle con-

dizioni meteo incontrate lungo il percorso di gara. Tale relazione doveva mettere in evidenza le eventuali discordanze col pronostico volovelistico formulato al mattino al Briefing meteo. Allo scopo di facilitare la compilazione della relazione, il servizio meteorologico dei campionati consegnava ogni mattina ai piloti in gara uno speciale formulario contenente una serie di quesiti miranti ad orientare i concorrenti.

I piloti che hanno partecipato alla «Gara Meteo» sono stati soltanto una dozzina. Pochi in verità, ma quanto basta per intraprendere una stretta collaborazione tecnica anche tra i volovelisti esordienti e coloro che si interessano ai problemi della meteorologia applicata al nostro sport.

La classifica della «Gara Meteo» verrà resa nota a Bologna in occasione del prossimo Briefing Volovelistico delle Due Torri, durante il quale verrà premiato il vincitore.

Passiamo ora in rapida rassegna le condizioni meteorologiche ed i ri-

sultati conseguiti dai concorrenti nelle undici gare disputate nel corso della importante competizione volovelistica, abbinata al conferimento dei titoli di campione d'Italia della classe «Biposti» e della categoria «Promozione».

12 AGOSTO 1980
1ª giornata di gare

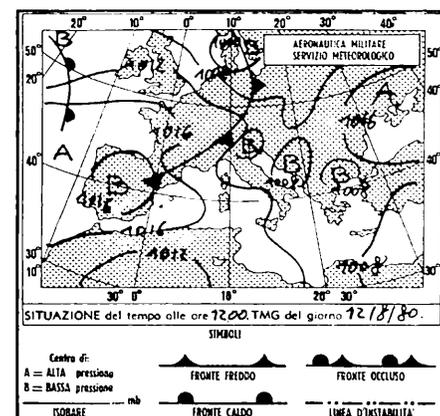


Fig. 1

Una perturbazione proveniente dalla Francia si muove rapidamente

Ventidue concorrenti hanno completato regolarmente il tema. Tre hanno atterrato a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Avezzano ed uno ha atterrato fuori campo; ben sette piloti per motivi vari non hanno gareggiato.

14 AGOSTO 1980
3ª giornata di gare

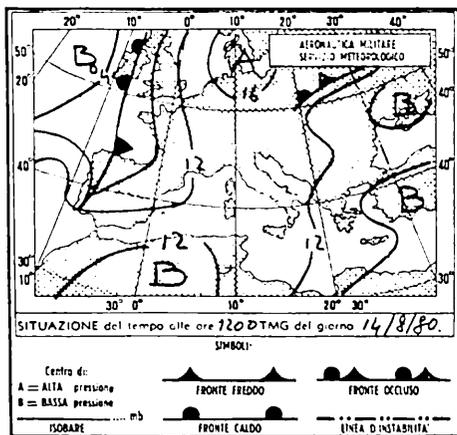


Fig. 3

Sull'Italia la pressione atmosferica è uniformemente distribuita intorno al valore normale (fig. 3).

Nelle regioni centrali i venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza. In quota spirano moderatamente dai quadranti settentrionali. Ecco i dati relativi al sondaggio locale:

- 1.500 m QNH 80° 3 Kt - Ur. 61%
- 2.000 m QNH 360° 4 Kt - Ur. 60%
- 2.500 m QNH 355° 5 Kt - Ur. 50%
- 3.000 m QNH 330° 19 Kt - Ur. 40%
- 3.500 m QNH 330° 18 Kt - Ur. 40%
- 4.000 m QNH 325° 18 Kt - Ur. 30%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- 5.000 m QNH 320° 35 Kt - Ur. 48%
- 6.000 m QNH 330° 44 Kt - Ur. 45%

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 8,00 a Rieti registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiederà 24°C al suolo, raggiungibili alle ore 10,30.

Lo strato sovrastante l'inversione è in condizioni di equilibrio stabile fino alla base teorica dei probabili cumuli nella piana reatina, sita a 2.700 m QNH; la temperatura necessaria per la labilizzazione di questo strato è di 30°C, raggiungibili alle ore 13. Formazioni orografiche cu-

muliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11. La temperatura al suolo raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15 con 31°C. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.400 m. La visibilità orizzontale è ottima.

Esistono le condizioni teoriche per la formazione di fenomeni di termomonda secca.

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

— Categoria «Biposto»
Pian di Rosce - Pescasseroli - Umbertide - Rieti di Km 412,1.

Le condizioni di veleggiamento sono state ottime nelle zone del Terminillo, del Gran Sasso, del Velino e del Sirente; oltre sono state notevolmente inferiori (meno termiche, cumuli più bassi e ascendenze meno vigorose).

Undici concorrenti hanno completato regolarmente la prova e cinque hanno atterrato fuori campo.

— Categoria «Promozione»
Tema: Pian di Rosce - Pettorano sul Gizio - Assisi - Rieti di Km 336,9

Dodici concorrenti hanno completato regolarmente la prova; due sono rientrati a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone e tredici hanno atterrato fuori campo. Sei i piloti che per motivi vari sono stati costretti a non gareggiare.

15 AGOSTO 1980
4ª giornata di gare

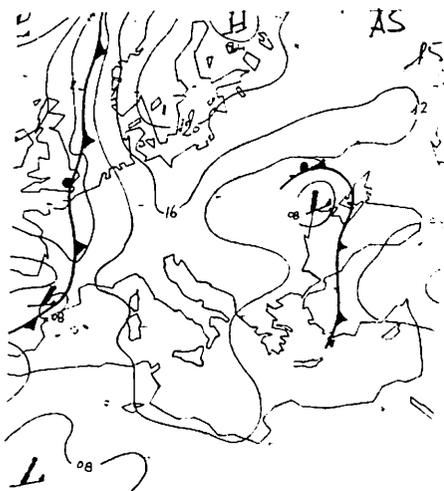


Fig. 4

Persiste sull'Italia il campo di alte pressioni livellate (fig. 4).

Nelle regioni centrali il vento al suolo è debole a regime di brezza; in quota spira da NW. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti, unitamente ai valori dell'umidità relativa in quota:

- 1.500 m QNH 320° 5 Kt - Ur. 72%
- 2.000 m QNH 305° 10 Kt - Ur. 74%
- 2.500 m QNH 310° 11 Kt - Ur. 75%
- 3.000 m QNH 310° 11 Kt - Ur. 75%
- 3.500 m QNH 315° 24 Kt - Ur. 50%
- 4.000 m QNH 325° 18 Kt - Ur. 10%

Il vento massimo spira alla quota di 12.000 m con intensità di 60 Kt e direzione 305°.

Il sondaggio termodinamico locale registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 25°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizioni moderatamente stabili e la sua labilizzazione richiede 28°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30.

A tale temperatura cominceranno a formarsi i primi cumuli a Rieti, con base teorica iniziale a 1.900 m QNH, mentre sui crinali appenninici i cumuli si formeranno fin dalle 10,30 a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Il loro sviluppo verticale sarà attorno ai 1.000 metri.

La temperatura massima nella valle reatina sarà attorno ai 30°C alle 15. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia. L'altitudine dello zero termico è stata riscontrata a 4.400 m.

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

— Categoria «Biposto»
Pian di Rosce - Rivisondoli - Città di Castello - Rieti di Km 469,9.

La prova è notevole e comunque molto selettiva. Infatti soltanto sei concorrenti riescono a completarla. Otto atterrano fuori campo lungo il percorso di gara e due rientrano a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Rivisondoli.

— Categoria «Promozione»
Tema: Pian di Rosce - Pescasseroli - Foligno - Rieti di Km 313.

Ventitre piloti completano regolarmente la prova; cinque atterrano fuori campo ed altrettanti, per motivi vari, non gareggiano.

Il giorno 16 agosto una perturba-

zione di origine atlantica interessa le regioni italiane. La giornata viene dichiarata «di riposo».

17 AGOSTO 1980
5ª giornata di gare.

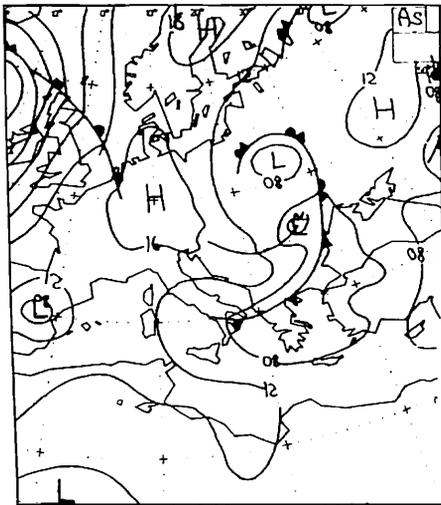


Fig. 5

Dopo il passaggio della perturbazione segnalata il giorno precedente e transitata da Rieti alle ore 16, l'Italia è in regime depressionario (figura 5).

Nelle regioni dell'Italia centrale i venti spirano dal primo quadrante. Ecco i dati relativi al sondaggio in quota della locale stazione meteo:

1.000 m QNH	290°	2 Kt	- Ur. 80%
1.500 m QNH	45°	4 Kt	- Ur. 75%
2.000 m QNH	90°	13 Kt	- Ur. 71%
2.500 m QNH	40°	14 Kt	- Ur. 70%
3.000 m QNH	30°	18 Kt	- Ur. 60%
3.500 m QNH	30°	19 Kt	- Ur. 60%
4.000 m QNH	30°	20 Kt	- Ur. 50%
5.000 m QNH	30°	22 Kt	- Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 9.000 m con intensità di 50 Kt e direzione 360°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 8,00 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 22°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 24°C al suolo, raggiungibili alle ore 12. A quest'ora appariranno i primi cumuli nella valle reatina con base teorica iniziale attorno a 1.500

m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo di tali nubi sarà di oltre 5.000 metri, con possibilità di degenerazioni temporalesche isolate specie nelle regioni appenniniche del versante adriatico, dove saranno possibili piogge isolate.

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

Venti catabatici e turbolenza di sottovento in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico, con fenomeni di termoonda da NE.

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

— Categoria «Biposto»

Rieti - Umbertide - Rieti di Km 212,4.

Le condizioni di veleggiamento sono difficili e la prova molto selettiva.

Infatti riescono a portarla a termine soltanto due aliati nove sono gli atterraggi fuori campo mentre cinque concorrenti hanno riatterrato a Rieti senza gareggiare.

— Categoria «Promozione»

Tema: Rieti - Bettona - Rieti di Km 142,4.

Nessun concorrente riesce a portare a termine la prova e la commissione sportiva operante dichiara la gara «non valida» a norma dell'art. 18.1 del Regolamento dei Campionati.

18 AGOSTO 1980
6ª giornata di gare

Sull'Italia si va gradualmente ristabilendo un campo di alte pressioni (fig. 6).

Al centro i venti sono deboli a regime di brezza fino alla quota di 1.000 metri.

Ecco i dati relativi a maggiori altitudini:

1.500 m QNH	89°	6 Kt	- Ur. 67%
2.000 m QNH	75°	4 Kt	- Ur. 67%
2.500 m QNH	50°	11 Kt	- Ur. 51%
3.000 m QNH	345°	10 Kt	- Ur. 56%
3.500 m QNH	345°	10 Kt	- Ur. 65%
4.000 m QNH	20°	18 Kt	- Ur. 70%

Il vento massimo spira alla quota

di 7.550 m con intensità di 27 Kt e direzione 310°.

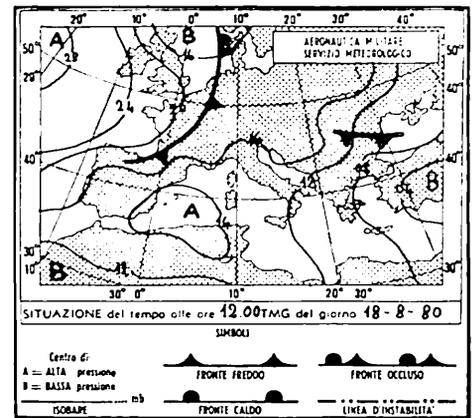


Fig. 6

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato sulla vallata reatina alle 8,00 a bordo di un apparecchio a motore, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 23°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante l'inversione notturna di superficie è in condizione di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 26°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. A questa stessa ora appariranno sulla vallata reatina i primi cumuli con base teorica di condensazione attorno a 1.800 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11 a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Lo sviluppo verticale delle nubi cumuliformi sarà di circa 4.000 m, con possibilità di qualche degenerazione temporalesca isolata nelle regioni dell'Italia centro meridionale.

La temperatura raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 28°C. La visibilità orizzontale è inizialmente ridotta per foschia. Sono previsti venti di caduta e fenomeni di sottovento in tutte le regioni appenniniche del versante tirrenico, specie nella zona di Foligno. Le condizioni di veleggiamento non saranno facili e le prove si prevedono molto selettive.

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

— Categoria «Biposto»

Rieti - Luco dei Marsi - Perugia - Rieti di Km 310,7.

Completano la prova soltanto due piloti; otto concorrenti atterrano all'aeroporto di Perugia ed altri tre lungo il percorso di gara. Tre non gareggiano per guasti agli alianti.

— Categoria «Promozione»

Tema: Rieti - Umbertide - Rieti di Km 212,4.

Anche in questa categoria completano la prova soltanto due concorrenti. Quindici atterrano nell'aeroporto di Perugia due in quello di Foligno e nove lungo il percorso di gara; cinque non gareggiano per motivi vari.

19 AGOSTO 1980 7ª giornata di gare

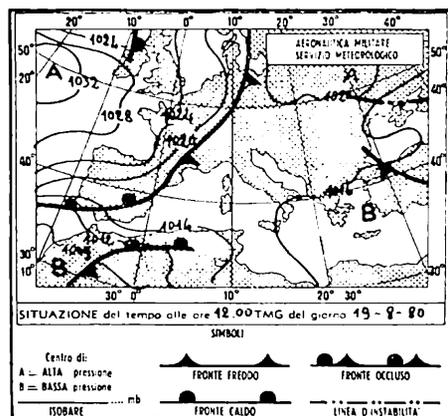


Fig. 7

Sul bacino del Mediterraneo la cellula di alta pressione costituitasi il giorno precedente resiste all'azione marginale di una perturbazione che, spostandosi verso levante, sta interessando le regioni dell'Italia settentrionale (fig. 7).

Sull'Italia centrale i venti al suolo spirano debolmente da Nord, mentre in quota provengono ancora dal 1° quadrante.

Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

1.300 m QNH 70° 9 Kt - Ur. 62%
1.500 m QNH 100° 5 Kt - Ur. 63%
2.000 m QNH 50° 10 Kt - Ur. 61%
2.500 m QNH 40° 12 Kt - Ur. 60%
3.000 m QNH 10° 13 Kt - Ur. 59%
3.500 m QNH 310° 8 Kt - Ur. 58%
4.000 m QNH 280° 16 Kt. - Ur. —
5.000 m QNH 320° 15 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 6.500 m con intensità di 25 Kt e direzione 345°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiede 25°C al suolo, raggiungibili alle ore 12. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 30°C in superficie, raggiungibili alle ore 13. Non si formeranno cumuli nella valle reatina, mentre sui rilievi appenninici appariranno soltanto rari «fumulus» e cumulus humilis. Pertanto, prevalenza di termica secca. La temperatura raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 29°C. La visibilità orizzontale è moderatamente ridotta per foschia, in miglioramento dalle prime ore pomeridiane. Venti catabatici e turbolenza di sottovento nelle regioni pedimontane appenniniche del versante tirrenico. Fenomeni di termoonda secca da NE.

Partenze alle ore 13,30 con sgancio dai velivoli rimorchiatori sulla verticale di Porta Romana a 700 m di altezza.

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

— Categoria «Biposto»

Rieti - Avezzano - Piediluco - Rieti di Km 158,6.

Completano regolarmente la prova dieci concorrenti; due atterrano fuori campo; uno si ritira dalla competizione ed un altro rientra a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone.

— Categoria «Promozione» (stesso tema della Categoria «Biposto»).

Completano la prova diciotto concorrenti; tre atterrano fuori campo ed altrettanti rientrano a Rieti dopo aver doppiato soltanto il primo pilone. Nove piloti non partecipano alla prova per motivi vari.

20 AGOSTO 1980 8ª giornata di gare

Una moderata perturbazione in transito dall'Europa centrale verso i Balcani, interessa marginalmente le regioni del versante adriatico (figura 8).

I venti al suolo sono deboli a prevalente regime di brezza. In quota, moderati da NW. Ecco i dati del sondaggio locale:

1.000 m QNH 330° 6 Kt - Ur. 66%
1.500 m QNH 10° 13 Kt - Ur. 67%
2.000 m QNH 350° 14 Kt - Ur. 69%
Stazione del M. Terminillo:

50° 5 Kt

2.500 m QNH 350° 35 Kt - Ur. 55%
3.000 m QNH 350° 25 Kt - Ur. 25%
3.500 m QNH 350° 28 Kt - Ur. 25%
4.000 m QNH 340° 30 Kt - Ur. 20%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 350° 35 Kt - Ur. —
6.000 m QNH 350° 42 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 9.000 m, con intensità di 60 Kt e direzione 350°.

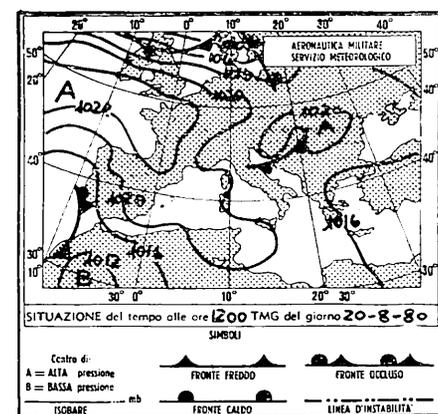


Fig. 8

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato alle 8,00 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 26°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 29°C in superficie, raggiungibili alle 13,30. Con questa stessa temperatura si formeranno i primi cumuli nella piana reatina, con base teorica di condensazione calcolata attorno a 2.200 m QNH. I cumuli orografici si formeranno un po' prima, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne.

Fluttuanti formazioni di cirri e cirrostrati avanzano saltuariamente da Nord. La temperatura nella vallata di Rieti raggiungerà il suo valore massimo verso le 15,30 con 31°C. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia; la quale scomparirà con lo inizio dell'attività termoconvettiva verso le ore 13.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti delle due categorie la seguente prova:

Rieti - Luco dei Marsi - Ripa Sottile - Rieti di Km 155,7.

In categoria «Biposto», undici concorrenti completano regolarmente la prova; due piloti atterrano fuori campo e due non prendono parte alla gara.

In categoria «Promozione», quindici piloti completano regolarmente la gara; tre atterrano fuori campo; due rientrano a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Luco dei Marsi; diversi concorrenti riprendono terra a Rieti dopo aver vagato a lungo nella valle, mentre una decina sono costretti a terra per motivi vari.

Le condizioni di veleggiamento sono state povere, anche nella zona del gruppo del Terminillo, dove la presenza di cumuli abbastanza consistenti, lasciava sperare buone condizioni. Migliori condizioni sono invece state riscontrate a Sud di Rieti, dove più di un cumulo orografico ha permesso ottime salite.

21 AGOSTO 1980 9ª giornata di gare

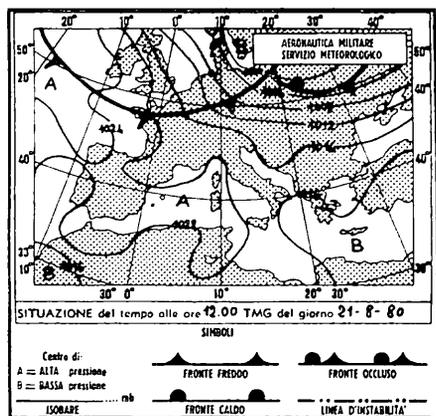


Fig. 9

La pressione atmosferica è in temporaneo aumento, ma già nella serata una nuova perturbazione atlantica proveniente da NW interesserà più direttamente le regioni nord-orientali italiane e quelle del medio versante adriatico (fig. 9).

Sull'Italia centrale i venti spirano dai quadranti settentrionali. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo dell'aeroporto militare di Rieti:

Al suolo, venti deboli a regime di brezza

1.500 m QNH 55° 4 Kt - Ur. 63%
2.000 m QNH 20° 5 Kt - Ur. 68%
2.500 m QNH 45° 5 Kt - Ur. 68%
3.000 m QNH 330° 10 Kt - Ur. 70%
3.500 m QNH 360° 13 Kt - Ur. 67%
4.000 m QNH 350° 14 Kt - Ur. 68%

A quote superiori in sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 345° 18 Kt - Ur. —
6.000 m QNH 340° 45 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 7.000 m con intensità di 50 Kt e direzione 360°.

Il sondaggio termodinamico locale registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 26,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,15. Lo strato sovrastante l'inversione notturna è in condizioni di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 31,5° al suolo, raggiungibili alle ore 15. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 14,30, con base teorica iniziale a 2.400 m QNH, mentre modeste formazioni orografiche cumuliformi, sparse sulle cime dei crinali appenninici, appariranno verso le 13,30.

Nella piana reatina la temperatura raggiungerà il suo valore massimo verso le ore 15, con 31°C. L'altezza dello zero termico è stata rilevata a 4.000 metri. La visibilità orizzontale è moderatamente ridotta per foschia.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna alle due categorie la stessa prova:

Rieti - Pescasseroli - Piediluco - Rieti di Km 236.

La partenza dei concorrenti inizia alle ore 13,30 e lo sgancio avviene alla quota di 700 metri sulla verticale di Porta Romana.

Le condizioni di veleggiamento sono discrete; tuttavia la prova risulta alquanto selettiva per le due categorie. Ecco i risultati conseguiti:

— Categoria «Biposto»

Otto concorrenti completano la prova regolarmente; tre atterrano fuori campo e tre, per motivi vari, non gareggiano.

— Categoria «Promozione»

Quattordici piloti completano regolarmente la prova; dieci atterrano

fuori campo ed uno rientra a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Pescasseroli. Ben otto concorrenti, per motivi vari, non partecipano alla competizione.

22 AGOSTO 1980 10ª giornata di gare

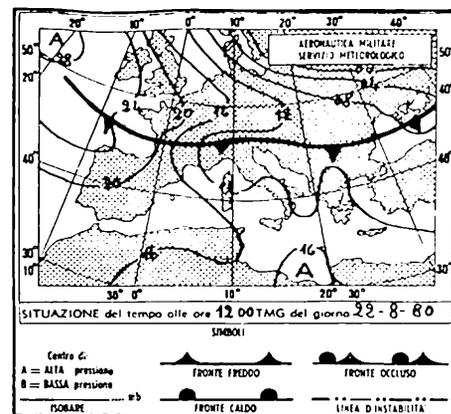


Fig. 10

Una perturbazione a ridosso dell'arco alpino, in movimento verso sud-est interesserà più direttamente le regioni nord-orientali e quelle centrali adriatiche (fig. 10).

Sull'Italia centrale i venti spirano moderatamente dai quadranti meridionali fino alla quota di 1.500 m QNH. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico in quota della locale stazione meteo:

2.000 m QNH 270° 12 Kt - Ur. 75%
2.500 m QNH 280° 15 Kt - Ur. 47%
3.000 m QNH 300° 16 Kt - Ur. 56%
3.500 m QNH 300° 24 Kt - Ur. 60%
4.000 m QNH 290° 26 Kt - Ur. 50%

Il vento massimo spira alla quota di 7.500 m con intensità di 28 Kt e direzione 320°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato alle 8,00 sulla vallata reatina a bordo di uno «Stinson L5» potenziato, registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiede 27°C in superficie, raggiungibili alle ore 11,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 31°C al suolo, raggiungibili alle ore 13. Non si formeranno cumuli nella valle reatina, poichè la temperatura necessaria a tal fine non verrà raggiunta. Sui crinali appenninici, invece, appariranno formazioni orogra-

fiche cumuliformi verso le ore 13,30 a quote variabili secondo l'altezza delle montagne. Nelle regioni del versante adriatico saranno possibili manifestazioni temporalesche e piogge sparse per l'arrivo della perturbazione cui abbiamo fatto cenno illustrando la situazione sinottica.

Nella piana reatina la temperatura massima si registrerà verso le ore 15, con 32°C. L'altezza dello zero termico è stata rilevata a 4.500 m. La visibilità orizzontale è moderatamente ridotta per foschia.

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

— Categoria «Biposto»

Pian di Rosce - Pescasseroli - Laghi di Ripa Sottile - Rieti di Km 217,1. Completano regolarmente la prova otto concorrenti, mentre due atterrano fuori campo. I soliti cinque equipaggi, per motivi vari, non gareggiano.

— Categoria «Promozione»

Tema: Pian di Rosce - Celano - Laghi di Ripa Sottile - Rieti di Km 145,8.

Compiono regolarmente la prova ventuno piloti, mentre due atterrano fuori campo. Anche in questa categoria numerosi sono i concorrenti che non gareggiano (in tutto dieci!).

23 AGOSTO 1980
11ª giornata di gara

La perturbazione segnalata il giorno precedente a ridosso dell'arco alpino, ha ripreso la sua marcia verso SE, giungendo nella notte all'altezza di Bologna. Durante la giornata transiterà sulle restanti regioni della penisola senza però recare condizioni sfavorevoli al veleggiamento (fig. 11).

Sull'Italia centrale i venti sono deboli o moderati dal 1° quadrante fino alla quota di 2.000 metri. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico locale:

1.500 m QNH 90° 6 Kt - Ur. 68%
2.000 m QNH 110° 7 Kt - Ur. 57%
2.500 m QNH 310° 4 Kt - Ur. 45%
3.000 m QNH 325° 8 Kt - Ur. 42%
3.500 m QNH 315° 24 Kt - Ur. —
4.000 m QNH 295° 23 Kt - Ur. —

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH 290° 25 Kt - Ur. —
6.000 m QNH 300° 25 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira alla quota di 6.500 m con intensità di 26 Kt e direzione 30°.

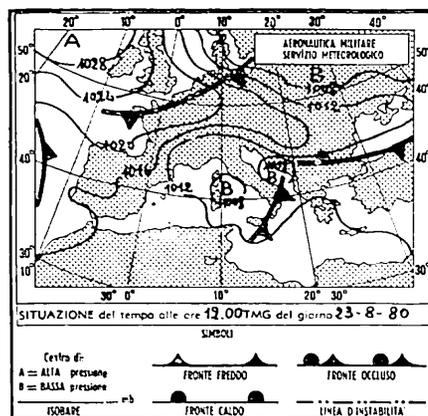


Fig. 11

Il sondaggio termodinamico locale registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiede 26,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizioni di equilibrio stabile e la sua labilizzazione richiede 29°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,30. Alla stessa ora appariranno i primi cumuli nella valle reatina, con base teorica iniziale a 1.800 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi appariranno sulle cime montane un'ora prima.

La temperatura raggiungerà nella piana reatina il suo valore massimo verso le 15,30 con 31°C. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.200 m. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia. Venti catabatici e moderata turbolenza di sottovento nelle regioni pedimontane del versante tirrenico.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna alle due categorie la stessa prova di velocità, sul percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Laghi di Ripa Sottile - Rieti di Km 155,7.

Le partenze sono fissate per le ore 13,30. Questa volta decolla per prima la categoria «Promozione», che viene sganciata sulla verticale di Porta Romana all'altezza di 700 metri. Diciotto concorrenti compiono regolarmente la prova. Un solo fuo-

ri campo, ma un forte numero di concorrenti dopo aver vagato a lungo nella valle di Rieti, riprende terra alla base senza gareggiare. Si tratta di piloti in coda alla classifica generale, non aspiranti certo alla... promozione in categoria nazionale.

Per quanto riguarda la categoria «Biposto», diremo che nove equipaggi completano regolarmente la prova e che due atterrano fuori campo nei pressi di Avezzano. Dei rimanenti cinque, due hanno abbandonato la competizione e tre non hanno gareggiato.

Rimandiamo i lettori che desiderassero prendere visione delle classifiche finali generali delle due categorie, agli altri servizi riportati in questo stesso numero della rivista.

Con l'undicesima giornata di gare, il XX Campionato Italiano per le categorie «Biposto» e «Promozione» è terminato. Su dodici giornate disponibili si è gareggiato undici giorni. I temi di gara assegnati, poche volte sono stati inferiori ai 200 Km ed una prova ha toccato i 469 Km. Gare quindi ancora di alto livello tecnico-agonistico. L'anticiclone di agosto ha resistito ed il bel tempo ci ha accompagnati per tutta la durata della bella competizione.

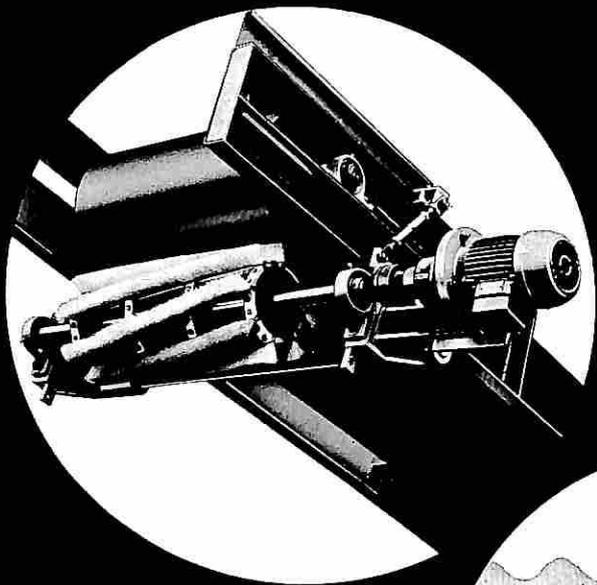
Concludiamo la nostra rapida rassegna con un doveroso cenno agli uomini che hanno reso possibile l'organizzazione e lo svolgimento del Campionato.

Mario Veneri ha diretto le gare, Willy Marchetti ha presieduto la commissione sportiva operante, Manlio Pelini ha diretto le operazioni di volo, Nazzareno Simeoni i servizi logistici e Plinio Rovesti quelli meteorologici (con la collaborazione degli aerologi di turno delle stazioni mete dell'aeroporto militare di Rieti e del Monte Terminillo, nonché del pilota Dario Laureti, il quale ha compiuto i voli per i sondaggi termodinamici dell'atmosfera sulla valle reatina). A tutti il presidente dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha espresso il proprio apprezzamento e vivissimo ringraziamento.

L'appuntamento è per il prossimo 7 settembre, per la disputa delle gare relative al «Trofeo San Pedrino».

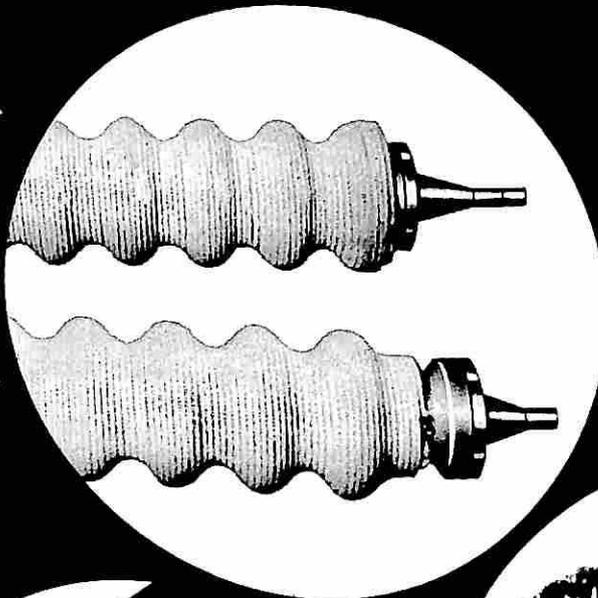
Plinio Rovesti

per l'industria edile e della ceramica



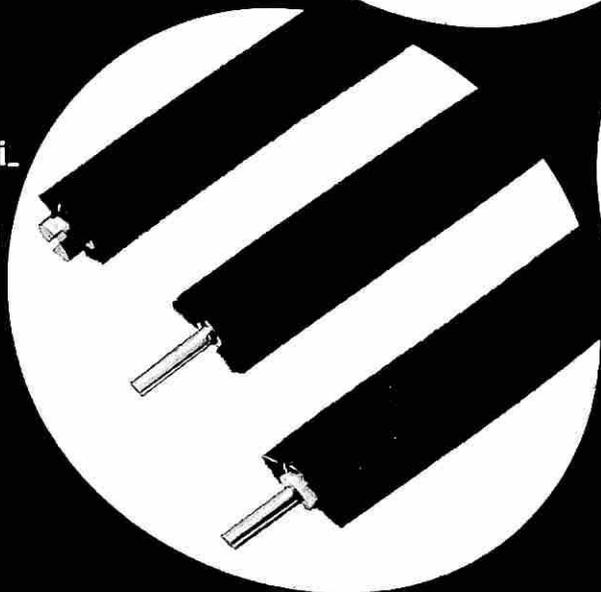
Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

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



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

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



alcune soluzioni



SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE

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

CLASSE BIPOSTI «COPPA ALBERTO CARRARO»

Class.	Concorrente	Ente	Aliante	N. di gara	1ª 12.08 d.f. 1			2ª 13.08 d.f. 0.86		
					Δ Km	312,2		Δ Km	283,7	
1	Gantenbrink - Peter	GERMANIA	JANUS	YY	1	14.09.08	1000	3	14.10.53	838
2	Piludu - Marchetti	ACCVV RI	CALIF A.21	I	7	13.50.16	815	1	14.32.59	860
3	Gavazzi - Mazzi	ACCVV RI	CALIF A.21	IL	3	14.21.30	934	2	14.18.35	860
4	Monti - Brambilla	AVAL VA	CALIF A.21	9	2	14.35.28	935	7	14.33.15	796
5	Nidoli - Barazzetti	CSVVA VA	JANUS	AN	16	15.21.38	84	9	14.29.51	699
6	Gritti + 1	AVA BG	TWIN ASTIR	X	14	14.27.23	220	13	14.43.48	498
7	Vergani + 1	AVAL VA	JANUS	CF	6	14.32.25	822	4	14.29.02	796
8	Muzi - Fergnani A.	ACCVV RI	CALIF A.21	MZ	9	13.52.02	769	5	14.28.31	796
9	Mantica - Pocek	CPV MI	CALIF A.21	3	10	13.52.30	764	14	14.29.01	498
10	Viscardi - Aliverti	CSVVA VA	TWIN ASTIR	V	8	14.07.55	803	12	14.42.52	498
11	Villani - Montanari	AVF FE	TWIN ASTIR	VG	11	13.52.11	677	11	14.31.48	699
12	Gmelin - Stark	GERMANIA	TWIN ASTIR	YJ	13	14.36.45	572	8	14.12.27	733
13	Serra - Gardenghi	AVF FE	TWIN ASTIR	6	15	13.49.11	176	15	14.24.19	498
14	Pronzati A. - Pronzati L.	AVAL VA	TWIN ASTIR	T	4	14.25.52	929	6	14.41.01	796
15	Colombo V. - Colombo F.	AVAL VA	TWIN ASTIR	TI	5	14.08.36	833	10	14.33.34	699
16	Paglia + 1	Ae.C. ROMA	JANUS	P	12	13.49.04	590	16	15.08.52	298

CATEGORIA PROMOZIONE «TROFEO WALTER GEORGII»

Class.	Concorrente	Ente	Aliante	N. di gara	Fattore correttivo	1ª 12.08 d.f. 1			2ª 13.08 d.f. 1		
						Δ Km	240,30		Δ Km	156,5	
1	Schwenk H.U.	GERMANIA	KESTREL 17	KS	0.90	1	14.20.51	900	3	14.52.23	898
2	Villa A.	AVM MI	CIRRUS St.	78	1.—	5	14.23.12	838	1	14.52.19	946
3	Avanzini L.	AVAL VA	CIRRUS St.	3A	1.—	10	14.26.52	779	2	14.54.13	944
4	Spelta D.	ATEV TO	DG 200	D	0.92	3	14.26.53	892	12	14.56.07	820
5	Giusti G.	VALZANIA CO	KESTREL 17	36	0.90	4	14.23.34	878	6	14.56.16	875
6	Fraenza P.	AVAL VA	CIRRUS St.	16	1.—	11	14.20.47	773	11	14.42.32	824
7	Miticocchio P.	AVA BG	CIRRUS St.	14	1.—	20	14.15.18	728	7	14.49.58	858
8	Bellora M.	VALZANIA CO	DG 200	BM	0.92	8	14.33.47	795	16	14.43.29	781
9	Massoni G.	AVA BG	KESTREL 17	IU	0.90	18	14.22.58	735	10	14.54.00	830
10	Colombo M.	AVA BG	LIBELLE Club	20	1.02	24	14.14.30	676	4	14.50.45	894
11	Incardona F.	GVA ROMA	LIBELLE Club	1	1.02	13	14.19.42	761	25	15.22.57	338
12	Marten P.G.	Ae.C. AOSTA	HORNET	1X	1.—	15	14.19.05	742	17	14.45.11	742
13	Armani G.	AVA BG	HORNET	MA	1.—	12	14.25.22	770	14	14.46.49	809
14	Cappi C.	AVM MI	CIRRUS St.	OK	1.—	14	14.21.05	747	23	15.00.27	399
15	Rasero D.	Ae.C. TORINO	LS 3/a	D1	0.92	2	14.23.35	896	8	14.56.19	854
16	Fergnani M.	AVF FE	LIBELLE St.	40	1.—	19	14.24.43	731	20	15.22.23	695
17	Cappanera M.	Ae.C. NOVI L.	LIBELLE St.	11	1.—	29	14.16.15	218	19	14.45.43	698
18	Rocca L.	AVA BG	KESTREL 17	12	0.90	22	14.13.12	711	15	14.51.34	791
19	Pozzi G.	AVM MI	CIRRUS St.	PR	1.—	21	14.27.09	716	9	14.51.49	849
20	Desti L.	AVA BG	MOSQUITO B	J	0.92	6	14.22.08	800	22	14.44.29	606
21	Guazzoni R.	AVM MI	LIBELLE St.	17	1.—	33	14.17.36	94	NP	—	0
22	Riva A.	AVM MI	CIRRUS St.	89	1.—	17	14.19.13	738	18	14.55.57	704
23	Ghiorzo S.	AVM MI	LIBELLE St.	CW	1.—	25	14.25.17	675	26	14.47.02	101
24	Gallo F.	Ae.C. PADOVA	LIBELLE St.	45	1.—	28	14.17.47	542	27	14.56.56	0
25	Davini G.	AVM MI	ASW 15 b	EE	1.—	9	14.24.02	790	28	14.48.47	0
26	Poletti F.	AVM MI	S.F. 26	PF	1.10	23	14.21.53	697	24	14.41.24	364
27	Passarelli G.	Ae.C. NOVI L.	ASW 15 b	C	1.—	7	14.29.46	796	21	14.48.57	676
28	Milani G.	AVAL VA	ASTIR St.	Z	1.—	27	14.14.53	641	13	14.03.07	816
29	Beretta M.	AVM MI	LIBELLE H 301 B	LB	0.92	16	14.26.36	739	5	14.53.57	888
30	Gardenghi A.	AVF FE	KESTREL 17	68	0.90	31	14.13.04	123	29	15.21.43	0
31	Lora G.	ACCVV RI	CIRRUS 18	66	0.95	26	14.11.38	666	NP	—	0
32	Grosso E.	VALZANIA CO	CIRRUS St.	64	1.—	30	14.16.04	136	30	14.41.42	0
33	Danieli L.	Ae.C. TORINO	LS 3/a	L	0.92	32	14.27.47	100	31	13.53.00	0

In margine ai XX Campionati Nazionali

dal taccuino d'appunti di Mario Veneri

SCHEMA ORGANIZZATIVO E SERVIZI

L'organigramma, predisposto per la parte fondamentale dal Comitato Organizzatore, presenta una struttura pressochè uguale a quella dei campionati '77. L'accettazione da parte mia della direzione di gara prevedeva infatti implicitamente che Plinio Rovesti avesse diretto il servizio meteo, Willy Marchetti la commissione sportiva operante e l'amministrazione, Manlio Pelini le operazioni di volo e ciò per il perfetto spirito di collaborazione che ci aveva consentito di impostare e condurre a termine, appunto, quella ottima edizione dei campionati '77.

La scelta dei commissari aggiunti e dei collaboratori per i vari servizi è avvenuta, più che per l'esperienza di ciascuno, per la disponibilità e capacità ad organizzarsi nel tipo di lavoro da svolgere; il senso di responsabilità dell'intero gruppo è emerso nelle situazioni, piuttosto frequenti, in cui si è reso necessario operare di propria iniziativa e in maniera autonoma.

TRAGUARDO DI PARTENZA

Le difficoltà che si riscontrano nel passaggio del traguardo di partenza con il controllo della quota mediante la «finestra» sono ormai note: la verifica della quota non può essere effettuata che con larghi margini, per vari motivi, ma ciò che a Rieti rende, a mio avviso, improponibile tale procedura per le prossime edizioni è la grande difficoltà di vedere l'aliante, dopo il «papa oscar», a causa delle condizioni di luce, letteralmente accecante, nella direzione aeroporto-verticale papa oscar, intorno alle ore 13-14; a ben poco servono gli ottimi binocoli di cui l'AeCCVV è dotato e la destrezza degli avvistatori; per questi aspetti il traguardo di Pian di Rosce è da preferire (ed è stato fatto per ben 14 volte su 22 prove) anche se insorgono altre difficoltà, quale il fatto di non poterlo adottare in tutte le condizioni di vento, l'eccessiva distanza dall'aeroporto (oltre 20 Km di cui l'ultimo tratto da percorrere in maniera avventurosa) che allontana il direttore di gara, in genere presente al traguardo di partenza, nel momento in cui si svolgono le operazioni di decollo; in tale situazione non è più possibile consultarsi con il meteo e con gli altri responsabili della gestione della gara per far «slittare», ad esempio, alcuni orari del tabellone o addirittura per modificare, con i concorrenti in volo, il tema di gara.

Ritengo opportuno che coloro che vorranno interessarsi della organizzazione dei campionati per l'anno 1981 considerino il problema del traguardo risolto solo parzialmente con quello di Pian di Rosce e ciò anche per solle-

citare una definizione totalmente valida in vista dei «mondiali» che si svolgeranno a Rieti nell'85; il radar, a mio avviso, non dovrebbe essere di nuovo pregiudizialmente scartato; non mi riferisco al TC40 della scuola di Artiglieria ma a quelli, molto più leggeri e manovrabili, che l'industria produce per scopi non militari e che dovrebbero, almeno sulla carta, soddisfare pienamente le esigenze di una competizione volovelistica; purtroppo, pur avendo iniziato ad interessarmene nello scorso mese di dicembre, non sono riuscito, e non per colpa mia, a predisporre un traguardo con un radar per i campionati recentemente conclusi, ma posso affermare che possiedo dati, nominativi, riferimenti ed esperienze che sarò ben lieto di trasferire a chi ne vorrà fare buon uso, con la convinzione che «lo spirito dei cospiratori» può aver risolto i problemi dell'unità d'Italia nell'altro secolo ma non può in alcun modo assumere un qualsiasi significato nella ricerca e nell'aspirazione di veder progredire il nostro volo a vela per tutti i suoi aspetti tecnici e pratici.

CLASSIFICHE IBM

Quest'anno i concorrenti hanno potuto assistere alla «nascita» della classifica della prova già nel corso degli atterraggi al termine della prova stessa, attraverso il monitor esposto nella saletta della segreteria; hanno visto inoltre che abbiamo distribuito ad ogni periodo di gara, di 8 classifiche per il secondo periodo.

Noi siamo stati i primi a gioire per questo meraviglioso risultato ed il merito di ciò è da ricercare nel fatto che io e Marchetti abbiamo avuto la fortuna di trovare, lungo la strada delle consultazioni presso le aziende del settore e le loro agenzie periferiche, il Dott. Desti Lino, direttore dell'IBM di Roma e presente a Rieti quale partecipante al campionato di promozione; confermando quanto ho già detto nella cerimonia di chiusura dei recenti campionati, il Dott. Desti non ci ha dato soltanto gli apparati che i volovelisti hanno avuto modo di apprezzare per la rapidità e precisione con cui elaboravano i dati dei cronometristi, ma ci ha assistiti dividendo con noi problemi e responsabilità, con grande capacità organizzativa e soprattutto con la partecipazione che soltanto un vero amico del volo a vela poteva offrirci; ringrazio ancora l'IBM di Roma ed il Dott. Desti, della cui cordialità mi sono arricchito e di cui mi sento oltremodo onorato.

Concludo queste mie note ringraziando i volovelisti per il loro comportamento sportivo e disciplinato; non vi sono stati incidenti di rilievo sia nella fase di decollo

che in quella di rientro (è un grande merito di Pelini e gliene dobbiamo dare atto); il ruolino di Spelta sull'ala di Danieli è stato un fatto grave e siamo intervenuti con provvedimenti adeguati (la deplorazione ha sortito l'effetto voluto, come «a posteriori» si è potuto verificare, in quanto Spelta, nei voli successivi, ha deciso sempre con ampi margini di sicurezza), molto ponderati e riflettuti, anche se non squilibranti in senso sportivo; in altri termini sto cercando di chiarire che hanno torto quelli, subdolamente anonimi (anonimi, si fa per dire) che hanno tentato, nel corso della gara, di propalare e far apparire, sempre in malafede, che avevamo adottato il principio del «due pesi, due misure».

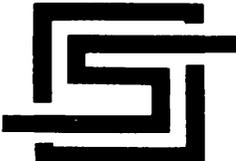
Si adottano «due pesi e due misure» quando lo stesso provvedimento per la stessa infrazione colpisce i due concorrenti con conseguenze molto diverse (nessuna nel caso di Lora, la non promozione nel caso di Spelta); il concetto può non essere accettato in termini di codice civile o penale, ma non in quello sportivo, nel quale non dovrebbe considerarsi, in generale, la possibilità di perdere o guadagnare punti con decisioni da prendere fuori dei termini del confronto agonistico.

Condivido e sottoscrivo anche la decisione presa dalla CSO in merito ai reclami di Gritti e Urbani per la variazione da me apportata non già al regolamento, ma rimuovendo una strana tradizione, con la soppressione del concetto «fuori tempo massimo».

Confermo e chiarisco che questa mia decisione si uniforma perfettamente, a mio avviso, al criterio che, a suo tempo, determinò l'applicazione del «day factor»; comunque non sono tanto presuntuoso da affermare che ho senz'altro ragione; se Scavino lo riterrà utile ai fini di una discussione tra volovelisti, che possa richiamare l'attenzione della Commissione di Specialità sull'argomento «chiusura del traguardo di arrivo», potrà pubblicare su VOLO A VELA sia i reclami di Gritti e Urbani sia le argomentazioni con cui la CSO li ha respinti.

Oltre a questi aspetti che hanno un po' alterato, pur senza conseguenze, la linearità della competizione, ci sono state anche altre cose che non hanno «girato» come dovevano; per tutto quello di negativo che può essere dipeso da noi, da me in particolare, rivolgo ai concorrenti la preghiera di voler almeno considerare che dal 29 luglio al 23 agosto (25 giornate, escluso il giorno 11) si sono effettuate ben 22 prove, a ridosso delle 7 prove effettuate nella Coppa del Velino, dal 19 al 26 luglio, che ci aveva visti sul campo con le stesse responsabilità di gestione.

Forse anche noi abbiamo vinto qualche coppa o qualche medaglia, se i volovelisti presenti a Rieti ce le vorranno idealmente porgere, per aver tenuto in piedi una gara di volo a vela per ben 37 giorni consecutivi e 29 prove; mi viene da chiedermi se non siamo anche noi, per qualche verso, titolari di un primato internazionale!

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.

I volovelisti ringraziano



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

- Banca Popolare di Sovvenzione di Rieti
- Hotel Miramonti di Rieti
- Camera di Commercio di Rieti
- Ente Provinciale Turismo di Rieti
- S.E. il Prefetto di Rieti
- Associazione Industrie Aerospaziali di Roma
- Caraffini Dante di Comerio
- Acquaderni Pietro di Bologna
- Verbania S.p.A. di Cittaducale
- Balestra Cantine di Manerbio
- Pronzati - Artivoli Sportivi
- Rivista «Volo a Vela»
- Costruzioni Edili di Rieti
- Presidente della Repubblica - Roma
- Ministero dei Trasporti - Roma
- Capo di Stato Maggiore della Difesa Roma
- Capo di Stato Maggiore Aeronautica Roma
- Segreteria Generale Ministero Difesa Roma
- Banca Nazionale delle Comunicazioni Roma
- Comando II Regione Aerea - Roma
- Banco del Cimino - Roma
- Banco di Stanto Spirito - Roma
- Banca Popolare Alto Lazio - Roma
- Comando 8^a Regione Militare Centrale Roma
- Banco di Napoli
- Banco di Roma
- C.O.N.I. Roma
- Alfa Romeo
- Istituto di Credito Casse Rurali - Roma
- Officine Meccaniche Aeronautiche Foligno
- Addetto Militare Aeronautico Repubblica d'Austria
- Hotel Ristorante Villa Tizzi
- Aero Club Vicenza
- Caproni Vizzola S.p.A. - Vizzola Ticino
- Smilian Cibic
- A.V.A. Valbrembo
- Glasfaser
- Comune di Cavarzere
- Gino Rabezzana e Giorgio Orsi
- Aero Club Centrale di volo a vela

ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



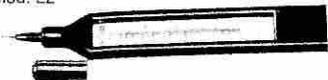
DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA
Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A
Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



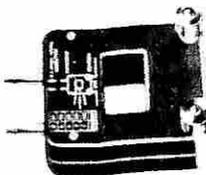
PUNTALE ALTA TENSIONE
Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.
Mod. VC6



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°



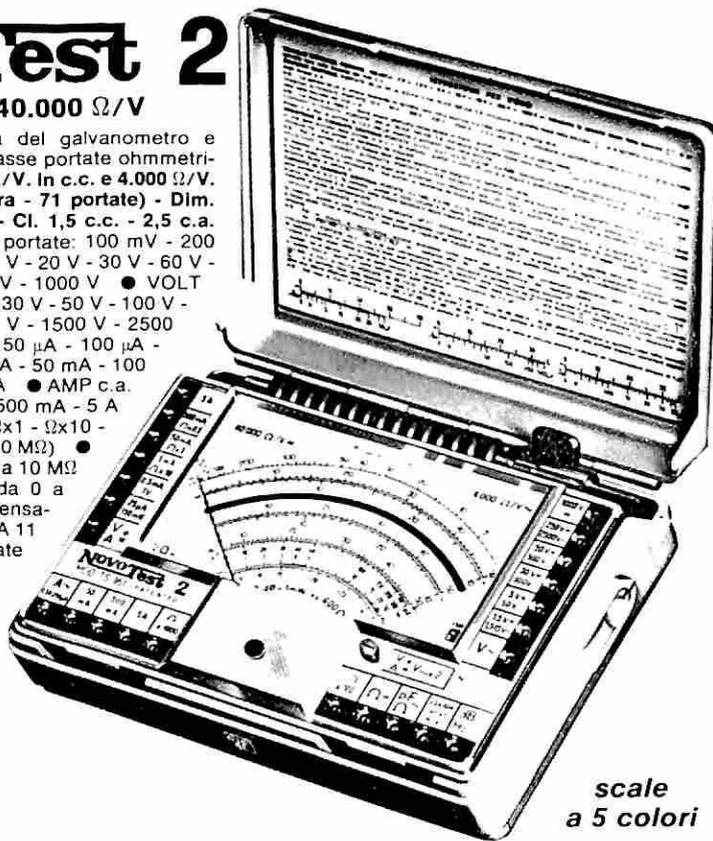
RIDUTTORE CORRENTE ALTERNATA
Mod. TA6/N portata 25 A - 50 A - 100 A - 200 A

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 μ A - 100 μ A - 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 μ A - 50 mA - 500 mA - 5 A ● OHMS 6 portate: $\Omega \times 0,1$ - $\Omega \times 1$ - $\Omega \times 10$ - $\Omega \times 100$ - $\Omega \times 1K$ - $\Omega \times 10K$ (0 a 100 M Ω) ● REATTANZA 1 portata: da 0 a 10 M Ω ● 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.

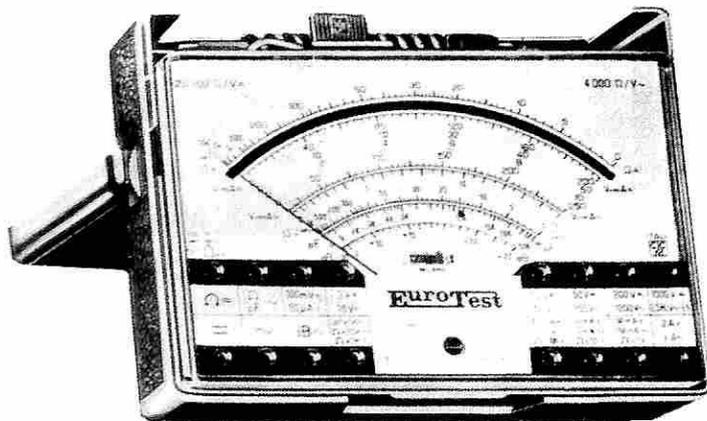
Mod. TS 161 - 40.000 Ω/V . in c.c. e 4.000 Ω/V . in c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.



scale a 5 colori

EuroTest

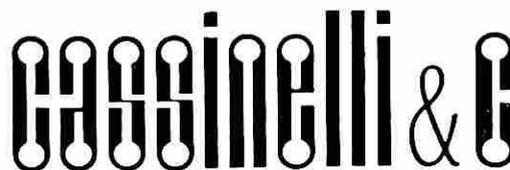
20.000 Ω/V



(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 μ A - 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: $\Omega \times 1$ - $\Omega \times 10$ - $\Omega \times 100$ - $\Omega \times 1K$ - $\Omega \times 10K$ (0 a 100 M Ω) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate.



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 μ A - 0,5 mA - 10 mA - 50 mA - 1 A ● AMPS ~ 1,5 mA - 30 mA - 150 mA - 3 A ● OHMS $\Omega \times 1$ - $\Omega \times 100$ - $\Omega \times 1K$ ● VOLTS OUTPUT 10 V ~ - 25 V ~ - 250 V ~ - 1000 V ~ ● DECIBELS 22 dB - 30 dB - 50 dB - 62 dB ● CAPACITY from 0 to 50 μ F - from 0 to 500 μ F (alimentazione batteria interna).

PROTEZIONE TOTALE!!!



RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

AGROPOLI (Salerno) - Chiari Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Biagio Grimaldi - Via De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Attilio - Via Zanardi, 2/10 - CATANIA - Elettroscudica - Via A. Cadamosto, 17 - ANCONA - P.I. Carlo Giongo - Via Nenni, 5 - FIRENZE - Dr. Alberto Tiranti - Via Frà 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 Colombetto, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12

IN VENDITA PRESSO TUTTI I MAGAZZINI DI MATERIALE ELETTRICO E RADIO TV

Ci hanno detto:

Al termine del primo periodo dei nazionali, abbiamo intervistato — grazie alla collaborazione di Eugenia Pronzati — i piloti stranieri, ponendo le abituali domande per ottenere da loro impressioni, suggerimenti ed opinioni circa questi campionati appena conclusi nonché gli eventuali campionati mondiali 1985 per i quali è stata presentata la candidatura.

Malgrado il trambusto per i preparativi di rientro nei rispettivi paesi, molto gentilmente hanno risposto e qui di seguito riportiamo i loro pareri, scusandoci con i Signori Nietlispach e Gloeckl dei quali non siamo in grado di riportare le risposte a causa di un cattivo funzionamento del nostro registratore.

NIETLISPACH

Ben contento se si faranno qui i mondiali.

GLOECKL

Favorevole ai mondiali, se occorre possono darci una mano.

HEBNER

Anche quest'anno l'organizzazione è stata molto buona. E' stato un bellissimo campionato, un po' più difficile a causa del tempo.

Come ogni anno ripeto che Rieti è il posto più bello per un campionato mondiale, il miglior posto esistente in Europa.

NEUBERT

Tutto ha contribuito come al solito al buon esito di questo campionato. Il tempo non è stato eccezionale come altri anni, i temi sono stati forse troppo corti, ieri (ultima prova) si potevano dare i 500 Km, era la miglior giornata, comunque ci auguriamo di ritornare sempre a Rieti che, a mio avviso, è il miglior posto in Europa.

Sono molto contrario alle teorie di Weinholz. Qui a Rieti ho fatto una distanza libera e per me è stata una esperienza positiva e un volo molto interessante. Sono favorevole alla scattscrable.

HORSTEN

Due anni fa il tempo fu migliore, quest'anno le termiche erano più deboli. Non posso lamentarmi anche se i primi giorni ho avuto difficoltà di scelte. Le montagne sono bellissime. Nell'insieme l'organizzazione è buona, due anni fa si occupava di più degli stranieri e il briefing era tradotto, comunque ci hanno aiutato gli altri volovelisti. Per un campionato mondiale penso che possa essere un ottimo posto.



Walter Neubert, brillante come sempre, quest'anno ha duellato con Roberto Manzoni, anziché con il rivale di sempre Walter Vergani, imponendosi di strettissima misura.

PETER

Il valore dei piloti italiani è straordinario, con questo intendo dire che secondo me erano presenti i migliori; a noi ha fatto molto piacere concorrere in un'atmosfera che non era poi così aggressiva, anzi piuttosto amichevole e cameratesca. Per quanto riguarda le condizioni meteo, sono state eccezionali; conosco Rieti da lungo tempo e devo dire anche la seconda metà di agosto è straordinaria, parla da solo il risultato che in 32 giorni si siano potute effettuare 29 prove.

Sono state assegnate delle prove molto prudenti, tenuto conto del livello dei piloti che era aperto anche ai giovani con minor esperienza, credo si sia sempre scelto bene.

Trovo che la vostra organizzazione sia ben roduta, e non credo si debba migliorare qualcosa.

Non posso giudicare sui problemi finanziari perchè non ne sono al corrente, ma in quanto all'organizzazione, credo che una piccola équipe ben roduta valga di più di una grande senza esperienza e questo è ciò che voi già avete. La vostra organizzazione lavora silenziosamente e perfettamente.

Ho solamente constatato una cosa, e se devo fare un appunto è che si parte sempre un po' troppo tardi e questo succede perchè avete il vantaggio che il vostro tempo è talmente bello che vi permettete di pagare il lusso di partire tardi. Si potrebbero cominciare i rimorchi più presto e mettere tutti i piloti in aria, così i piloti di promozione avrebbero molte più chances di un rientro tardi, è capitato spesso che la gente della promozione non sia potuta rientrare a causa di mancanza di tempo la sera e io trovo che questo sia un vero peccato. Credo che il rischio di iniziare i rimorchi un po' più presto sia minore del rischio di un fuori campo generale alla sera per la Promozione. Questa è soltanto un'annotazione e non vuole essere una critica, a mio avviso partirei più presto perchè durante i decolli non occorre assolutamente che la situazione meteo sia già in atto in modo da riuscire a partire, occorre solamente poter restare in volo.

Avrei un suggerimento che non riguarda questo concorso, ma l'organizzazione gare di Rieti. Ci sono molti piloti d'oltre oceano che sarebbero estremamente felici di poter passare alcuni giorni di vacanza qui sul posto e se le date di una gara non saranno troppo lontane da quelle dei Campionati Mondiali a Paderborn, allora potranno fare prima il Mondiale poi una gara a Rieti, non importa se si tratterà di una competizione minore come la Promozione o qualsiasi altra garetta locale.

Occorre fare conoscere Rieti, le bellezze dell'Umbria, e questo perchè siano più interessanti a votare per l'Italia sede dei Campionati del Mondo.

BRUNO GANTENBRINK

Trovo che si dovrebbe sviluppare e rendere più importante questo campionato Biposti che è probabilmente il più interessante d'Europa.



Gantenbrink e Peter nella pretattica degli scacchi. Qualche loro avversario partiva già nervosetto al solo vederli così serafici.

Avrei voluto dei temi più lunghi anche perchè il tempo non è stato mai così brutto; molto spesso siamo

rientrati che era ancora presto, e non eravamo certo partiti presto a mezzogiorno, con un tempo così bello è un peccato dare dei temi tanto piccoli. Il mio suggerimento per gli anni venturi è di evitare prove da 150 Km o giù di lì, come è stato fatto negli ultimi giorni, perchè non sono poi così divertenti.

I problemi non sono nell'organizzazione che è perfetta, non vedo nemmeno problemi per il campo di volo o per le possibilità del posto che sono eccellenti, e naturalmente nemmeno per il tempo che è sempre buono; vedo piuttosto il problema maggiore nel fatto che molto probabilmente, purtroppo, Rieti verrà scartata dalla maggior parte delle nazioni, o nemmeno presa in considerazione, perchè è loro opinione che non le si darà nessuna chance. Noi tedeschi abbiamo imparato a conoscere Rieti gli anni scorsi e quindi potrete sempre contare sui nostri voti, ma non posso sapere le altre nazioni: Francia, Inghilterra e Americani cosa ne diranno.

ULI SCHWENK

L'anno scorso per la prima volta ho volato in lega due, purtroppo quest'anno non ho avuto la possibilità di venire per il Campionato Nazionale, al quale parteciperò l'anno prossimo.

Tuttavia mi è piaciuto veramente tutto quanto, lo spirito amichevole è davvero particolare al contrario di quanto accade in Germania dove i piloti sono molto agguerriti, qui invece c'è molta più amicizia, che è molto meglio.

Questo è tutto, le interviste non sono proprio il mio forte!

BOURGARD

Credo che il livello dell'organizzazione permetta di pensare a questo tipo di competizione a Rieti, credo però che causerà dei problemi ai piloti che sono per lo più dei piloti di pianura.

Abbiamo constatato quest'anno una piccola differenza nel tipo di organizzazione in confronto agli anni scorsi, credo ci sia un periodo di transizione che spero verrà certamente superato per il 1985 anno in cui pensate ai Mondiali.

Innegabilmente le condizioni meteo non daranno nessun problema, il paese si presta benissimo a questo tipo di organizzazione, l'unico mio dubbio è sulla posizione dei piloti di pianura rispetto ad una regione che è montagnosa.

SANDER

Credo che questo Campionato sia organizzato molto bene, è la seconda volta che ci vengo, l'organizzazione mi pare eccellente dal punto di vista di un campionato mondiale, le possibilità di organizzarlo paiono certe, il solo problema saranno i piloti di pianura rispetto a questa regione montagnosa che probabilmente richiederà un periodo di allenamento molto lungo per loro.

Bravo Angelo!

Organizzazione buona salvo il problema della chiusura traguardo!

Sarebbe opportuno ritornare a quanto si è sempre fatto (e che si fa in tutte le gare anche all'estero) in modo da non creare spiacevoli equivoci per tutti i concorrenti.

Altra osservazione da farsi riguarda la durata del campionato che risulta troppo lunga. Non dobbiamo dimenticare che oggi esiste per la maggioranza dei piloti il problema della famiglia.

Molti arrivano a Rieti con mogli e bambini e con tende, roulotte ecc. Il far permanere per tanti giorni la famiglia sul campo con 38 e più gradi non so se risulta produttiva alla forma sia fisica che psichica dei piloti.

Ritengo che un campionato con sette o otto gare valevoli e quindi con dieci giorni di permanenza in campo sia più che sufficiente. D'altronde non dimentichiamo che il periodo di gara all'estero non dura più di dieci o undici giorni.

Anche per l'organizzazione lasciando due o tre giorni di intervallo fra i due periodi di gara non dovrebbe nuocere.

Poi fare un calendario di gare compatibile con altre gare all'estero (non parlo di Paderborn 80) in modo da permettere ai piloti di poter essere presenti a concorsi diversi affinando così ancor più il loro bagaglio tecnico per le competizioni.

Con piacere ho rilevato quest'anno che il divario esistente anni fa con i migliori piloti stranieri va continuamente diminuendo. Basta guardare ogni singola prova per riconoscere quanto asserito.

Per quanto riguarda gli handicap non sarebbe ora di finirla? E non parlo solo per la classe libera.

Ho visto per la promozione degli handicap così perversi che il persistere in questa direzione vuol proprio dire non capire niente di volo a vela.

A questo proposito teniamo presente che il terreno di

gara di Rieti non è quello delle grandi pianure dove le «grandes plumes» possono risultare avvantaggiate sugli alianti di minor apertura. D'altronde in tutte le competizioni negli altri paesi molto progrediti nel volo a vela è già da un po' di tempo che non si parla più di handicap.

Non voglio con questo togliere alcun merito al neo campione d'Italia Roberto Manzoni che mai come quest'anno ha dimostrato di essere un pilota di elevata classe internazionale mostrando precisione nella condotta di gara e costanza nei risultati.

L'avrei visto con piacere davanti a Neubert e l'avrebbe meritato!

Nella classe 15 metri corsa, inutile esprimere la gioia di noi di Valbrembo per la netta affermazione di Angelo Gritti che per la terza volta è salito sul podio da vincitore (nel '73 per la lega 2, nel '76 per la Standard e quest'anno per la 15 metri corsa), smentendo così le profezie di qualche suo non estimatore.

La sua vittoria ci ha rallegrato ancor più perchè la squadra dei piloti bergamaschi ha contribuito, sia pure in piccola parte, al suo successo con le notizie in volo durante ogni prova.

La proverbiale grinta e bravura del nostro alfiere hanno fatto il resto.

Bravo Angelo! un pensiero per i mondiali in Argentina ce lo facciamo?

Nella classe Standard un bravo ai solito Perotti senza nulla togliere alla prova di Villani modesto e costante in ogni gara salvo l'ultima dove forse un aiuto più efficace dalla sua squadra lo avrebbe portato da vincitore sul podio.

Un complimento vivissimo a Galetto di Trento, giovane e grintoso. Speriamo continui così.

Sergio Capoferri

Schizzi profani ai margini del XX^{mo} Campionato Nazionale

Con tutti gli occhi puntati sui protagonisti si perdono i fatti ed i personaggi di contorno. Le macchine magnifiche curate come «Stradivari»; i «mostri» scalpitanti come purosangue, presi dal clima di gara, monopolizzano non solo la vita di Rieti durante il Campionato, ma anche la totalità dei commenti della stampa.

Ma c'è tutta una popolazione che anima il campo, brulicando e vivendo una miriade di piccoli drammi, risol-

vendo problemi d'ogni tipo ed assaporando, soltanto di riflesso, le briciole di soddisfazione a lei concesse: a questi Cirenei del volo a vela non dedichiamo neppure un rigo?

IL GENTIL SESSO

Si spazia nel senso più ampio dell'espressione. Si va,

infatti, in senso ascendente dalle figlie di ogni età, alle fidanzate, alle mogli, alle madri e, perchè no, a qualche nonna.

Sono tutte impegnatissime ed orgogliose delle loro mansioni. Profondono a piene mani tutto quanto è necessario per la salvaguardia dell'ottimale stato di forma del proprio uomo.

Si vedono le più accurate pulizie e sapienti applicazioni di prodotti lucidanti come lavoro di routine; ma si raggiungono espressioni di altissima specializzazione tipo gestione di sofisticate stazioni ricetrasmittenti, che chiamate volgarmente «bighe» urlerebbero vendetta al cielo! Per non parlare, poi, della strategia delle frequenze «segrete» che agli ultimi giorni di gara rasenta vertici da pentagono!

Sostengono conversazioni di alto contenuto tecnico e non vanno esenti da espressioni tipo «non avremmo creduto che il nostro (al plurale!) nuovo aliante rendesse in maniera così soddisfacente».

Si è vista una figlia (simpaticamente «direttore sportivo» del padre) minacciare di mettere il proprio «cavallo» a pane ed acqua se avesse ripetuto una prova poco positiva.

Per la dieta poi s'intrecciano a tavola delle occhiate al fulmicotone che possiedono l'effetto paralizzante di certi veleni dei serpenti tropicali!

Tutto questo e molto altro, fasti e nefasti, non perdendo necessariamente mai di vista quelle che sono le loro mansioni abituali, come quella di badare ai figli, i quali in numerosa brigata, in un afoso pomeriggio, decidono (a 5 anni di media) di andare a donne!!

LE SQUADRE

La più originale e simpatica è stata senz'altro quella costituita da due ragazze ed un furgone rosso! Ragazze esuberanti, sempre sorridenti, allegre, scatenate. Senonchè il cavallo pazzo che aiutavano ha insistito in una numerosa serie di variati fuori-campo, tale da causare la progressiva impolveratura del furgone e la ineluttabile perdita dello smalto delle simpatiche aiutanti. Le poverine si sono viste una sera, anzi a notte fonda, sedute in un noto ristorante in stato precomatoso che tentavano di nutrirsi... ad occhi letteralmente chiusi!

E la squadra femminile dell'equipaggio femminile? Si sono presentate in maglietta rosa uguale per tutte (se n'è interessata perfino la TV) con un enorme impegno di sostenere il proprio pilota, della quale andavano orgogliosissime. Peccato che qualche acciaccio influenzale abbia tolto loro le soddisfazioni che meritavano.

La squadra sicuramente meno baciata dalla fortuna e quella composta nella maniera più strana è stata quella costituita da un esperto pilota che ha aiutato un amico al quale ha prestato, oltre che l'opera, anche il proprio aliante. Il discorso scherzoso di reciproci, favolosi ingaggi si è sviluppato soltanto per pochi giorni. Subito è intervenuta una leggera scassatura rimediata peraltro al solito prezzo di notti insonni; poi la catastrofe: l'aliante distrutto. Rallegramenti per l'incolumità del pilota e pensiero della sera: le squadre così munifiche saranno

ben viste sù dove vanno a finire tutte le termiche?

Altra squadra degna d'ogni elogio era costituita da una gentile signora, anche lei gratificata d'una notevole frequenza di fuori-campo. Si muoveva imperturbabile al richiamo dell'altoparlante senza neppure un impercettibile segno di stizza. Anche lei, però, verso la fine del Campionato, al fatidico richiamo, non poteva più celare un'allucinante espressione di terrore. Gli occhi tradivano un diffuso senso di disperazione ed ha potuto sostenerla soltanto un'encomiabile forza di volontà.

I PADRI

Non molto numerosi, ma c'erano anche loro a sovvertire la consuetudine del padre-padrone che monopolizza tutte le potestà, oltre a quella patria!

Dice... ma s'impegnano alla loro età? Certamente devono sostenere con l'impegno fisico quello finanziario! Lavaggi, piccole riparazioni, sapienti messe a punto, grandi travasi giornalieri tipo ballast, schieramenti quotidiani e poi consigli, tanti consigli, anche quelli non richiesti!

Se n'è notato uno che cercava d'ammazzare la tensione dell'attesa nei modi più strani: all'ultimo si era ridotto allo scopone. Ogni qual tratto, però, non poteva trattenersi dal lanciare messaggi radio semi anonimi, dei quali però tutti conoscevano la provenienza, anche la Commissione Sportiva!

Un altro, percorrendo decine di chilometri in bici da una biga all'altra, da un crocchio all'altro, ricomponeva mentalmente, come un mosaico, tutta la gara ed i piazzamenti dalle sporadiche notizie raccolte. Poi attendeva gli arrivi con un potente binocolo conficcato nelle orbite, quasi sperando che il medesimo possedesse uno strano potere di attrazione nei confronti di un certo aliante.

Assieme, in quel dei 35 gradi all'ombra, hanno coniato una scala di valori dei vari periodi in cui si divide l'attesa; ed ogni riferimento agli autori è puramente casuale!

La prima ora di gara è stata definita «calma apparente»; questa si trasforma più tardi in «attesa snervante» per diventare, in prossimità degli arrivi, «angoscia stressante».

Con bella dimostrazione di obiettività ed autocritica i nostri ci ridevano anche, però si rimettevano soltanto a cose fatte, quando poteva subentrare la «soddisfazione rilassante»!

Durante gli ozi invernali, sempre più lunghi del desiderato, ricordiamoci anche di loro, dei cosiddetti personaggi di secondo piano perchè, oltre a farci sorridere, portano un valido ed entusiasta contributo al nostro volo a vela.

L. G.



IL QUESTIONARIO

Conclusi i XX Campionati Nazionali, finita la vacanza volovelistica, riprendiamo le consuetudini e tra queste anche quella del questionario, affinché tutti i concorrenti possano sintetizzare con uno scritto le vicissitudini di queste intense giornate volovelistiche.

Come sempre poniamo le domande ai concorrenti invitandoli a risponderci in piena libertà d'opinioni e di argomenti.

Alle Redazioni Territoriali l'invito ad una sollecita distribuzione dei questionari che dovranno essere rispediti a Como, in Via Partigiani n. 30.

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploits e sulle difficoltà incontrate*
- 2) Considerazioni sull'insieme delle prove e dei risultati della rispettiva Classe o Categoria.*
- 3) Ritenete opportuno che i concorrenti siano maggiormente rappresentati nella commissione per la scelta dei temi?*
- 4) Qual è la vostra opinione circa la formazione di una «giuria» eletta dai concorrenti — fatta salva l'autorità della C.S.O. — per l'esame dei casi che esulano dall'ordinaria amministrazione, un po' a similitudine di quanto avviene per i Mondiali?*
- 5) Avete rilievi o suggerimenti per gli organizzatori?*
- 6) Considerata l'esperienza fatta negli ultimi due anni, pensate che il calendario dei C.N. possa o debba essere cambiato?*

Ecco qui di seguito le risposte pervenuteci a tutto il 22 ottobre:

VERGANI

- 1) Si poteva far meglio sia nella Libera che nei Biposti. Comunque, agli effetti della «grinta», che poi deriva dalla voglia di volare, 22 prove praticamente consecutive sono un po' troppe. E' fatale che il secondo Campionato venga preso un po' sottogamba.
- 2) La libera si è comportata abbastanza bene. Lo scorso anno i risultati della 15 metri spesso sono stati uguali a quelli della Libera ed in qualche caso migliori; quest'anno no. Occorre tuttavia tenere in conto che molti validi piloti erano assenti per i «premondiali» di Paderborn. La lunghezza delle prove nella Libera è stata regolare, forse nelle ultime giornate si poteva allungare un po'; invece nella Biposti sono stati un tantino eccessivi. Secondo il mio parere sono ugualmente da evitare gare troppo corte come quelle troppo lunghe. Per il funzionamento corretto del sistema di attribuzione dei punti e degli handicap occorre che i rientri siano quasi il 100%. Se poi una gara deve essere di velocità, non ha senso che diventi di distanza perchè la maggior parte rimane fuori campo. Questo di spostare una prestazione di velocità con temi di grande distanza è una mania di alcuni organizzatori stranieri che non dobbiamo seguire. Una gara è riuscita quando per concludere il tema occorrono 3-4 ore di volo: non meno e non più.
- 3) No. è da evitare l'eccesso di assemblearismo e di discussioni. Basta un solo concorrente a turno come si fa ora.
- 4) Senz'altro il Jury che decide una controversia fra

C.S.O. o Direzione di gara e concorrente deve essere al difuori ed al disopra delle parti.

- 5) Si: piloni nuovi; inserire nell'organigramma un addetto alle Pubbliche Relazioni (premi, cerimoniale, stampa e propaganda, contatti coi periodici stranieri specializzati, fotografie, animazione delle giornate di riposo eccetera).
- 6) Il periodo ideale è fra il 15 luglio ed il 15 agosto.

AVANZINI

- 1) Ho volato i 20 C.N.v.aV. per la prima volta in categoria Promozione. Ero venuto a Rieti con l'unico obiettivo della Promozione: oltre a questa ho anche ottenuto un buon piazzamento in classifica. Non me lo sarei aspettato. Forse tutto questo è anche il frutto della lunga preparazione fatta durante l'anno, perciò ne approfitto per ringraziare chi mi ha aiutato e seguito in questo mio primo vero incontro con il Volo a Vela di performance.
Unica difficoltà: il volare con l'aliante carico d'acqua; non avevo mai provato.
- 2) Credo sia la prima volta che si riesce ad articolare un Campionato Promozione su ben 11 prove; quando la meteo lo permetteva la Commissione non ha esitato ad assegnare temi abbastanza impegnativi. I risultati a livello generale sono stati buoni, basta guardare le (velocità) medie orarie.
- 3) Va bene così.
- 4) Potrebbe essere un'iniziativa molto valida, che sa-

rebbe servita molto durante lo svolgimento del Campionato Promozione.



5) —

6) E' il primo anno che corro e il calendario così articolato, almeno per ora, mi va bene.

RASERO

- 1) Un buon inizio poi, alla terza prova, per la troppa fretta nel lasciare una termica son finito fuori campo compromettendo pesantemente la classifica. Visto il distacco mi sono poi tenuto sul «prudentino», anche nell'intento di non scassare. Condizioni spesso povere in partenza, con plafond bassi, ma il tutto accettabile pur senza entusiasmi. Non mi lamento, è andato bene anche così.
- 2) Le prove in generale sono state corte e le velocità medie abbastanza modeste. A Rieti dopo il 15 agosto la musica meteo cambia decisamente, e l'organizzazione non può far altro che prendere quello che trova.
- 3) Nella scelta dei temi può bastare un solo concorrente, ma deve essere veramente esperto.
- 4) Sono favorevole ad una «giuria» eletta dai concorrenti.
- 5) La perfezione è raggiungibile? Comunque grazie, Organizzazione.
- 6) Sì, il calendario deve essere anticipato, ed il 15 agosto i C.N. devono essere finiti.

PRONZATI

- 1) Bene, soddisfacente... certo che puntando al primo posto occorre sapersi accontentare se non ci si riesce (... e quando si perdono 100 punti per non avere il PV nel fotogramma).
- 2) L'insieme delle prove è stato più che soddisfacente, ho l'impressione che qualche prova potrebbe essere fatta su percorsi maggiori con partenza (specie quando il traguardo è a Pian di Rosce) anticipata.
- 3) Lo auspicherei in senso generale. Ma quando la commissione è competente e conosce bene la zona e le caratteristiche del terreno i rappresentanti diventano meno importanti.
- 4) Sì, penso che un «giuri» possa risolvere qualche caso spinoso o che in qualche modo esce dai normali schemi e per il quale l'applicazione letterale della norma lascia tutti insoddisfatti.
- 5) Penso più a dei ringraziamenti e a delle congratulazioni per la qualità del lavoro svolto, che a dei rilievi.
- 6) Al calendario deve essere posta molta attenzione, senza preconcetti, con la piena coscienza che il campionato italiano come data e come struttura (composizione classi) ha soddisfatto molti. Cambiamenti possono creare problemi e insoddisfazioni. Importante considerare che il periodo delle Ferie non può non essere tenuto presente.

Nota personale: visto l'importanza che va assunto il campionato dei Biposti non sarebbe il caso di mettere mano al problema della sensibile disomogeneità delle macchine applicando degli opportuno fattori correttivi?

MANZONI

- 1) E' stato finalmente il mio anno di grazia dopo 19 anni dal mio primo Campionato (allora ero arrivato terzo). Considero un grande risultato l'aver conquistato il titolo italiano, vincendo quattro prove e rimanendo costantemente in testa alla classifica generale.
Le principali difficoltà incontrate sono derivate dalla tattica di volo adottata dopo le prime due vittorie: taglio del traguardo tra i primi, volo solitario con condizioni più difficili. Questo tipo di volo più impegnativo anche se meno veloce si è rivelato più sicuro nei temi «al limite» e ha neutralizzato alcune «disavventure».
- 2) Le prove sono state ben scelte e le medie realizzate, malgrado condizioni spesso difficili, sono state elevate, segno evidente del continuo miglioramento del livello di tutti i piloti italiani.
- 3) Sì, ma solo se da piloti che amano le gare di velocità e non quelle di distanza libera.
- 4) La ritengo inutile.
- 5) Installare il terminale video dove sia possibile sedersi: le emozioni delle classifiche in tempo reale nel corso degli arrivi sono troppo intense per i piloti.

- 6) Bisognerebbe tendere all'organizzazione di un mese di Campionati, con quattro gare distinte per classe.

GIUSTI

- 1) Considerazioni sui propri risultati! La imprevista e improvvisa decisione della Commissione, presa alla vigilia del Campionato di considerarmi alla stregua degli stranieri mi ha tolto gran parte dell'interesse. Questa decisione, da me accettata ma non certo desiderata ha influenzato negativamente tutto l'andamento della mia gara. Senza una valida posta in gioco, mi sono accontentato di rientrare sempre, rischiare poco e ottenere un piazzamento onorevole.

Da questo punto di vista sono soddisfatto, da altri no!



- 2) Undici prove sono molte; o ridurre il numero dei giorni di gara o avere il coraggio di dare dei giorni di riposo anche se il tempo è volabile.

I temi di gara sono stati appropriati nella grande maggioranza dei casi anche se non certamente leggeri. Il livello dei piloti è migliorato in generale ma debbo dire che Villa, Avanzini e Spelta hanno dimostrato di essere certamente i più preparati. Hanno condotto una gara pulita, con idee, con pochi errori, con una regolarità esemplare ed hanno largamente meritato i primi tre posti in classifica.

Ottimo fra i più giovani Paolo Fraenza, era alla sua prima gara e senza far chiasso si è guadagnato la qualificazione, che con l'80% è sempre «molto» difficile.

- 3) Ho dei seri dubbi sulla opportunità della partecipazione dei concorrenti alla scelta dei temi perchè il parere è troppo influenzato dal proprio modo di volare, dalla propria posizione in classifica, dall'umore del giorno, ecc. C'è chi vuole il tema lungo, chi corto, chi vuole riposare, chi vuole guadagnare posti in classifica; se la Commissione è formata, come normalmente, da gente esperta che conosce bene Rieti ed il suo tempo, non ha certo bisogno di suggerimenti per la scelta dei temi.
- 4) Sulla «giuria» di concorrenti per esaminare i casi particolari al di fuori dell'ordinaria amministrazione sono completamente d'accordo; ne abbiamo sentito il bisogno.

L'importante è che sia un organismo snello e di intervento straordinario e che non diventi un intralcio al normale lavoro della Commissione.

- 5) Quando persone, che sono anche amici di cui si ha stima, dedicano mesi del loro tempo e del loro riposo ad un lavoro ingrato per permettere ad altri amici di passare le loro vacanze volando in quell'incanto volovelistico che è Rieti, non sono facili le critiche ed i rilievi.

Tra le tante lodi meritate, vorrei dimenticare qualche leggerezza e qualche discriminazione spiacevoli.

- 6) Per il Calendario; va benissimo così.

QUAZZONI

- 1) Considerando che questa è la prima volta che volo a Rieti, con nessuna esperienza di competizioni, ritengo abbastanza soddisfacente il mio risultato. Certo, sarei potuto andare meglio, ho commesso molti errori e l'entusiasmo mi ha giocato a volte brutti scherzi.

Sicuramente però portare a termine un campionato di 11 prove è già una bella soddisfazione.

- 2) I temi sono stati tutti molto interessanti, e non mi hanno creato particolari difficoltà. La classifica della categoria Promozione ha senz'altro rispecchiato le reali capacità di ogni pilota perciò il campionato mi sembra pienamente riuscito.
- 3) Certamente. I concorrenti scelti debbono però essere coloro con la maggiore esperienza.
- 4) E' molto favorevole.
- 5) L'organizzazione ha avuto qualche lacuna. In particolare mi riferisco alla mancanza di trainer.

GRITTI

- 1) Exploits veri e propri nessuno. Corsa regolare, molto combattuta, specie con i due più vicini avversari: Pronzati e Urbani, incerta fino all'ultimo e perciò più esaltante.

La squadra di Valbrembo mi ha molto aiutato facendo un ottimo gioco, specie negli ultimi giorni, e sono perciò molto grato a Mussio, Rizzi, Balzer e Capoferri (credo che siano stati in tale circostanza la squadra più affiatata).

- 2) Molto elevato il tono competitivo e la qualità delle prestazioni della classe Corsa. Una spanna sopra tutti Alvaro D'Orleans.



- 3) Va bene come quest'anno.
 4) Non mi sembra necessario.
 5) Maggior serietà nella definizione: chiusura del traguardo.
 6) Sarebbe utile tenere conto del calendario di altre gare all'estero, specie di quello di Vinon, eventualmente spostando o accorciando il nostro di qualche giorno.

VILLA

Dopo ben 2 campionati in categoria Promozione, 2 garete durante le quali non ero mai riuscito a totalizzare la piena percentuale necessaria per passare in Nazionale, quest'anno finalmente sono riuscito a combinare qualcosa (!) di positivo.

Il merito di questo modesto risultato, che spero con

molti dubbi gli anni confermino, è di tutti i volovelisti. Vorrei sentitamente ringraziarli ad uno ad uno, ma ci vorrebbe l'intero «Volo a Vela». Comunque grazie a tutti.

Rivedendo il campionato promozione...

- 1) Situazione meteo generale:

Giove Pluvio in sciopero e un bellissimo sole caldo hanno permesso lo svolgersi di ben 11 prove, di cui 10 valide e 2 con temi superiori ai 300 Km.

Risultati:

senza falsa modestia i miei risultati sono stati mediamente buoni. Per quello che mi aspettavo, buonissimi.

Exploits particolari non ne ho fatti, tranne il riuscire per quasi tutta una prova a non parlare sulla 122,6.

Per le altre volte chiedo perdono.

Grosse difficoltà non ne ho incontrate.

- 2) Nell'insieme il campionato '80 è ben riuscito.

A parte le due prove post fronte (5° e 6°), le altre sono state ben scelte, anche se Don Plinio leggendo le mie considerazioni meteo, per alcune gare avrà inteso l'opposto.

Effettivamente qualche volta i temi avrebbero potuto essere più lunghi, altre più corti, ma valutazioni di questo tipo possono essere fatte solo a posteriori. Durante queste gare ho provato e constatato la validità del volo in gruppo e in coppia.

Assieme al bravissimo Luciano ho fatto le migliori medie e scelte; con Giusti, Spelta, il Turista (alias Paolo), Marten, Perolino e Desti ho verificato l'efficacia del volo di gruppo in situazioni povere e secche.

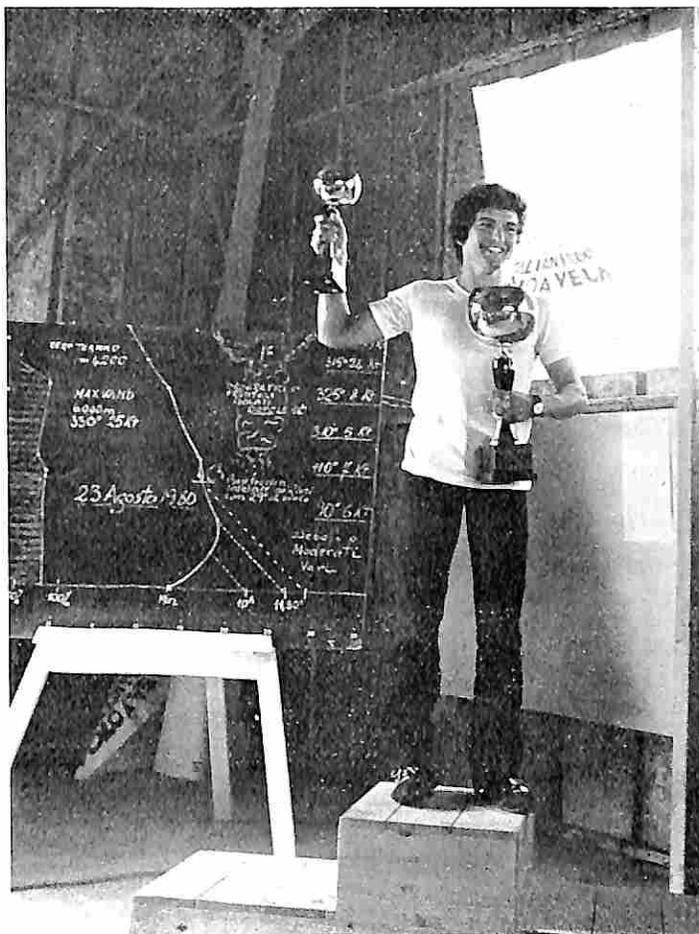
- 3) Ritengo che la Commissione debba avvalersi della collaborazione dei Volovelisti esperti nella scelta dei temi, in tal modo da ridurre al minimo le possibilità di errore.
 4) Sono pienamente d'accordo che venga istituita una giuria («I Castigadores») eletta dai concorrenti e composta da due rappresentanti di ogni Aeroclub presente e da 3 o più concorrenti casuali.

Questo per evitare i notevoli squilibri di giudizio avutisi negli ultimi 3 campionati, da quando; con la mia sospensione da una gara giustificata da validissimi motivi, ha avuto inizio la serie di provvedimenti disciplinari a scapito dei concorrenti che commettevano evidenti errori.

Durante quest'ultimo campionato il concorrente Spelta, ad esempio, avrebbe dovuto essere escluso perlomeno da una gara per giustizia e lealtà nei confronti dei concorrenti precedentemente puniti anche per fatti di minor gravità e pericolosità.

Personalmente sono comunque pienamente d'accordo con la decisione presa dal C.S.O. nei confronti di Spelta.

I provvedimenti disciplinari per me non devono infatti assolutamente compromettere la posizione in classifica del concorrente punito, ma eventualmente la sua attività volovelistica sportiva dell'immediato periodo annuale successivo.



5) L'organizzazione preposta ai servizi di gara a parte qualche piccola riserva ha funzionato.

Traguardi: il traguardo di montagna non presenta alcun problema, mentre quelli di Rieti ne ha di grossi:

a) I concorrenti dovrebbero essere più disciplinati;
 b) Dovrebbe essere fissata una zona, settore circolare definito, entro la quale è possibile prenotarsi. In tale modo si eviterebbero le lunghe attese.

c) Il traguardo dovrebbe utilizzare 2 frequenze: la 123,5 per le procedure di prenotazione, e una 2a per le altre comunicazioni, questo per evitare le confusioni che regolarmente si generano.

Meteo: eccezionale la trovata del nostro meteorologo Don Plinio: la gara meteo.

Tale questionario permette l'approfondimento e la comprensione del volo appena terminato anche dal punto di vista meteorologico. E' un valido metodo per accrescere le nostre conoscenze e capire i nostri limiti.

Promozione e non: buona la formula adottata quest'anno; peccato per il disguido involontario alla premiazione.

Logistica: per evitare inutili rischi proporrei di **viare come zona di parcheggio alianti**, mezzi roulotte e tende **la zona sud della pista**. Allestirei invece una zona più organizzata e confortevole nella zona W detta Sahara.

6) No.

"DE REGOLAMENTO" ancora di A. Villa

1° osservazione:

La quinta prova del Campionato Promozione è stata annullata per l'articolo 18.1. (Motivi ufficiali e non).

1) Uno dei concorrenti rientrati in campo ha fotografato il P.F. del pilone dalla zona A.

2) I concorrenti che hanno rinunciato volontariamente al tentativo di svolgimento del tema, volontariamente perchè nelle condizioni di poterlo tentare, sono stati giustamente (vedi: A regolamento) considerati partiti (art. 19,2,1 N) e quindi facenti parte del conteggio 20% di N.

Per evitare valutazioni di questo tipo proporrei per il futuro la seguente modifica che non è altro che una interpretazione un po' diversa del regolamento vigente.

1) Nel caso che esista il pilone nel fotogramma e l'errore commesso sia di tipo fotografico, la validità di tale foto al fine del conteggio dei piloti che hanno sorvolato il pilone non deve essere compromessa.

La foto deve comunque essere normalmente penalizzata, cioè essere considerata non valida.

2) I concorrenti che rinunciano al tentativo di compiere il tema devono sportivamente riconoscerlo con lealtà e devono essere considerati **non partiti**.

2° osservazione:

Il fattore correttivo «Handicap» deve essere applicato non sul punteggio ma bensì al tempo o ai Km percorsi.

Le argomentazioni a sostegno di tale suggerimento sono contenute nel Volo a Vela n. 124-125 a pag. 226-227, articoli a cura di Alvaro de Orleans e di Smilian Cibic.

3° ed ultima osservazione:

Secondo il mio punto di vista non dovrebbe esistere il fattore riduttivo, handicap, e ogni prova dovrebbe dare al 1° classificato 1.000 punti. Se durante un campionato sfortunato con poche prove di cui solo una valida pienamente, un pilota dovesse commettere un grave errore proprio nella prova valida al 100 per cento questi, anche vincendo tutte le altre prove non avrebbe più la possibilità di rimontare in classifica.

POLETTI

1) Non ho potuto completare la gara per motivi personali e devo limitare le mie considerazioni alle prime otto prove. Ritengo che con un po' più d'allenamento e un po' più di fiducia nelle mie possibilità avrei potuto fare meglio. Almeno uno dei due triangoli di 300 Km potevo chiuderlo.

2) Il numero delle prove effettuate è abbastanza grande da far ritenere che i risultati finali rispecchino molto bene i valori in campo.

3) Sì, perchè siano di lunga e provata esperienza.

- 4) Favorevole.
- 5) Ritengo opportuno che si facciano affiancare da giovani.
- 6) Va bene così.

CARAFFINI

- 1) Posso dire di essere molto soddisfatto soprattutto per la costanza avuta nel corso di tutte le gare con exploit finale del tutto inaspettato.
Le maggiori difficoltà incontrate quest'anno sono state le uscite molto basse dalla valle reatina verso il lago del Salto.
- 2) Le prove sono sempre state adeguate alle condizioni meteo. Per quanto riguarda le altre classi è la prima volta nel corso della mia piccola esperienza di volo a vela che vedo la classe Standard sempre in coda allo schieramento anche quando si trattava di temi con un divario non proporzionato.
- 3) Ritengo che un pilota sia più che sufficiente se ascoltato.
- 4) Ritengo opportuno avere una commissione di piloti qualificati eletta da tutti i partecipanti in sede di 1° Briefing.
- 5) In tanti anni di campionati è la prima volta che mi si presenta l'occasione di poter criticare la Commissione di gara solamente per un piccolo punto a mio giudizio non chiaro, sulla chiusura del traguardo di arrivo.
Per il resto nulla da eccepire.
Ottima la linea di partenza.
- 6) Secondo me il calendario di quest'anno era perfetto.

MARGHERITA ACQUADERNI

- 1) Non sono stata molto soddisfatta dei miei risultati a Rieti, forse dovuti anche all'influenza negativa causata dai frequenti e purtroppo gravissimi incidenti avutisi.
Mi sono comunque resa conto del mio più grosso difetto: il non sapere impostare le planate d'arrivo nelle quali perdo regolarmente parecchi minuti.
La difficoltà più grande è stata per me rappresentata dalla partenza sempre piuttosto tarda per la nostra classe e che quindi non permetteva un secondo taglio di traguardo in caso di errore.
- 2) Risultati buoni nel complesso, anche se ancora una volta in testa si sono visti nomi stranieri.
La scelta delle prove mi è sembrata sempre adeguata anche se ripeto le partenze sempre troppo tardi, soprattutto per la classe Standard.
Troppa poca disciplina fra i concorrenti nei roccoli, anche da parte degli stranieri che ritengo dovrebbero almeno avere l'obbligo di stare in ascolto sulla stessa frequenza: un po' di inglese tutti lo sanno parlare nella peggiore delle ipotesi.



- 3) Penso si incorrerebbe nel rischio di avere troppi pareri e magari discordi.
- 4) Mi sembra un'ottima idea.
- 5) Molto efficiente il traguardo di partenza.
Troppa poca chiarezza da parte degli organizzatori su alcuni punti importanti quali la chiusura del traguardo di arrivo.
Se è vero che ospiteremo i Campionati Mondiali, bisognerà abituarsi a ragionare in termini di rigore ed assoluta chiarezza, come avevamo trovato nella organizzazione degli ultimi due anni.
- 6) Preferisco il calendario come ora: evita tanti problemi di ferie frazionate e rimane un piacevole raduno per tutti.
Non mi sembra che per ora il numero degli allianti di Categoria Nazionale imponga una disciplina di questo genere.

CAVALLI G.

- 1) Risultati molto buoni fino alla ottava gara. Alla nona gara c'è stato l'incidente nella Piana di Avezzano.
Circa le difficoltà, a parte le giornate di notevole foschia e di caldo eccezionale, Rieti è sempre Rieti.
- 2) I temi sono sempre stati giustamente assegnati ed i risultati sono stati soddisfacenti. E' sempre una

nota dolente che un italiano non riesca quasi mai ad arrivare primo assoluto.

- 3) Ho molta fiducia nella scelta dei temi da parte della Commissione in quanto il nostro Plinio è quasi immune da errori, meteorologicamente parlando.

Per quanto riguarda i concorrenti, che la Commissione sceglie di volta in volta quali consiglieri, non sempre sono d'accordo.

- 5) Gli uffici dell'organizzazione non erano in qualche occasione a disposizione dei concorrenti (vedi chiusura anticipata nelle ore serali).

- 6) No.

Carissimo Lorenzo,

Con una sobrietà da Gazzetta Ufficiale il nostro sfortunato Cavalli ha accolto il tuo invito e ha dettato alla moglie, nella lontana Unfall Klinik di Murnau, le note che dattiloscivo per VOLO A VELA.

Già che il foglio è in macchina concedi anche a me la possibilità, anche se non concorrente, di collaborare brevissimamente, eccitato da quel punto 5) tanto provocatorio quanto lato.

Il servizio telefonico, in una competizione o in una famiglia, è oggi indispensabile. Viene prima dell'energia elettrica.

Ma a Rieti 1980, quando arrivano le grandi prove di Walsberger (prima dato disperso e poi rinvenuto morto) e di Cavalli (ricoverato con prognosi riservata in un ospedale non attrezzato dal quale deve essere urgentemente trasferito via aerea a seicento chilometri di distanza) il telefono ti si presenta così: un apparecchio protetto da lucchetto e l'altro da una gettoniera.

Se poi è giornata di riposo (e Walsberger è sempre disperso) il telefono suona in arrivo ma l'apparecchio non è raggiungibile per via della porta d'ingresso all'ufficio chiusa a chiave. La porta verrà poi forzata.

Chi non è mai stato all'Ospedale Generale Provinciale della Marsica Santi Filippo e Nicola di Avezzano non può capire in quali condizioni un ferito grave come Cavalli si potesse trovare. E quale fosse l'urgenza di trovare, da parte dei suoi amici operanti in Rieti, un servizio aereo che lo portasse a Lecco per un delicato intervento alla spina dorsale e un altro non meno impegnativo alla gamba sinistra.

Facciamola breve.

Dopo alcune centinaia di gettoni spesi senza combinare nulla (l'altro apparecchio aveva sempre il lucchetto), spinto da una buona dose di rabbia, decido di agganciare la roulotte, di affidare a due fedeli amici la responsabilità della squadra impegnata in promozione (nove piloti) e di fare seicento chilometri. Col freddo nelle vene.

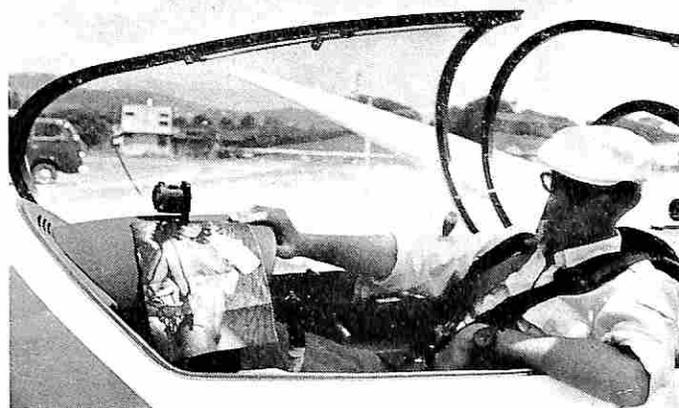
Finalmente posso iniziare da un apparecchio non condizionato — il giorno dopo, però! — quella in sé stupida operazione che ha permesso di reperire il «Lear Jet» sanitario elvetico.

E' accaduto questo. Perché l'episodio non si ripeta è bene che lo sappiano in molti. In modo tale che: **primo**, chi ancora crede che il telefono serva, in una gara di volo a vela, solo per i «fuori campo», cambi rapidamente convincimento; **secondo**, chi tra i piloti ancora crede che il soccorso aereo scatti come per incanto (il perfetto intervento per il caso Moltrasio sul Coscerno si chiama Colonnello Alfredo Bombardini), cambi altrettanto rapidamente il proprio convincimento.

Devo poi aggiungere e ripetere per la decima volta che ogni ente in gara, sia con un pilota o con diciassette, deve avere — a termini di regolamento — un capo-squadra, con tutti gli attributi che al ruolo vengono dati dal regolamento dei campionati mondiali.

Cosicché, se la Direzione di Gara non può o non vuole intervenire nella sfera della sicurezza e del soccorso, tutto allora (compreso il telefono) passa sulle spalle del Signor Capo-Squadra. Con automatica restituzione della tranquillità alle coscienze ufficiali.

Egidio Galli



Il cruscotto del Viscardo. L'atmosfera del Campionato Biposti è più rilassante ma l'agonismo rimane sempre acceso. E' un Campionato che merita di essere difeso e pubblicizzato per una miglior qualità di contenuti e per una maggior partecipazione di piloti, anche stranieri ben s'intende.

In parole povere: le iscrizioni vanno fatte a tempo debito; i piloti non devono invocare fatiche precedenti; chi si è iscritto deve portare a termine l'impegno e non considerare la partecipazione come un semplice supplemento di vacanza volovelistica da interrompere alla prima telefonata.

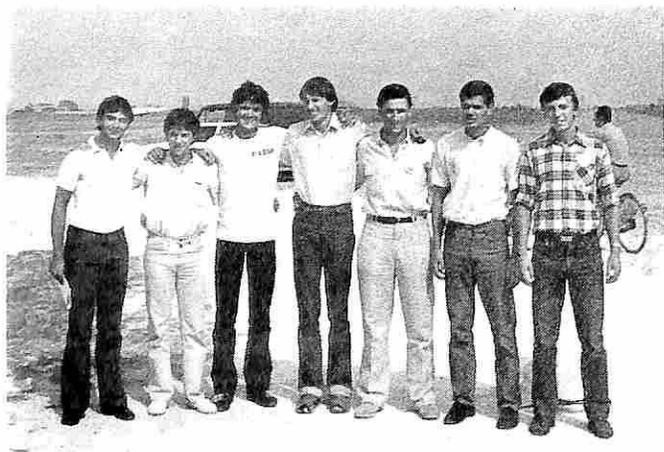
Per gli stranieri è sufficiente una buona, chiara e tempestiva informazione.

E' ovvio che lo stesso discorso vale anche per l'altra parte del tavolo.

— purchè lo siano veramente e non «svizzeri» resi tali dall'improvvisazione.



Ferruccio Piludu ha confermato il suo titolo nei bi-posti. E' indubbiamente bravo e speriamo che un giorno ci scriva le sue tecniche, visto che è sempre impegnato in mille posti e sul campo spesso arriva appena in tempo per indossare il paracadute, decollare, chiudere il circuito e ripartire verso altri impegni di lavoro.



I giovani leoni. L'eterogeneità dei piloti e delle macchine nel Campionato di Promozione ed i fattori correttivi, possono indurre una certa confusione anche nei giudizi. E' però evidente che la selezione operata in 10 prove (11 in realtà), ha una sua indiscutibile validità. Così come indiscutibile è la realtà dei «giovani leoni» che stanno uscendo dalla Promozione, molti dei quali «figli d'arte», che nei prossimi anni vedremo impegnati con i più titolati.

E' logico e comprensibile il loro spirito combattivo, non è però il caso di «precipitare», visto che la carriera sportiva volovelistica è una delle più lunghe e di ciò se ne rendano conto anche gli inquieti padri.

Anche qui gli stranieri possono starci bene — il cielo di Rieti non è mai propagandato abbastanza

Anche questo «Rieti 1980» è pronto per l'archivio.

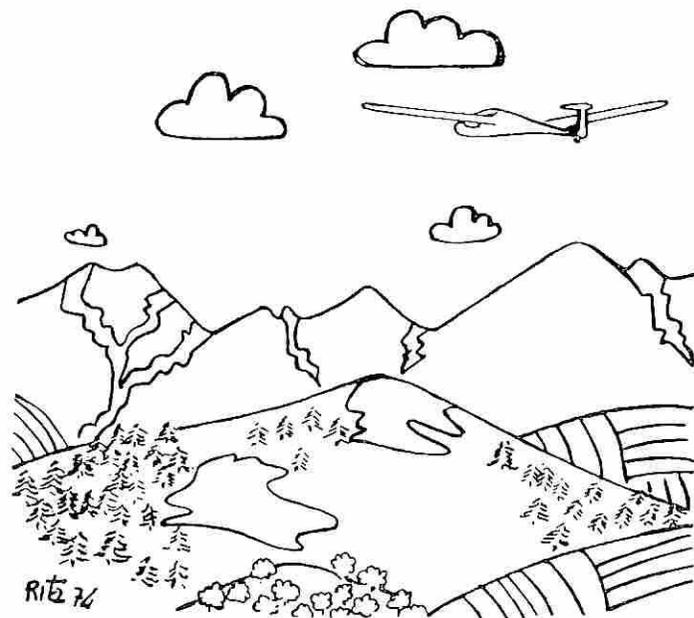
Prima però dobbiamo rivolgere un reverente pensiero alla memoria del pilota austriaco Walsberger — unica vittima in venti anni di campionati nazionali — ed un grazie a coloro che si sono prodigati nelle operazioni di recupero.

Per il resto abbiamo ceduto parole e spazio ai protagonisti che come sempre hanno collaborato, fornendo materia di discussione per l'inverno ormai prossimo. Siamo fiduciosi che tra handicaps, regolamenti, classifiche e calendari non ci verranno meno articoli da pubblicare; da parte nostra, come se non bastasse, alimentiamo il sacro fuoco pubblicando la tabella delle 11 prove svolte dalla Libera e dalla 15 metri, unificando le due classi ed escludendo tutti i fattori correttivi, ed ovviamente anche le penalizzazioni.

Speriamo che questa tabella non si possa più fare ed attendiamo dall'imminente Briefing una conferma in proposito, così come attendiamo dalla CSC, un'assicurazione in merito alle classifiche per «soli piloti occhiazurrini».

A tutti il nostro grazie ed a Cavalli, nella «lontana» Germania, anche i nostri auguri per una completa guarigione.

R.S.



ALIANTI IN GARA - Classe Libera e 15 Metri senza fattori correttivi

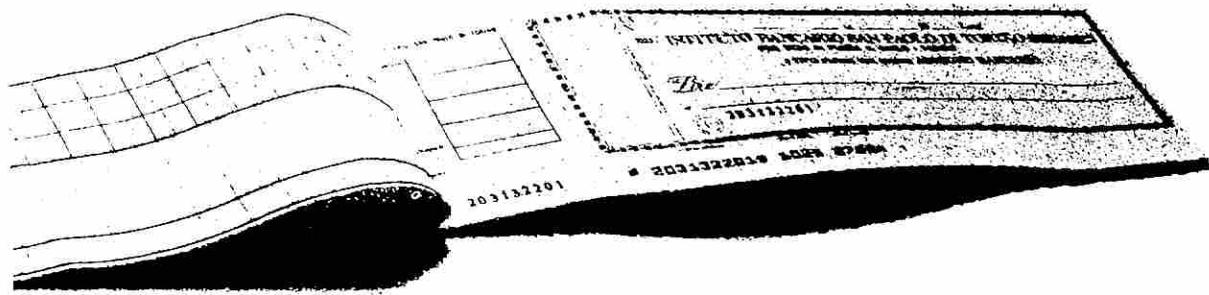
Class.	Aliante	N. di gara	1* 29.07 Rieti - Pettorano s. G. Assisi - Rieti Km 341,5			2* 30.07 Pian di Rosce - L. d. Marsi C. d. Giove - Piediluco - Rieti Km 254,0			3* 31.07 Pian di Rosce - Rivisondoli Meggiano - Rieti Km 298,6		
1	ASW 17	WN	5	4.07.08	967	15	3.06.27	858	3	2.45.41	983
2	Nimbus 2	47	1	3.41.52	1000	7	2.55.07	929	8	2.51.54	945
3	Nimbus 2	SS	6	4.15.46	957	16	3.07.36	851	7	2.51.54	945
4	Kestrel 604	32	10	4.36.15	936	4	2.54.42	932	10	2.54.30	930
5	ASW 20	AJ	14	304,0	716	1	2.45.03	1000	1	2.43.07	1000
6	ASW 17	HF	7	4.26.17	946	2	2.47.36	981	14	2.56.38	918
7	Kestrel 17	36	2	3.52.37	985	6	2.54.46	931	6	2.51.46	946
8	Nimbus 2	GB	38	170,9	403	17	3.09.58	838	4	2.49.03	962
9	Nimbus 2	AG	13	304,0	716	9	2.58.54	904	12	2.55.41	923
10	DG 200	N	23	304,0	716	13	3.03.53	873	18	3.01.22	892
11	Mosquito	A22	4	3.54.50	982	8	2.55.31	926	16	2.58.52	905
12	ASW 17	SC	33	287,0	676	14	3.06.13	859	11	2.54.43	929
13	ASW 20	BC	3	3.53.09	984	28	3.29.03	740	2	2.45.31	984
14	Kestrel 17	68	37	176,4	416	18	3.10.19	836	23	3.15.55	820
15	ASW 20	NS	11	329,0	775	29	3.29.21	728	20	3.03.59	878
16	Libelle H 301 B	LB	21	304,0	716	27	3.23.42	765	17	3.00.58	894
17	ASW 20	4	42	123,9	292	25	3.23.14	768	9	2.52.42	940
18	Nimbus 2	VA	27	304,0	716	5	2.54.50	931	28	3.33.11	748
19	Kestrel 17	M7	32	287,0	676	20	3.17.17	798	21	3.05.27	871
20	Nimbus 2	YZ	36	176,4	416	10	3.00.25	895	5	2.50.47	952
21	ASW 20	FL	19	304,0	716	19	3.12.44	822	35	206,9	246
22	DG 200	VC	28	304,0	716	24	3.22.58	769	15	2.58.14	909
23	Calif A.21	MZ	22	304,0	716	21	3.18.59	789	22	3.06.34	865
24	Mosquito	J	20	304,0	716	42	170,1	173	19	3.02.29	886
25	LS 3	GM	31	287,0	676	23	3.21.26	777	26	3.31.56	753
26	Calif A.21	3	34	287,0	676	33	3.40.08	690	42	113,9	136
27	LS 3	D6	17	304,0	716	32	3.35.22	711	30	3.40.58	719
28	DG 200	5	30	304,0	716	40	227,1	230	31	3.42.15	714
29	ASW 20	1E	29	304,0	716	3	2.50.52	958	41	206,9	246
30	Janus C	AN	15	304,0	716	37	4.14.23	566	32	3.50.16	687
31	ASW 20	NF	24	304,0	716	41	180,6	183	25	3.27.27	770
32	LS 3	AR	16	304,0	716	35	3.46.33	664	34	206,9	246
33	PIK 20 D	R	26	304,0	716	31	3.30.18	734	39	206,9	246
34	Speed Astir	G	41	124,9	294	39	227,1	230	36	206,9	246
35	LS 3	Q	25	304,0	716	26	3.23.15	767	38	206,9	246
36	Kestrel 604	V7	35	176,4	416	22	3.19.53	784	24	3.19.20	805
37	DG 200	MP	40	159,4	376	34	3.41.10	686	27	3.52.49	749
38	Mosquito	KH	43	62,0	146	38	4.22.15	541	37	206,9	246
39	Nimbus 2	OF	12	329,0	775	11	3.02.36	881	13	2.55.56	922
40	PIK 20 D	LZ	39	170,9	403	36	4.01.02	610	29	3.37.04	733
41	DG 200	EC	18	304,0	716	30	3.30.17	734	33	3.58.16	661
42	Nimbus 2	82	9	4.27.56	944	12	3.02.54	879	43	—	0
43	LS 3	RH	8	4.25.42	946	43	158,1	160	40	206,9	246



sanpaolo UP

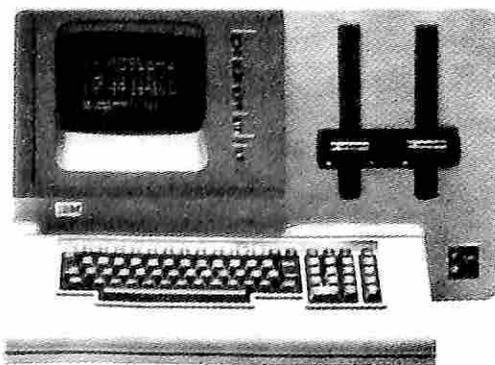
**al Sanpaolo
un conto corrente
su misura**

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



**ISTITUTO BANCARIO
SANPAOLO DI TORINO**

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.*

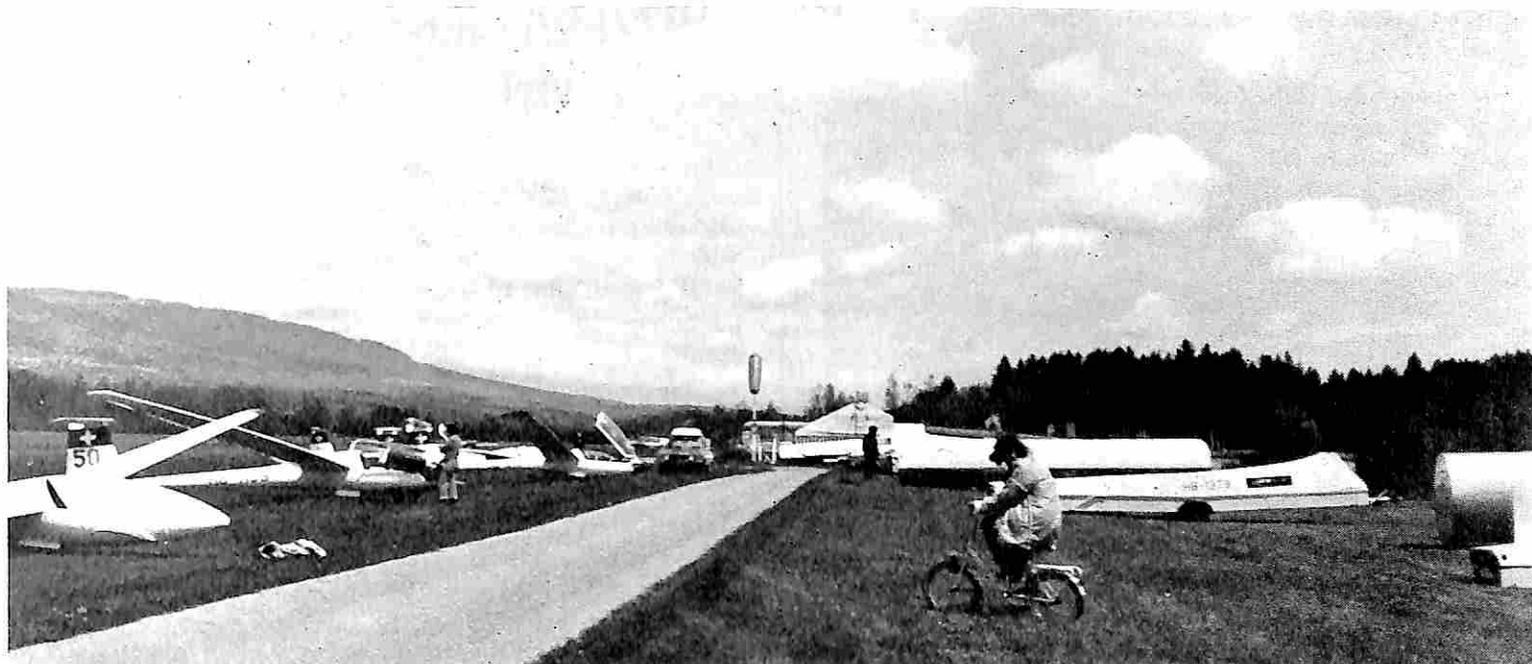
Ma c'è anche un'altra novità: con un semplice colloquio tramite il video del 5120, le stesse persone che già lavorano nella vostra azienda possono imparare da sole ad usare l'elaboratore e ad utilizzare autonomamente i programmi già pronti che la IBM mette a vostra disposizione.

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

*Lire 14.228.500 e 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 Generali
Divisione Elaboratori

Alessandria 0131/443951 - Ancona 071/894662 - Bari 080/235824 - Bergamo 035/212059 - Biella 015/26952 - Bologna 051/409111 - Bolzano 0471/48111 - Brescia 030/221561 - Cagliari 070/302027 - Catania 095/322955 - Cosenza 0984/42735 - Firenze 055/688625 - Genova 010/56351 - Milano 02/6343221 - Napoli 081/668783 - Padova 049/666188 - Palermo 091/587335 - Parma 0521/72944 - Perugia 075/21945 - Pescara 085/691145 - Roma 06/5409271 - Torino 011/871014 - Trento 0461/986640 - Trieste 040/62381 - Udine 0432/21294 - Ve-Mestre 041/958155 - Verona 045/508033 - Vicenza 0444/566514.



MONTRICHER '80

Si sono svolti quest'anno a Montricher i Campionati Svizzeri 1980.50 i concorrenti di cui ben 11 stranieri. Su nove giorni disponibili si sono effettuate 7 prove valide:

15 maggio

Parte solo la classe Standard per un'AR di 175 Km.

Il traguardo di partenza non può aprire a causa delle avverse condizioni meteo. La gara è annullata.

16 maggio

Triangolo di 226 Km per la Standard e 301 Km per le altre due classi.

Qualche difficoltà di rientro per povertà di condizioni.

1° della Standard NAVAS con una media di 100,400 Km/h

1° 15 mt. MUSTERS 110,38 Km/h

1° Libera VON GWINNER 94,46 Km/h.

17 maggio

Triangolo di 300 Km per la Standard, 331 per le altre due classi.

Gara poco selettiva. Condizioni buone e facili per tutti.

1° Standard BADUM 100,6 Km/h

1° 15 mt. MUSTERS 113,5 Km/h

1° Libera BLATTER 115,4 Km/h.

18 maggio

Triangolo di 174 Km per la Standard, 201 per le altre due classi.

Gli alianti cominciano ad atterrare verso le 13,20.

La prova infatti era di velocità e molti concorrenti sono ripartiti ed hanno ripetuto il percorso cercando di migliorare le loro medie.

Vince nella Standard BINGELLI proprio nel suo secondo tentativo con una media di 108,97 Km/h. In 15 mt. è ancora vincitore MUSTERS con una media di 103,54 Km/ora, più veloce del vincitore della Libera OSWALD che otteneva una media di 128,8.

19 maggio

Per tutte e tre le classi triangolo di 170 Km.

Nessuno riuscirà a partire a causa di una copertura che avanza subito dopo i primi decolli. La gara sarà annullata.

20 maggio

Triangolo di 281 Km alla Standard; per le altre due classi invece 355 Km.

Ottima prova questa per la classe Standard ancora una volta si hanno medie molto alte. 16 piloti su 19 rientrano con una media superiore ai 100 Km/h.

Vince NIETLISPACH con una media di 122,69 Km/h.

A causa di un temporale invece i concorrenti delle altre due classi sono costretti a rallentare ed alcuni devono atterrare fuori.

1° 15 mt. TEUNISSE 98,91 Km/h

1° Libera OSWALD 92,97 Km/h.

21 maggio

Triangolo di 175 Km per la Standard, 185 per le rimanenti classi.

La prova per la Standard si svolge davanti ad un fronte temporalesco permettendo ancora medie piuttosto alte.

Primo ancora NIETLISPACH con una media di 109,4 Km/ora. Tutti i concorrenti delle altre due categorie atterrarono fuori campo bloccati da un fortissimo temporale sul secondo pilone.

22 maggio

Giornata di forzato riposo a causa ancora di avverse condizioni meteo.

23/5

Triangolo di 204 Km per la Standard, 230 Km per le rimanenti classi.

Parecchia foschia e condizioni deboli fanno abbassare notevolmente le medie. Vince la Standard BADUM a 81,5 Km/h, la 15 mt. SCHNEIDER con 84,2, la Libera OSWALD con 83,1.

Io atterro all'aeroporto di Nyon, a 20 Km dall'arrivo: sono arrivata troppo presto sul secondo pilone ed un forte acquazzone mi ha costretto al fuori campo.

24 maggio

Per tutti i concorrenti triangolo di 259 Km (doppio triangolo di 129,5).

Condizioni buone. Vince BINGELLI con una media di 104,7 per la classe Standard, WANZENRIED con 114,6 per la 15 mt. e BLATTER con 115,3 per la Libera.

La squadra italiana rappresentata da Pietro Viscardi, Antonio Caraffini e dalla sottoscritta non si è fatta molto onore.

La classifica finale vedeva infatti Viscardi 14°, Caraffini 18° in 15 metri, Acquaderni 18° in classe Standard.

Ritengo comunque l'esperienza valida sotto molti punti di vista. Innanzitutto penso sia un bene abituarsi alla navigazione in luoghi non conosciuti (anche se nel nostro caso si è rivelata abbastanza semplice in quanto tutte le prove si sono svolte sull'asse del Jura).

Anche l'organizzazione nuova non ha creato molti problemi: il taglio del traguardo di partenza era in montagna, la quota del passaggio era definita dal barografo che ognuno doveva obbligatoriamente avere a bordo. Era consentito l'uso del foto-time collegato al barografo, cosa che ritengo molto interessante.

La partenza era sempre alle 10,30 solari e la classe Standard è sempre decollata in testa.

Buona nel complesso l'atterrabilità anche per la presenza di molti aeroporti lungo i percorsi.

Penso senz'altro che l'abituarsi a volare in mezzo a stranieri sia un bene, anche per rendersi conto del diverso modo di volare e dei diversi «trucchi» usati dagli altri.

Margherita Aquaderni

SVIZZERA: modifica delle norme per le visite mediche dei piloti

Un'azione responsabile, condotta da un gruppo di volovelisti svizzeri, capeggiati da Hans Nietlispach, ha portato all'introduzione di nuove norme per le visite mediche obbligatorie per piloti, da parte dell'Ufficio Aeronautico Federale di Berna.

Le nuove norme, in vigore dal 1° gennaio 1981 prevedono:

- per paracadutisti e radiotelegrafisti: nessuna visita medica;
- per volovelisti e piloti di aerostati: una visita obbligatoria prima di iniziare l'attività, mentre le successive visite sono raccomandate;
- per piloti sportivi, anche con brevetto di 3° grado: una visita obbligatoria ogni due anni, indipendente dall'età del pilota.

Le visite vengono effettuate da medici convenzionati ed è possibile un ricorso al medico capo dell'Ufficio Aeronautico Federale.

L'azione dei volovelisti era dovuta all'introduzione di norme molto burocratiche ed onerose nel 1979 che prevedevano per tutte le persone che esercitano un'attività aeronautica (compresi i radiotelegrafisti, ma escluso i deltaplanisti) una visita ogni 24 mesi fino ai 40 anni e ogni 12 mesi dopo.

La memoria elaborata dai volovelisti è essenzialmente basata sul buon senso e rivela certi dati statistici molto interessanti:

- le statistiche svizzere per gli ultimi 15 anni dimostrano solo 5 incidenti aerei (2 a motore e 3 con alianti) dovuti a malessere fisico;
- le statistiche tedesche per gli anni 1973-78 parlano di 7 incidenti di aerei a motore ed altri 7 di alianti dovuti alle condizioni fisiche del pilota, compresi l'influenza dell'alcool, mancanza d'ossigeno o dovuti all'ossido di carbonio;
- in Inghilterra — dove non esiste visita medica obbligatoria — in 10 anni e con 1.670.000 decolli di alianti si sono verificati 4 incidenti mortali dovuti a mancanze fisiche dei piloti, ma in un solo caso una visita preventiva avrebbe potuto forse evitare l'incidente.

Si è dimostrato che la visita medica preventiva non può evitare incidenti, almeno nella maggior parte dei casi. Il pilota stesso deve giudicare se è in grado di intraprendere un volo. In merito l'art. 7 delle regole per il traffico aereo svizzero dice:

«Chi si sente affaticato o ammalato, chi si trova sotto l'influenza di alcool o sostanze stupefacenti che potrebbero influenzare la sua capacità come membro d'equipaggio di un aereo, non deve pilotare un aereo né deve far parte dell'equipaggio».

Se le orme ICAO ammettono la normativa svizzera e addirittura quella inglese, perchè non si può introdurre più buon senso in quella italiana?

Max Faber

Deltaplano

Il volo dal Vettore dedicato al tenente Fabrizio Zanzotti

Ottobre 1978. Si volava dalle colline che contornano la piana di Castelluccio di Norcia. Dodici chilometri di colline senza un albero, senza un sasso, con pendenze create proprio per decollare con il delta. E sotto la piana che solo un geometra poteva ideare così livellata.

Con il vento da Ovest o da Sud-Ovest si volava dal monte Ventosola. Un volo liscio, con il vento che increspava le punte degli alberi e si atterrava sulla piana di Norcia, mille metri più in basso.

A sera si tornava a Castelluccio, per mangiare lenticchie e salsicce per parlare con i ragazzi del paese. Ma lo sguardo correva sempre lassù, sulle cime del Cordone del Vettore.

Dalla piana di Castelluccio salivano milleduecento metri di montagna lunga sei chilometri, con le creste come lame di rasoio. Il vento si arrampicava fino alle vette e faceva suonare i sassi.

Il Vettore: 2.476 metri di altezza, la cima più alta dei monti Sibillini, lo spartiacque tra la costa adriatica e quella tirrenica.

Come era nel suo stile Fabrizio pensò subito di volare da lassù, e coinvolse in quel sogno tutti i ragazzi del paese. Li aveva convinti a portare il delta a spalla. I delta e gli zaini fino alla vetta per il gusto di un'impresa fatta solo dagli uomini.

Se ne sarebbe riparlatato a luglio del '79.

Si lasciarono così: con il sogno di un volo e con le cartoline di Natale.

Poi il primo aprile i paracadute non si aprirono.

A noi aveva lasciato le immagini di una vita eroica ed un immenso vuoto.



Gianpiero Zanzotti, fratello del compianto paracadutista Ten. Fabrizio Zanzotti, si lancia col suo deltaplano dalla vetta del Monte Vettore (2.476 sm), dedicando l'ardito volo alla memoria del fratello.

Gli dedicammo il «1° Trofeo Volo Libero» svolto con la nostra inefficienza e con la volontà del Club «Jonathan Livingston» di Bologna e del Club Volo Libero Vicenza. Gli dedicammo il «2° Trofeo» svolto molto meglio.

Ma ci aveva lasciato un sogno. Così il Delta Club «NOI SOLI» il primo agosto ha portato un delta, gli zaini, i sacchi a pelo fino alla vetta del Vettore; ha creato un campo base e ha piantato tre maniche a vento nella piana di Castelluccio.

Non si era arrivati fin lassù per dire: «Tizio ha volato dal Vettore» ma per un impegno, senza chiederci se era giusto o inutile.

Il 2 agosto alle 17,30 il pilota si è imbracato ed ha decollato. Sfruttando la termica di pendio è arrivato a tremila metri di quota, ha sorvolato due volte la piana di Castelluccio ed è atterrato accendendo l'ultimo fumogeno.

G. Z.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



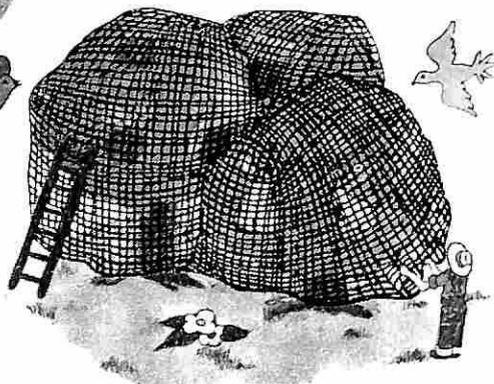
Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI

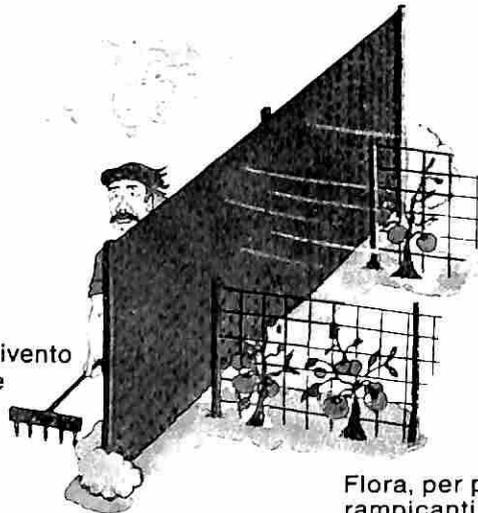


Tenax, reti senza limitazioni.

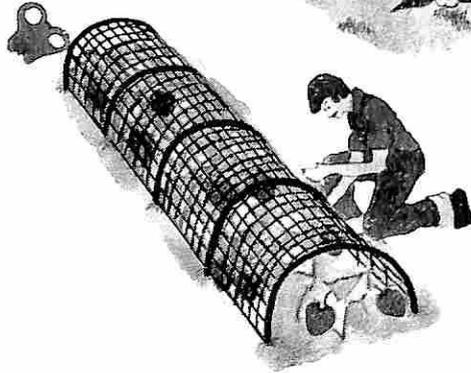
Ortomaglia, rete antiuccelli



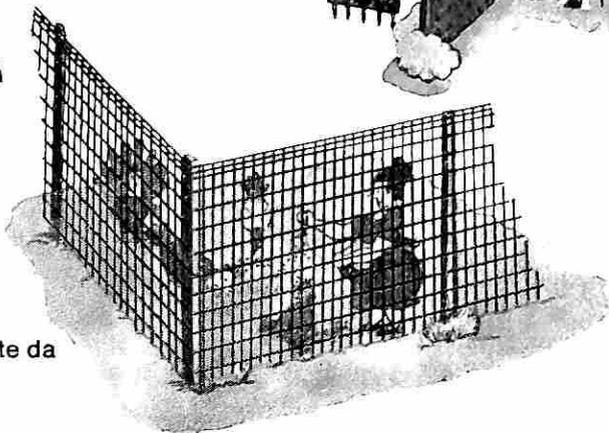
Riparella, frangivento e ombreggiante



Flora, per piante rampicanti



Cintoflex, rete da recinzione



LCZ

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.



TENAX
L'indispensabile rete amica.

dal nostro inviato speciale

INDIA: 14 centri d'attività - 2 diamanti completi 4 rupie (100 lire per una verricellata)

L'India è un paese vasto, dai colori violenti, i profumi dolcissimi e gli odori nauseabondi.

E' difficile per noi occidentali capire questa terra, popolata di principi, di mendicanti, di santoni veri e di santoni fasulli: insieme alla povertà più profonda convive la ricchezza principesca, indifferente, in un contesto assurdo che ingrassa le inutili vacche sacre mentre accanto, su un marciapiede, qualcuno muore di fame.

Si ha l'impressione che la gente viva come ipnotizzata da quelle loro strane filosofie religiose che, fra oppio e prostituzione, parlano di vita e di morte come se fossero la stessa cosa.

In questo mondo dai mille contrasti c'è posto anche per 14 centri di volo a vela, fra i quali ho visitato quello di New Dhely, il secondo per importanza, dopo quello di Poona.

Il «Dhely Gliding Club» è nato nel 1951 sul campo del vecchio «Safdarjang Airport», possiede 10 alianti in legno e tela e per il lancio si usa il verricello.

La prima impressione che ebbi arrivando al club fu quella di decadenza e di vecchiume. Se questo è il secondo centro, figuriamoci gli altri!

C'erano indiani vestiti all'europea, alcuni assistenti col turbante e donne col «sahri».

All'inizio mi guardavano con indifferenza ma poi non fu difficile fare amicizia.

L'istruttore, Mr. R.K. Wason, con molta gentilezza, mi ha fornito tutti i dati relativi al volo a vela in India, e a Dhely in particolare, e mi ha portato anche in volo.

La loro flotta è costituita da due ROHINI, tre ITG-3 e un AS-1 (alianti di costruzione indiana, di cui si può pensare tutto tranne che possano volare) e poi un BOCIAN (polacco), un T-21 B (inglese) e, ultime novità, un KA-7 e un ASK-13.

Naturalmente parlano anche di vetroresina, qualcuno ha visto persino delle fotografie, ma per loro i nostri alianti sono delle vere astronavi.

L'idea del traino aereo poi li entusiasma.

I frutti di questa attività sono evidenti nelle cifre relative alle insegne FAI: 2 soli diamanti completi in tutta l'India, uno a Dhely, Mr. S. Lougfiran e uno a Poona.

Nel centro di Dhely sono state ottenute 9 insegne d'oro, di cui uno con un diamante e 21 insegne d'argento.



L'istruttore Mr. R.K. Wason

Il periodo migliore per effettuare voli di distanza, e tentare quindi eventuali prove FAI, è marzo-aprile-maggio; mentre nei restanti mesi le condizioni meteo, di tipo prevalentemente monsonico, variano repentinamente rendendo il volo addirittura pericoloso per la forza dei venti. Un solo pilota indiano ha partecipato a delle competizioni internazionali, nel 1965 in Inghilterra e nel 1968 in Polonia, è un tal Mr. Vishwa Bandhu Gupta, attualmente pilota di 747 alla Singapore Airlines.

In compenso, in India, volare è decisamente economico (almeno per noi): i clubs infatti sono tutti governativi, sostenuti economicamente dallo stato e non esistono alianti privati: il lancio costa così solo 4 rupie (una rupia vale circa 100 lire), uno straniero paga invece 17

rupie e l'intero corso di brevetto costa 800 rupie.

Deciso a sperperare così ben 1700 lire, andai in volo con Mr. Wason, su un biposto affiancato, ad ala alta, scoperto (cioè proprio senza cappottina!).

Strumenti inesistenti. Sembrava di essere appollaiato su un aquilone, volando silenzioso sul paesaggio dolcissimo di cupole di pagode immerse nel verde.

Il volo, se così si può chiamare, durò solo 3 minuti, e non è certo degno di nota dal punto di vista tecnico, ma furono minuti resi molto affascinanti soprattutto dal paesaggio e dalla netta sensazione di sentire dall'alto le lenie dei canti di questa gente, percependo così qualcosa di più intimo del loro incredibile mondo.

Di questa mia bella esperienza avrei voluto portarmi a casa, come ricordo, un bel servizio fotografico, ma non è stato possibile; infatti per scattarne è necessaria l'autorizzazione delle locali autorità di polizia e, naturalmente, non l'avevo.

In via del tutto eccezionale, e con un po' di paura, mi hanno lasciato fotografare dentro gli hangar; poi quando ho osato scattarne qualcuna anche fuori, sono dovuto scappare, lasciandomi così, frettolosamente, dietro le spalle il più assurdo club di volo a vela che potessi mai immaginare di trovare in giro per il mondo.

Antonino Desti

CORRISPONDENTI!

*Inviare
al più presto
le Vs. relazioni
alla Redazione
Territoriale.*

*La rivista sarà così
più puntuale.*

Grazie

NAGRAFAX

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**

7 - 14 SETTEMBRE 1980

Carmelo Motta vincitore del 5° Trofeo S. Pedrino

Sette prove valide disputate nel corso delle otto giornate disponibili

Note meteorologiche e sportive a cura di P. Rovesti

Anche quest'anno la disputa dell'ormai tradizionale «Trofeo San Pedrino», gara di fine stagione estiva, svoltasi a Rieti dal 7 al 14 settembre 1980, non ha registrato un gran numero di partecipanti. Undici in tutto!

Pochini, per vero dire, se compariamo questa competizione alla massiccia partecipazione di piloti alle gare di agosto per la disputa dei Campionati Italiani di Volo a Vela.

Ma i motivi di tale diserzione sono ben noti a quanti praticano il nostro sport. Le ferie annuali si esauriscono in agosto; e, si sa, in settembre tutti riprendono le loro attività professionali e gli studi. Ad ogni modo, i valorosi undici della «San Pedrino», con il loro entusiasmo volovelistico sono riusciti egualmente a conferire alla competizione un notevole interesse sportivo, non disgiunto da quel sano agonismo che caratterizza ormai tutte le nostre gare di volo a vela.

I risultati conseguiti sono stati notevoli, grazie anche alle discrete condizioni del tempo che hanno accompagnato lo svolgimento delle gare. Sette prove valide disputate nel corso delle otto giornate disponibili!

Esaminiamo ora nei dettagli, in una rapida carrellata, le condizioni meteorologiche che hanno permesso il compimento delle prove ed il felice esito sportivo registrato da questa bella competizione di fine stagione estiva.

7 SETTEMBRE 1980
1° giornata di gara

Sulle regioni dell'Italia settentrio-

nale e centrale è in graduale consolidamento il vasto campo di alte pressioni che si espande dall'Europa Nord-orientale verso il bacino del Mediterraneo. Sulle regioni meridionali della nostra penisola permangono condizioni di instabilità, specie sui versanti adriatico e ionico (fig. 1).

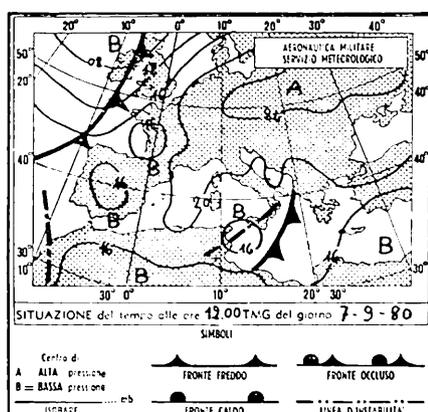


Fig. 1

Sull'Italia centrale i venti sono deboli variabili a regime di brezza, dal suolo a 1.000 m QNH. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico:

1.500 m QNH	100°	9 Kt	- Ur. 75%
2.000 m QNH	120°	7 Kt	- Ur. 70%
2.500 m QNH	90°	7 Kt	- Ur. 70%
3.000 m QNH	90°	10 Kt	- Ur. 65%
3.500 m QNH	90°	16 Kt	- Ur. 50%
4.000 m QNH	60°	20 Kt	- Ur. 30%

A quote superiori il radiosondaggio di Roma-Fiumicino indica:

5.000 m QNH	70°	10 Kt	- Ur. —
6.000 m QNH	55°	10 Kt	- Ur. —

Il vento massimo spira a 10.500 m da 30° e con l'intensità di 45 Kt.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione not-

turna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiederà 24°C in superficie, raggiungibili verso le ore 12,30. Lo strato sovrastante l'inversione è debolmente stabile e la sua labilizzazione fino all'altitudine di 2.100 m (base teorica dei probabili cumuli nella piana reatina) richiede 27°C, raggiungibili alle ore 14,30. Sui rilievi appenninici le formazioni cumuliformi fanno la loro comparsa fin dalle ore 12, a quote variabili a seconda dell'altezza delle montagne.

La temperatura massima prevista a Rieti è di 29°C, raggiungibili verso le 15,30 (ora legale). La visibilità orizzontale è ridotta per foschia, ma con l'inizio dell'attività termoconvettiva si prevede un notevole miglioramento. Lo zero termico è stato rilevato all'altitudine di 2.980 m. Il flusso da NE dà luogo a fenomeni di sottovento ed in particolare a venti di caduta in tutte le regioni pedemontane del versante tirrenico. Va rilevato inoltre che la linea di instabilità temporalesca, associata ad una piccola cella depressionaria ubicata nelle regioni dell'Italia meridionale (fig. 1), continua a convogliare verso il centro della Penisola aria umida ed instabile, fatto questo che determinerà un notevole incremento della nuvolosità cumuliforme ed una forte copertura del cielo.

Corsa sul percorso triangolare Rieti - Luco dei Marsi - Lago di Ripa Sottile - Rieti di Km 155,2.

La gara non risulterà facile e sarà molto selettiva. Infatti soltanto tre piloti riescono a completare regolarmente il tema di gara, mentre tre atterrano fuori campo e cinque rientrano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone.

Ecco i nominativi dei primi tre con le rispettive medie orarie:

- 1) Meriziola media 79,989 Km/h punti 450
- 2) Motta media 73,807 Km/h punti 437
- 3) Pramstraller media 73,169 Km/h punti 435

Il concorrente Fianco Gualtieri atterra fuori campo danneggiando la fusoliera del proprio aliante. Tale fatto lo costringerà in seguito a ritirarsi definitivamente dalla competizione essendo rimasto a terra per ben tre prove.

8 SETTEMBRE 1980 2ª giornata di gara

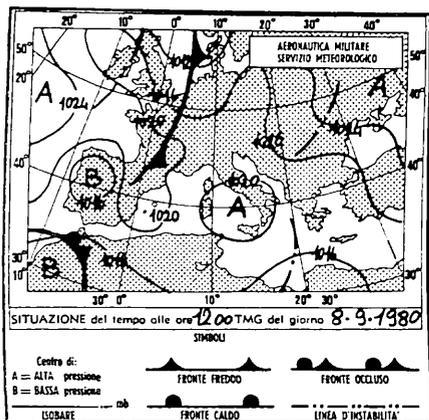


Fig. 2

La pressione sull'Italia è distribuita su valori alti livellati (fig. 2).

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza. In quota spirano dal 4° quadrante.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico:

- 1.500 m QNH 320° 7 Kt - Ur. 75%
- 2.000 m QNH 300° 13 Kt - Ur. 75%
- 2.500 m QNH 300° 10 Kt - Ur. 70%
- 3.000 m QNH 260° 10 Kt - Ur. 60%
- 3.500 m QNH 280° 10 Kt - Ur. 35%
- 4.000 m QNH 310° 13 Kt - Ur. 30%

A quote superiori il radiosondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- 5.000 m QNH 20° 21 Kt - Ur. —
- 6.000 m QNH 45° 22 Kt - Ur. —

Il vento massimo spira a 12.000 m con intensità di 93 Kt e direzione 55°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione not-

turna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 23°C in superficie, raggiungibili alle ore 12. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede una temperatura al suolo di 26°C raggiungibili alle ore 13,30. Con la stessa temperatura cominceranno a formarsi i primi cumuli nella piana reatina, con base di condensazione attorno ai 1.800 m QNH. Lo zero termico è stato rilevato all'altitudine di 3.550 m. La temperatura massima al suolo sarà di circa 29°C, raggiungibili verso le ore 15 legali. La visibilità orizzontale è ridotta per foschia con tendenza però a diminuire a cominciare dalle prime ore pomeridiane.

Sui crinali appenninici appaiono i primi cumuli orografici fin dalle ore dieci. Per la maggiore instabilità convettiva regnante in quota nelle regioni del centro-sud, sono previsti maggiori sviluppi verticali con qualche manifestazione temporalesca isolata. Nelle regioni del centro-nord, cumuli potenti ma senza degenerazioni temporalesche.

Corsa di andata e ritorno sul percorso: Rieti - Valfabbrica - Rieti di Km 167,2.

Tutti i concorrenti rimasti in gara riescono a completare regolarmente la prova. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Urbani Paolo 92,503 Km/h 1.000 punti
- 2) Budini Gattai 77,407 Km/h 772 punti
- 3) Carmelo Motta 75,552 Km/h 743 punti

9 SETTEMBRE 1980 3ª giornata di gara

La pressione sull'Italia è ancora distribuita su valori alti, ma tende a diminuire per l'arrivo sulle regioni nord-occidentali di una perturbazione che dalla Francia si muove verso Sud-est (fig. 3).

Sull'Italia centrale i venti spirano moderatamente dal 3° quadrante a tutte le quote. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico locale:

- 1.500 m QNH 250° 12 Kt - Ur. 75%
- 2.000 m QNH 260° 14 Kt - Ur. 80%
- 2.500 m QNH 270° 13 Kt - Ur. 68%

- 3.000 m QNH 280° 15 Kt - Ur. 38%
- 3.500 m QNH 270° 20 Kt - Ur. 30%
- 4.000 m QNH 300° 30 Kt - Ur. 30%

Il vento massimo spira all'altitudine di 12.000 m con intensità di 60 Kt e direzione 300°.

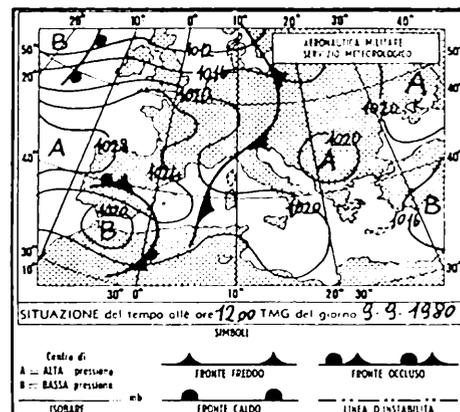


Fig. 3

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 m QNH. La sua distruzione richiede 23°C al suolo, raggiungibili alle ore 11,30. Lo strato sovrastante l'inversione è in condizione di equilibrio moderatamente stabile e la sua labilizzazione richiede 24,5°C raggiungibili alle 13,15. Con tale temperatura in superficie cominceranno a formarsi i primi cumuli nella valle reatina. La base iniziale di tali cumuli sarà a 1.600 m QNH. La temperatura massima a Rieti sarà raggiunta verso le ore 15 con 27°C. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.000 m. La visibilità orizzontale è discreta. Fin dalle ore 12,30 cominceranno a formarsi sui rilievi appenninici i primi cumuli orografici ad altezze variabili a seconda dell'altezza delle montagne. Nelle regioni del versante adriatico appaiono formazioni fluttuanti di cirrostrati in bande.

Corsa sul percorso triangolare Rieti - Celano - Piediluco - Rieti di Km 167,2.

I decolli iniziano alle ore 13,30 con sgancio degli aliante in gara sulla verticale di Porta Romana all'altezza di 700 metri. Le condizioni di veleggiamento sono buone e tutti i concorrenti riescono a completare la prova.

Ecco i nominativi dei primi tre classificati con i relativi dati:

- | | |
|------------------|-------------|
| 1) Urbani Paolo | 83,767 Km/h |
| 1.000 punti | |
| 2) Carmelo Motta | 79,844 Km/h |
| 934 punti | |
| 3) Pramstraller | 74,712 Km/h |
| 849 punti | |

10 SETTEMBRE 1980
4ª giornata di gara

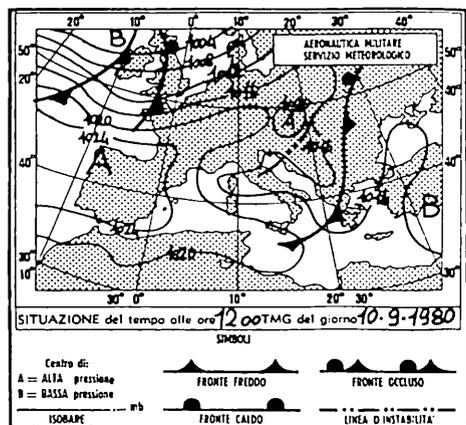


Fig. 4

Dopo il passaggio della perturbazione fredda segnalata il giorno precedente, affluisce sull'Italia aria fresca da NW, mentre si va gradatamente ristabilendo sulla nostra penisola il preesistente campo di alte pressioni. Una linea di instabilità temporalesca interessa le regioni dell'alto versante adriatico e si sposta lentamente verso Sud-est (fig. 4).

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti spirano a tutte le quote dal 3° quadrante. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico, unitamente ai valori dell'umidità relativa rilevati nel corso del sondaggio termodinamico dell'atmosfera:

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1.000 m QNH 155° | 16 Kt - Ur. 85% |
| 1.500 m QNH 190° | 17 Kt - Ur. 85% |
| 2.000 m QNH 220° | 21 Kt - Ur. 58% |
| 2.500 m QNH 220° | 24 Kt - Ur. 56% |
| 3.000 m QNH 245° | 21 Kt - Ur. 28% |
| 3.500 m QNH 265° | 20 Kt - Ur. 40% |
| 4.000 m QNH 270° | 20 Kt - Ur. 60% |

Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino a quote superiori indica:

- | | |
|------------------|-----------------|
| 5.000 m QNH 270° | 30 Kt - Ur. 40% |
| 6.000 m QNH 275° | 40 Kt - Ur. 45% |

Il vento massimo spira alla quota di 9.000 m con l'intensità di 55 Kt e direzione 265°.

Il locale sondaggio termodinamico

dell'atmosfera registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 700 m QNH, distruggibile con 20°C verso le ore 9,30. Lo strato sovrastante l'inversione è leggermente stabile e la sua labilizzazione richiede 22°C al suolo, raggiungibili alle ore 11. Con la stessa temperatura inizierà la formazione di cumuli nella valle reatina con base iniziale di condensazione a 1.500 m QNH. La temperatura massima al suolo sarà raggiunta verso le 15,30 con 24°C. L'altezza dello zero termico è stata rilevata a 3.700 metri.

Le condizioni di veleggiamento saranno discrete, non ostante la base di condensazione dei cumuli piuttosto bassa.

Corsa di andata e ritorno sul percorso: Rieti - Foligno - Rieti di Km 116,2.

Le partenze iniziano alle 13,30 con sgancio degli alianti sulla verticale di Cantalice all'altezza di 700 metri.

I dieci concorrenti in gara completano regolarmente la prova senza particolari difficoltà. Ecco i primi tre classificati:

- | | |
|------------------|-------------|
| 1) Carmelo Motta | 83,082 Km/h |
| 907 punti | |
| 2) Pramstraller | 79,939 Km/h |
| 858 punti | |
| 3) Urbani Paolo | 88,985 Km/h |
| 850 punti | |

11 SETTEMBRE 1980
5ª giornata di gara

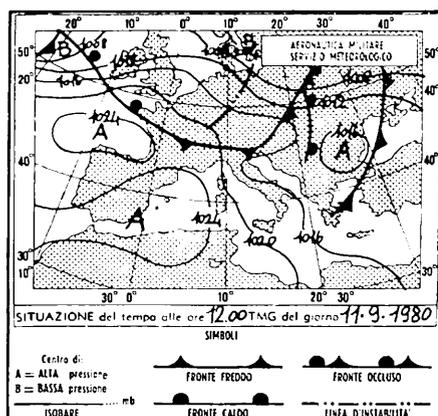


Fig. 5

Una perturbazione proveniente da NW si muove rapidamente verso ESE, presentandosi più attiva sulle regioni orientali della nostra Peni-

sola. Al suo seguito affluisce aria fredda ed instabile che interesserà in giornata le regioni settentrionali del versante adriatico (fig. 5).

Sull'Italia centrale i venti spirano dal 4° quadrante dal suolo agli estremi limiti della troposfera. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico:

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1.000 m QNH 280° | 3 Kt - Ur. 54% |
| 1.500 m QNH 310° | 8 Kt - Ur. 53% |
| 2.000 m QNH 320° | 10 Kt - Ur. 73% |
| 2.500 m QNH 295° | 11 Kt - Ur. 58% |
| 3.000 m QNH 280° | 10 Kt - Ur. 58% |
| 3.500 m QNH 340° | 15 Kt - Ur. 42% |
| 4.000 m QNH 340° | 20 Kt - Ur. 69% |

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- | | |
|------------------|-----------------|
| 5.000 m QNH 345° | 25 Kt - Ur. 50% |
| 6.000 m QNH 335° | 20 Kt - Ur. 50% |

Il vento massimo spira a 9.000 m attorno a NW con 30 Kt di intensità.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 900 m QNH. La sua distruzione richiede 19°C raggiungibili alle ore 11. Lo strato sovrastante è leggermente stabile e la sua labilizzazione richiede 24,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 13,30. Con la stessa temperatura cominceranno a formarsi su Rieti i primi cumuli con base di condensazione iniziale a 1.700 m QNH, mentre sui crinali appenninici le prime modeste formazioni cumuliformi appariranno verso le ore 13, ad altezze variabili a seconda dell'altitudine delle montagne. Formazioni di 4-5/8 di cirrostrati in bande fluttuanti prefrontali interessano le regioni dell'Italia centrale fin dalle prime ore del mattino.

Lo zero termico è stato rilevato all'altitudine di 3.700 metri. La temperatura massima al suolo raggiungerà il valore di 26°C verso le ore 15,30.

In quota strati subsidenti, evidenziati da un'isoterma esistente da 2.500 a 3.700 m QNH.

Corsa di andata e ritorno sul percorso: Rieti - Celano - Rieti di Km 134,8.

Le partenze iniziano alle ore 14 con sgancio sulla verticale di Porta Romana all'altezza di 700 metri.

Otto concorrenti compiono la prova regolarmente; uno atterra a Ce-

lano ed un altro rientra alla base senza aver doppiato il pilone.

Ecco i nominativi dei primi tre arrivati:

- 1) Carmelo Motta 75,167 Km/h
1.000 punti
- 2) Budini Gattai 74,168 Km/h
985 punti
- 3) Cappanera M. 72,560 Km/h
961 punti

Dopo questa 5° prova sono ancora in testa alla classifica generale:

- 1) Carmelo Motta punti 4.021
- 2) Pramstraller punti 3.484
- 3) Meriziola punti 3.436

12 SETTEMBRE 1980 6ª giornata di gara

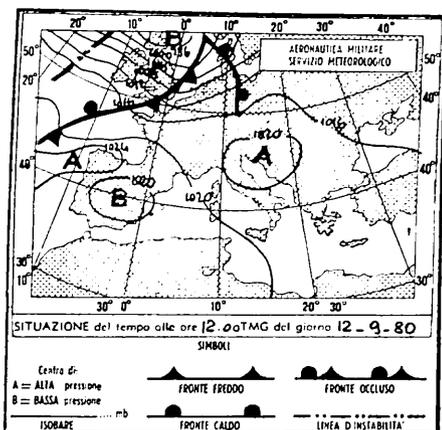


Fig. 6

Sull'Italia la pressione si sta consolidando su valori alti, ma dalla tarda serata, a cominciare dalle regioni settentrionali, tenderà a diminuire per l'approssimarsi di una perturbazione proveniente dalle isole britanniche (fig. 6).

Sulle regioni centrali i venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza. In quota spirano da Nord-ovest. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico:

- 1.500 m QNH 130° 11 Kt - Ur. 68%
- 2.000 m QNH 350° 4 Kt - Ur. 55%
- 2.500 m QNH 340° 5 Kt - Ur. 42%
- 3.000 m QNH 5° 18 Kt - Ur. 35%
- 3.500 m QNH 340° 24 Kt - Ur. 30%
- 4.000 m QNH 320° 25 Kt - Ur. 20%

A quote superiori il sondaggio di Roma-Fiumicino indica:

- 5.000 m QNH 320° 25 Kt - Ur. 25%
- 6.000 m QNH 320° 35 Kt - Ur. 30%

Il vento massimo spira alla quota di 10.000 m con intensità di 45 Kt e direzione 325°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione richiede 24,5°C raggiungibili alle ore 13,30. Lo strato sovrastante l'inversione è stabile e la sua labilizzazione fino a 2.700 m QNH richiede 31°C al suolo. Con tale temperatura sarebbe possibile la formazione di cumuli nella valle di Rieti. Ma la massima del giorno è prevista attorno ai 28°C e pertanto nella piana non si avranno formazioni cumuliformi. Sui crinali appenninici si riscontoreranno invece «fumulus» e qualche Cumulus Humilis. Ad ogni modo, nelle regioni del versante tirrenico, l'attività termoconvettiva sarà prevalentemente costituita da termiche «secche».

L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.350 metri.

Corsa di andata e ritorno sul percorso: Rieti - Assisi - Rieti di 147 Km.

Le partenze, su prenotazione dei piloti, iniziano alle ore 14 e lo sgancio degli alianti viene effettuato sulla verticale di Cantalice all'altezza di 700 metri.

La gara risulta abbastanza selettiva. Infatti, su dieci partiti, soltanto sei riescono a completarla regolarmente, mentre quattro concorrenti atterrano all'aeroporto di Foligno.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Cappanera M. 60,130 Km/h
1.000 punti
- 2) Carmelo Motta 59,885 Km/h
997 punti
- 3) Pramstraller 57,785 Km/h
967 punti

13 SETTEMBRE 1980 7ª giornata di gara

Una perturbazione a Nord dell'arco alpino si muove verso levante interessando più direttamente le Venezia e successivamente le regioni centrali adriatiche. Al suo seguito affluisce ancora aria instabile (figura 7).

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti al suolo sono deboli variabili

a prevalente regime di brezza. In quota spirano moderatamente da Ovest.

Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico:

- 1.000 m QNH 360° 7 Kt - Ur. 90%
- 1.500 m QNH 190° 6 Kt - Ur. 70%
- 2.000 m QNH 240° 9 Kt - Ur. 45%
- 2.500 m QNH 270° 16 Kt - Ur. 36%
- 3.000 m QNH 275° 8 Kt - Ur. 30%
- 3.500 m QNH 280° 5 Kt - Ur. 24%
- 4.000 m QNH 340° 4 Kt - Ur. 20%

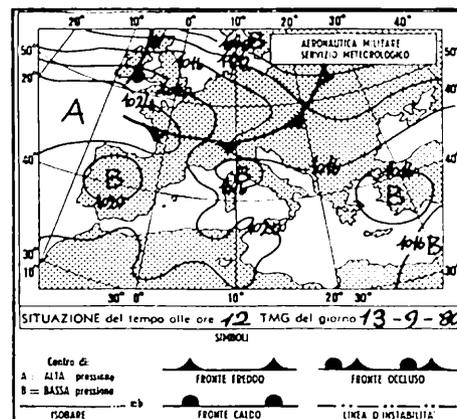


Fig. 7

Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino a quote superiori indica:

- 5.000 m QNH 280° 10 Kt - Ur. 10%
- 6.000 m QNH 280° 10 Kt - Ur. 10%

Il vento massimo spira alla quota di 9.000 m con intensità di 25 Kt e direzione 300°.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra l'inversione notturna di superficie dal suolo a 1.100 metri, distruggibile con 22°C. Lo strato sovrastante è leggermente stabile fino a 1.500 m QNH, base teorica iniziale dei probabili cumuli nella valle con 24°C al suolo. Lo strato sovrastante i cumuli è isothermico, labilizzabile con 28,5°C raggiungibili soltanto nella zona pedemontana appenninica nell'ora della massima temperatura (15). La massima nella piana reatina sarà raggiunta attorno alle 15,30 con circa 25,5°C.

Corsa sul percorso: Rieti - Avezzano - Ripa Sottile - Rieti di 139,3 Km.

Le condizioni di veleggiamento sono assai modeste e la prova risulterà alquanto selettiva. Infatti, soltanto la metà dei concorrenti riesce a portarla regolarmente a termine,

mentre l'altra metà atterra lungo il percorso di gara.

Ecco i primi quattro classificati in questa prova:

1) Budini Gattai	59,516 Km/h
2) Pramstraller	57,456 Km/h
3) Meriziola	51,790 Km/h
4) Carmelo Motta	48,433 Km/h

Come si può rilevare dalle basse medie orarie registrate dai concorrenti, la prova è stata piuttosto difficile. La direzione di gara, pertanto, tenuto conto del notevole affaticamento dei piloti e del fatto che in sette giornate di gare si è potuto volare ininterrottamente, sentito il parere dei concorrenti, è avvenuta nella determinazione di concludere la competizione.

Riportiamo quindi la classifica generale definitiva conseguita dai piloti concorrenti nel corso delle sette gare disputate.

1) Carmelo Motta	punti 5.638
2) Pramstraller	» 5.135
3) Budini Gattai	» 5.105
4) Meriziola	» 5.057

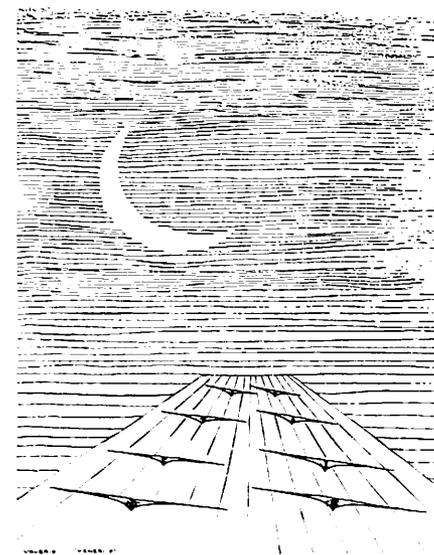
5) Cappanera	» 4.620
6) Pocek	» 3.829
7) Galli W.	» 3.417
8) Faraoni	» 3.043
9) Lora G.	» 3.021
10) Urbani P.	» 2.907
11) Fianco G.	» 88

La competizione si è conclusa con la premiazione dei vincitori nella mattinata di domenica 14 settembre in un clima di festosa allegria. Carmelo Motta è stato l'indiscusso vincitore del Trofeo San Pedrino, seguito dagli ottimi Pramstraller e Budini Gattai, anche loro distinti per combattività ed alto spirito agonistico. Rilevante il comportamento ed i risultati conseguiti dal giovane volovelista romano F. Meriziola quarto classificato.

La gara è stata diretta da Willy Marchetti che ha presieduto anche la commissione sportiva. Ettore Muzi ha diretto le operazioni di volo e chi ha scritto queste note ha curato il servizio meteorologico, valendosi, come sempre, della preziosa collaborazione degli aerologi di turno delle stazioni meteo dell'aer-

roporto di Rieti e del Monte Terminillo, nonché del pilota Dario Laureti, che ha compiuto i sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella vallata reatina. A tutti l'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha espresso il proprio apprezzamento ed il più vivo ringraziamento per la collaborazione prestata.

Plinio Rovesti



Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 210.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849

LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,
INCANNAGGIO
E TORSIONE DI FILATI

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



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

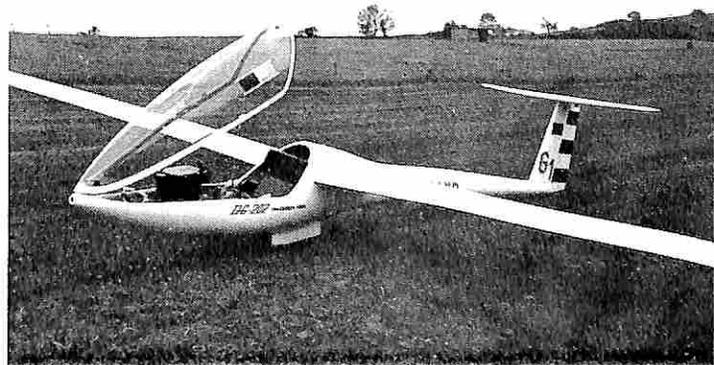
Un nuovo aliante della GLASER-DIRKS: IL DG-202

A fine aprile ha volato il prototipo del DG-202, un 15 metri che in effetti è una nuova versione del DG-200.

Con questo nuovo modello la casa ha cercato di migliorare i molti punti che costituivano oggetto di critiche nel DG-200, apportando rispetto a quest'ultimo le seguenti modifiche:

- 1) Capottina in un pezzo solo, delle stesse dimensioni della precedente, incernierata anteriormente e ammortizzata pneumaticamente;
- 2) Trimmaggio automatico tipo Glasfluegel su tutta la gamma delle velocità, con azionamento alla cloche e indicazione sulla parete sinistra dell'abitacolo;
- 3) Leva del freno sulla leva dei direttori, con un miglioramento della frenatura dovuto a un percorso più diretto del cavetto;
- 4) Nuovo gruppo cruscotto e colonna di sostegno. Gli strumenti sono avvicinati di 3 cm al pilota per dare una maggiore accessibilità. La colonna di sostegno è stata rastremata verso l'avanti per dare una posizione comoda per le gambe anche per i piloti di piccola statura.
5. Le leve dei direttori e dei flaps sono state arretrate di 3 cm per renderle più comode per i piloti più alti, che volano in posizione più distesa.
6. Il timone di profondità si blocca automaticamente al montaggio.
7. Dato che l'impianto ballast dava luogo a notevoli arrabbiature, sono state studiate nuove valvole che garantiscono una buona affidabilità. Il collegamento è automatico.
8. Il carrello ha un molleggio con una corsa aumentata di 3 cm, che consente di assorbire urti molto forti. Viene conservata la buona altezza della fusoliera sul terreno già apprezzata sul DG-200.

Il DG-202 viene costruito in tre versioni: 15 metri e 15 metri allungabile a 17 metri in fibra di vetro, 15 metri allungabile a 17 metri con ali in fibra di carbonio.



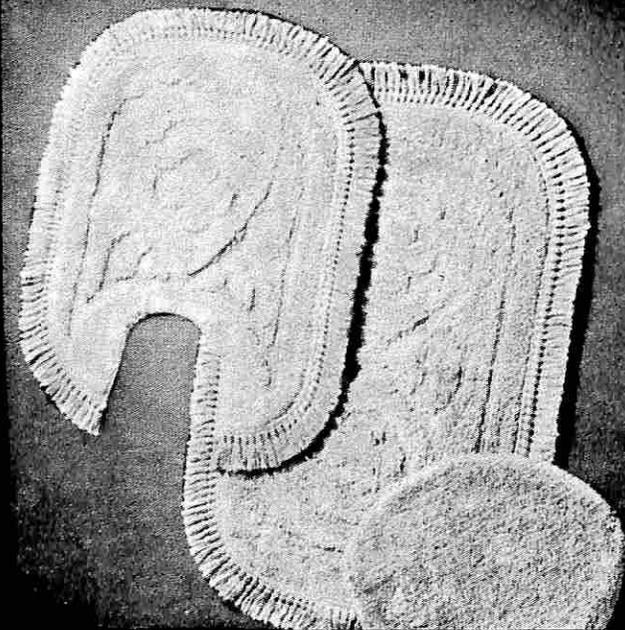
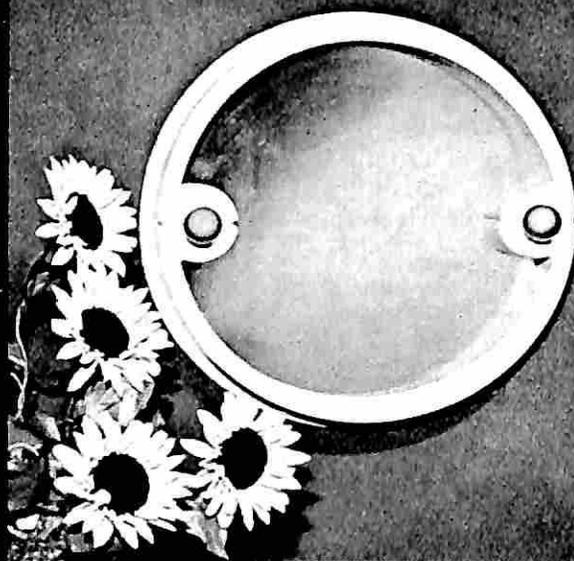
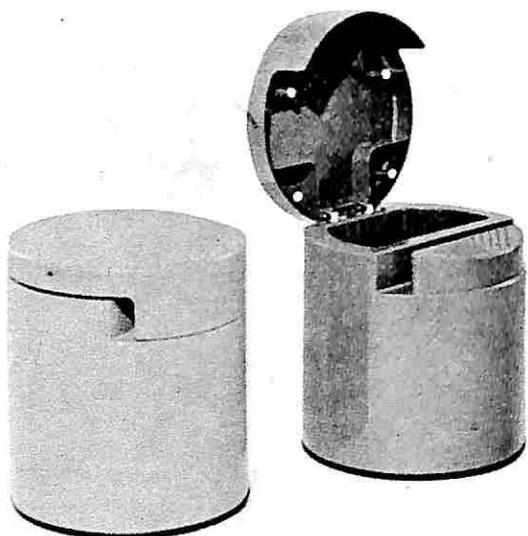
Quest'ultima versione per la maggiore rigidità delle ali avrebbe migliori efficienze sia alle alte che alle basse velocità.

E' da rilevare che l'allungamento a 17 metri non comporta limitazioni di velocità né di posizioni di flaps. Le consegne avranno inizio a novembre.

Ecco i principali dati relativi alle tre versioni:

	Fibra di vetro		Ali in fibra di C		
	15m	15-17m a 15m a 17m	a 15m	a 17m	
peso a vuoto kg	240	248	251	220	223
ballast kg	130	130	130	160	160
peso massimo kg	450	450	450	480	450
carichi alari					
da kg	31	32	30,5	29	27,7
a kg	45	48	42,6	48	42,6
velocità max km/h	270	270	270	270	270
v. stallo km/h (a 32 kg/mq)	62	62	60	62	60
minima disc. m/sec (a 32 kg/mq)	0,59	0,59	0,53	0,59	0,53
a km/h	80	80	80	80	80
massima efficienza (a 45 kg/mq)	42,5	42,5	45,5	42,5	45,5
a km/h	110	110	110	110	110
prezzo (fisso fino a febbraio 1981)	39.100	42.800	48.800		

(da «Aerokurier», agosto 1980 e «Aero Revue», settembre 1980 a cura di Smilian Cibic)



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

Ebbene, cosa vuoi dal volo a vela?

di Rhoda Partridge

Un filosofo del XIX secolo del quale ho dimenticato il nome, diceva qualcosa di simile a: «fai attenzione a quel che vuoi, giovanotto, perchè probabilmente lo otterrai».

«Ora, che dire di lui? Che cosa c'è da ottenere dal Volo a Vela ».

Te lo dirò. Il Volo a Vela ha una così straordinaria varietà di gioie da offrire che la maggior parte di noi non pensa mai realmente a ciò che vuole.

Spesso siamo spinti dal tentare di raggiungere quello che non abbiamo scelto consapevolmente, o possiamo aver raggiunto quel che ci va benone e ci si vergogna del non esserne felici a causa di quei tali non meglio identificati piloti migliori che arricciano il naso.

Perciò lasciatemi prendere in considerazione ciò che ci viene offerto dal volo a vela.

La leccornia numero uno è la maniera con la quale puoi prenderti uno spavento bello e buono.

Io prendo sempre delle strizze, ma dopo è formidabile la sensazione che mi dà la scarica di adrenalina che segue.

Dopo di che c'è il piacere di essere aviotrasportato e di muoverti sopra un magnifico paese con un cielo con cui poter giocare.

Fare progetti in inverno con l'estate negli occhi.

Insegnare, il che ti dà la sensazione di essere utile, assistere ai progressi dei tuoi pupilli e mandarli in volo da soli; avere i tuoi bravi complessi per i fuoricampo che ti procurano fiumi di adrenalina (il che spiega perchè non ho mai osato farne).

L'amministrazione dei poteri del club a livello nazionale o anche internazionale.

Ingenuità e inventiva. Amicizie allegre, scottanti affari di cuore. Pettegolezzi. Insegne. Competizioni con l'ansia di segnare il percorso sulla cartina, l'eccitamento di essere mandati via su di un percorso impossibile e con la confusione fatta dopo nel bar dalla descrizione dettagliata di ciascuno sul come sia riuscito a farlo senza nessuno che ascolti.

Scoprendo angoli splendidi del Regno Unito.

Lavando l'aliante in una bella mattina e facendola star pronta a venirti a recuperare fuori campo.

Euforia dopo un volo andato bene.

Portare gli alianti fuori da campi impossibili.

Amabili persone che ti aiutano quando atterri fuoricampo.

Termicare con gli uccelli.

Ora aggiungici ciò che vuoi.

«Io non volevo volare da solo, ma ciò avvenne...».

La prima cosa che desiderai appassionatamente fu quel-

la di volare su Popsy (West Galle T-21) in linea retta, usando come guida la pista, con le articolazioni bianche e le ciglia aggrottate non appena questa si metteva a dondolare dolcemente da parte a parte.

Io non volevo volare da solo, ciò accadde non appena non ebbi la forza di dire che non avrei voluto.

Poi volli il C d'argento e dopo 6 anni di voli su aerei del club a Long Mynd, riuscii a conquistarlo. (Lasciate che vi raccomandi Mynd, è un posto meraviglioso per volarci).

La cosa seguente che desiderai fu un K-6E e, grazie alla lavorazione della ceramica, l'ottenni. Mi insegnò molto, e mi suggerì che avrei potuto tentare la conquista del C d'oro.

Quando ebbi uno Standard Cirrus mi persuase che i diamanti rimanenti sarebbero stati una bella cosa.

Le aspirazioni cambiano con più uno va lontano.

Quello che voglio ora dal volo a vela è semplicemente la felicità.

Ci sono da fare voli sopra una squisita Bretagna in belle giornate, voli aggrappati alle colline in giornate così così.

Ascendere soavemente in onda senza perdersi e con il tempo che non si sta chiudendo sotto di me.

Ritornare a Shobdon stanco e felice e desideroso di birra.

Un mucchio di persone interessanti con cui parlare.

Mi piacerebbe fare i 500, ma non mi si spezzerà il cuore se non ci riuscirò.

E' così che vuoi? Qualsiasi cosa ci sia, spero che tu l'ottenga. Ma non disprezzare il pilota che vuole qualcosa di diverso.

Un'ultima domanda (e questa mi fa sempre arrossire):

«E tu cos'è che dai al volo a vela?».

(da «Sailplane & Gliding», a cura di Patrizia Golin)

Dopo una premessa così toccante, avevamo predisposto un esplicito invito a fare e dare qualcosa di più a VOLO A VELA.

Volevamo chiedere più abbonamenti e più soldi, ma ci siamo sentiti arrossire ed abbiamo stracciato tutto. Siamo così rimasti con uno spazio da riempire e con un grosso dubbio, questo: perchè arrossire? Siamo convinti di dare di più, chiediamo ma non per noi, ci muove la sola passione, operiamo da dilettanti per altri dilettanti, siamo convinti che il nostro operare è utile ed anche qualche volta gradito, quindi, perchè arrossire?

Ed ecco, improvvisa, la luce.

Siamo così vicini ai nostri amici volovelisti, siamo così «dentro» ai volovelisti, siamo così volovelisti che finiamo con l'arrossire anche per loro conto.

Lo spazio da riempire è solo un po' meno ma il dubbio è stato risolto. Ma già un altro dubbio, ancora più grosso, è sorto, anzi è tornato a galla: chi coprirà il deficit che ogni anno si fa più pesante?

Da oltre 15 anni, da quando Plinio Rovesti ci passò la patata, ci proponiamo di raggiungere il pareggio o qualcosa che gli assomigli.

Purtroppo il tasso di crescita, numerica, dei volovelisti è sempre stato al disotto del tasso di crescita dei «costi vivi» (e solo di quelli è composto il dare del nostro conto economico) mentre il prezzo dell'abbonamento è sempre stato un «prezzo politico».

All'ingenuità del «credere» abbiamo aggiunto l'errore dello «sperare», ma non è con questi infiniti che risolveremo il nostro problema.

Già in altra occasione abbiamo precisato un termine, non possiamo che ribadirlo: se alla fine del 1981 non avremo realizzato i programmi e raggiunto il pareggio della gestione, toccherà ad altri continuare.

All'imminente Briefing chiederemo ai convenuti di esprimere un loro parere, per il momento continuiamo nella battaglia contro il tempo per poter portare a Bologna questo numero.

Avremmo voluto poter attendere altro materiale di interesse generale e quindi particolarmente indicato per l'assise di Bologna, ma anche gli autori di questo materiale sono volovelisti che lavorano e non possono sempre dare la priorità al volo a vela.

Da parte nostra — notando un lodevole fermento di idee e propositi e tenuto presente l'iniziarsi di un nuovo quadriennio di gestione dell'AeroClub Centrale — distribuiremo qualche copia dello «storico» documento pubblicato a pag. 145 del n. 123 di VOLO A VELA, dell'agosto-ottobre 1977, affinché tutti — ma specialmente gli addetti — abbiano ben presenti gli obiettivi posti e le direttive per realizzarli o meglio per tentare di realizzarli.

abbiamo ancora un pò di spazio:

I voti espressi nel precedente numero stanno per realizzarsi: porteremo a Bologna questo numero. E per il 7 dicembre prossimo, in occasione della festa grande che si terrà per celebrare i 50 anni di volo a vela varesino ed i 20 anni del Centro Studi Volo a Vela Alpino, nostro editore, usciremo con il n. 143, interamente, o quasi, dedicato all'avvenimento.

E non è tutto: il n. 144 uscirà in febbraio; è già in allestimento e per arricchirlo di notizie, attendiamo che le Redazioni Territoriali ci inviino le relazioni dei Corrispondenti dai campi di volo circa l'attività svolta nel 1980 ed i programmi per il 1981.

Chiudiamo con un promemoria:

— studio/gara di un fenomeno ondulatorio: le considerazioni ci devono pervenire entro il 30 aprile 1981, occupatevi durante l'inverno ma non dimenticatele;

— rally di motoalianti: sollecitiamo un maggior interesse all'articolo pubblicato a pag. 91 del n. 140, i possessori di motoalianti, anche quelli del leasing, si facciano avanti;

— abbiamo posto in circolazione diversi oggetti recanti la nostra testata, non pensiamo di risolvere nulla, dateci comunque una mano a diffonderli.

Grazie.

Renzo Scavino

all'ultimo momento:

A parziale correzione di quanto detto a pag. 194 di questo stesso numero, sembra che la Schleicher porti ai mondiali di Paderborn un solo ASW 22 che dovrebbe essere affidato al pilota inglese George Lee, il cacciatore della RAF, già vincitore in classe LIBERA dei due ultimi mondiali, in Finlandia ed in Francia, e che ai premondiali di questo anno, giunto in ritardo sul posto, ha disputato solo due prove a bordo di un ASW 17 ottenendo un 4° ed un 1° posto.

N.d.R.

da Plinio Rovesti:

FELICE ESITO DEL CORSO ANNUALE ISTRUTTORI.

15 nuovi piloti istruttori abilitati da Civilavia

Nei giorni 17 e 18 ottobre 1980 la Commissione Ministeriale composta da cinque ispettori di CIVILAVIA, ha sottoposto alle prove teorico pratiche i piloti aspiranti istruttori di volo a vela che hanno frequentato il corso organizzato a Rieti dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela dal 2 al 16 ottobre u.s.

Sono risultati idonei i sottoelencati piloti appartenenti agli Aero Clubs indicati a fianco di ciascun nominativo.

Galli Walter	Aero C. Centr. di Volo a Vela Rieti
Barberi Leone	Aero C. Centr. di Volo a Vela Rieti
Desti Antonino	Aero Club di Roma
Girardi Mario	Aero Club di Roma
Bergomi Guido	Aero Club di Roma
Zecchin Daniele	Aero Club di Torino
Boano Giovanni	Aero Club di Torino
Filippini Pietro	Aero Club Viterbo
Galetto Giorgio	Aero Club Trento
Istel Roberto	Aero Club Trento
Torggler Hans	Aero Club Bolzano
Rizzi Giacomo	Aero Club Udine
Montanari Antonio	Aero Club Ferrara
Meneghini Paolo	Aero Club Aosta
Pavani Eliano	Aero Club Aosta

Ai neo istruttori le felicitazioni di VOLO A VELA con l'augurio di una felice ed intensa attività didattica presso gli Aero Clubs di appartenenza.

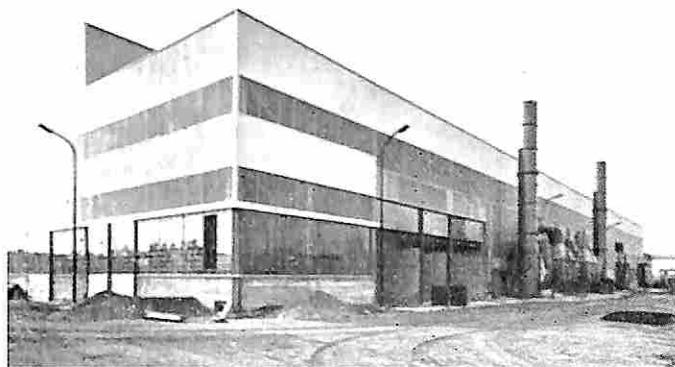
L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

Hangar

Impianti Industriali

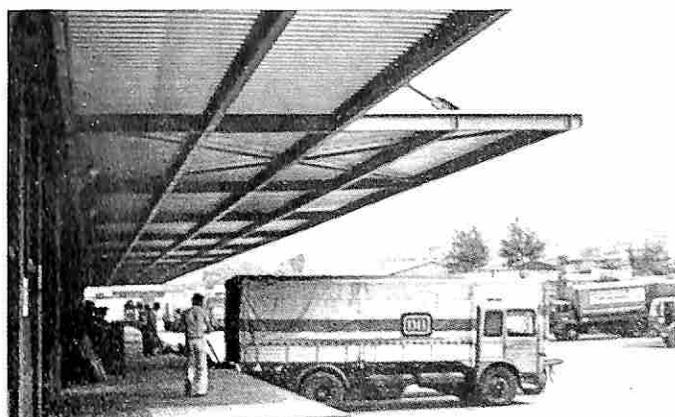
Box



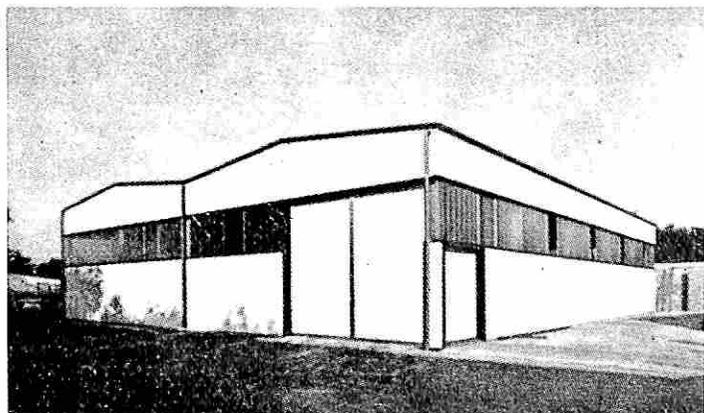
Acciaierie



Magazzini Doganali



Pensiline



Capannoni Modulari

OLmet S.r.l.

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



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