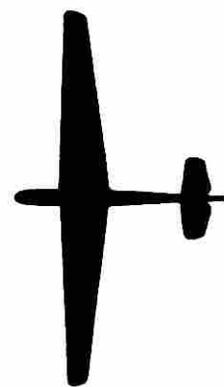
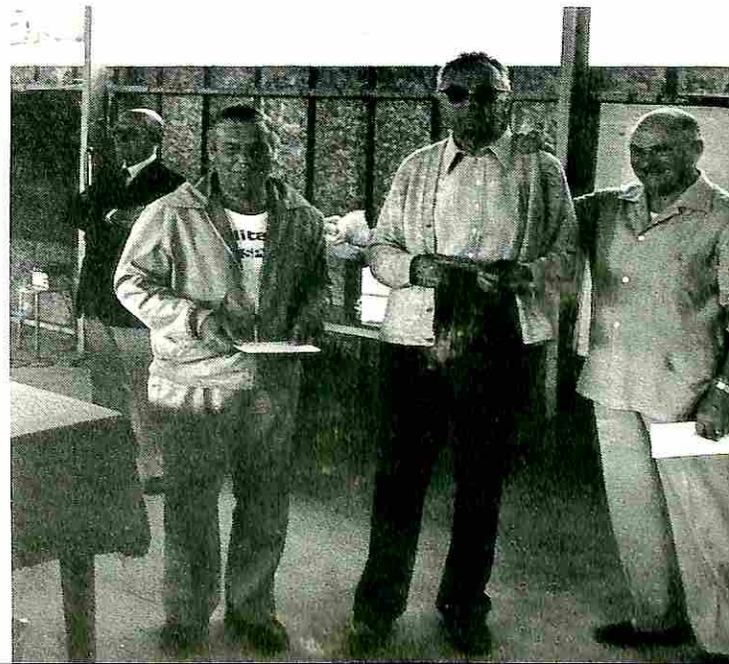
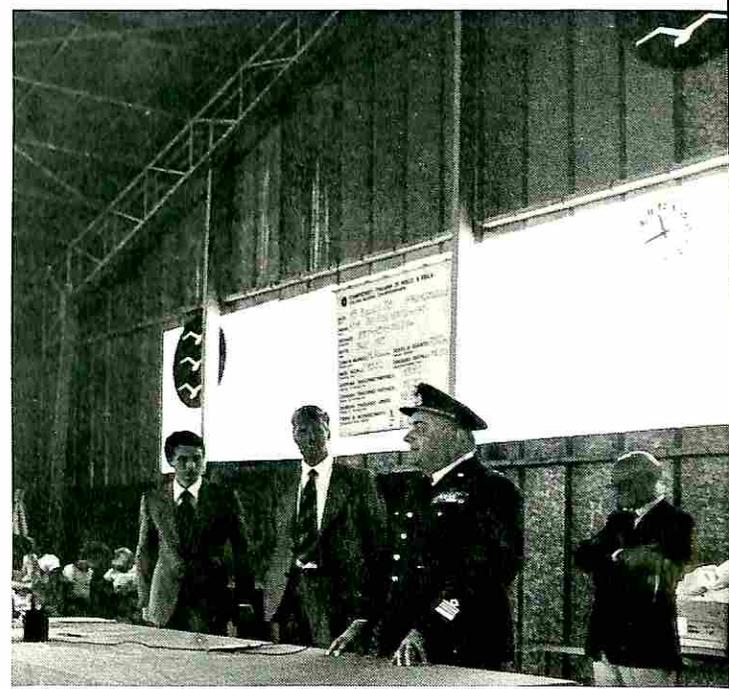
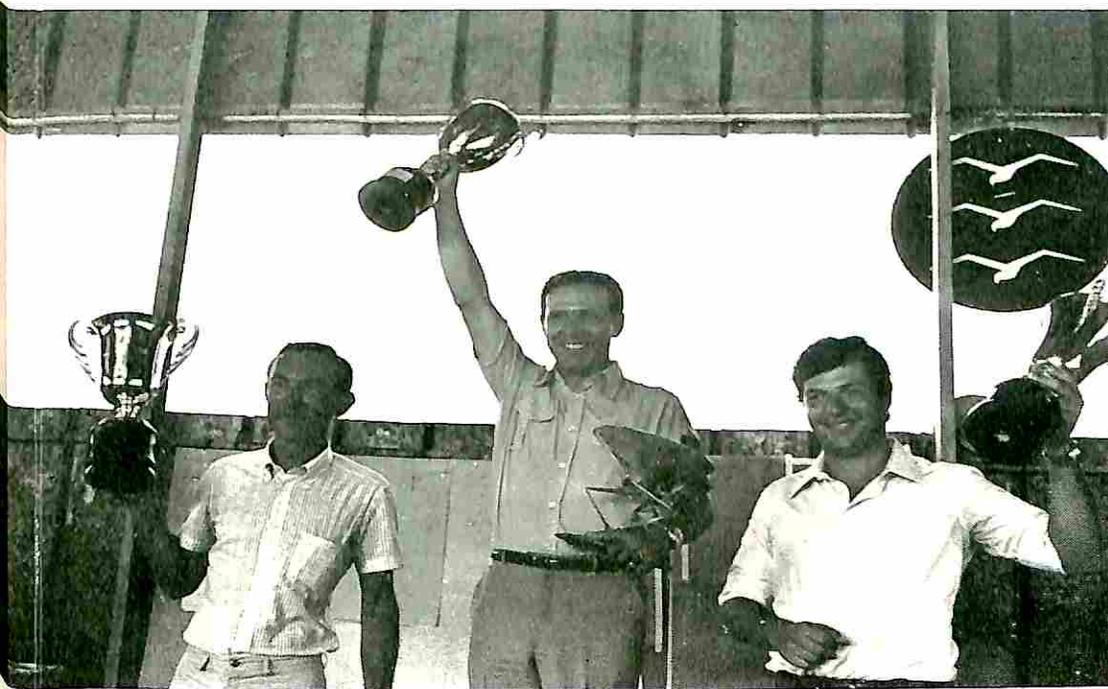


LA RIVISTA
DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI

VOLO A VELA



AGOSTO - OTTOBRE
1978
N. 129



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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



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

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

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

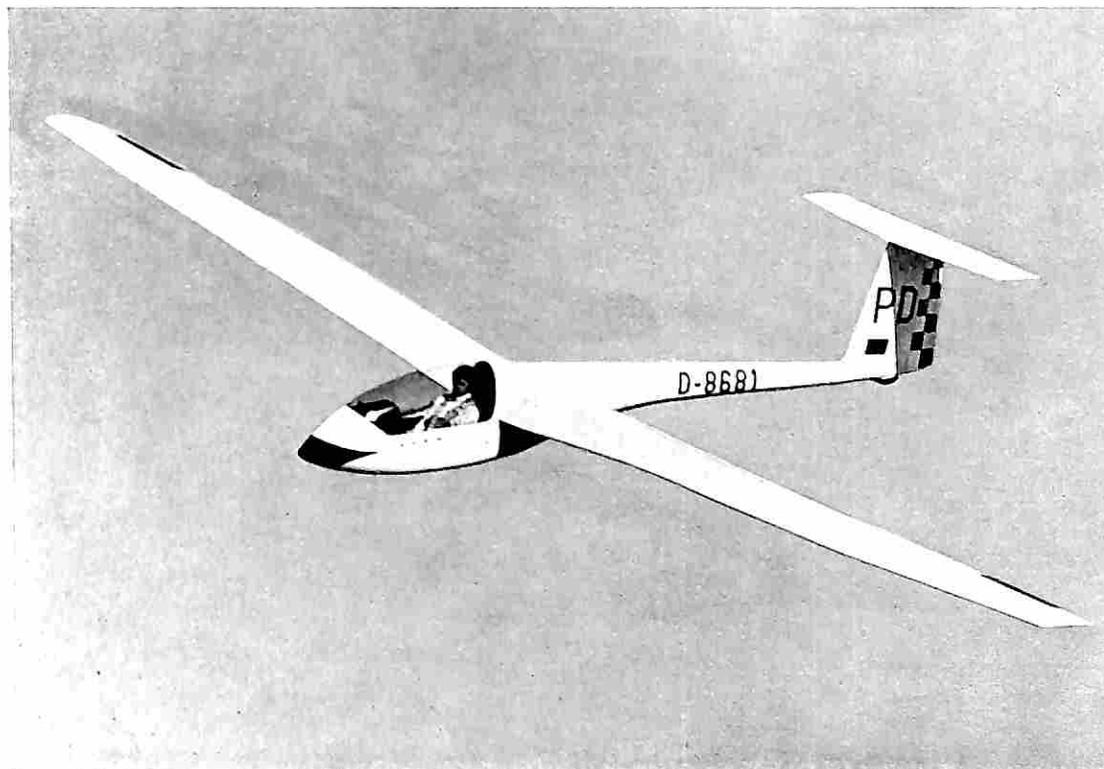


Un servizio su misura.

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



BURKHART GROB
FLUGZEUGBAU
8948 MINDELHEIM
INDUSTRIESTRASSE
LBA - Nr. 1 - B 21



ASTIR CLUB

Monoposto 15 m., carrello fisso

ASTIR STANDARD

Monoposto 15 m., carrello
retrattile e ballast

SPEED ASTIR 2°

Monoposto 15 m. FAI, con flaps
e ballast

TWIN ASTIR TRAINER

Biposto, carrello fisso

TWIN ASTIR

Biposto, carrello retrattile
e ballast

Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA S.r.l.

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

Alexander Schleicher

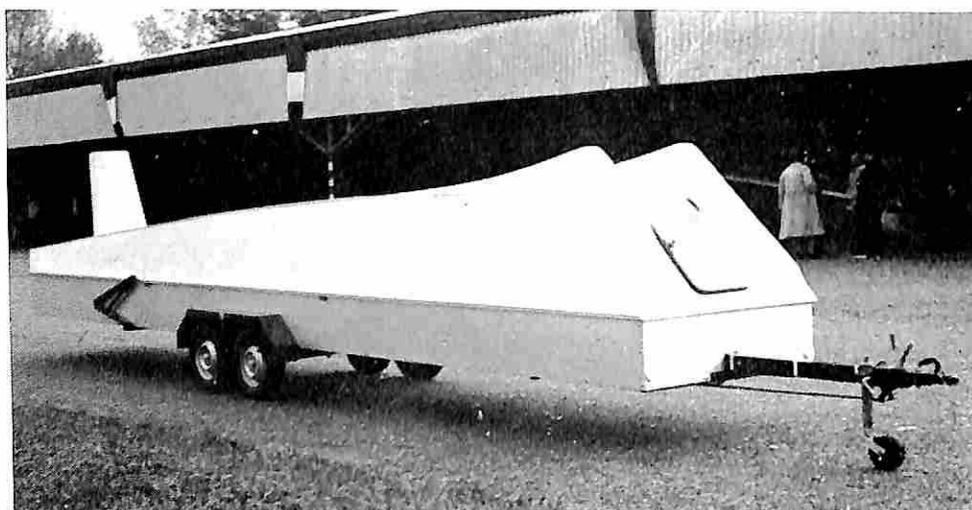
Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI



Rimorchio trasporto alianti

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

IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

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

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

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

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



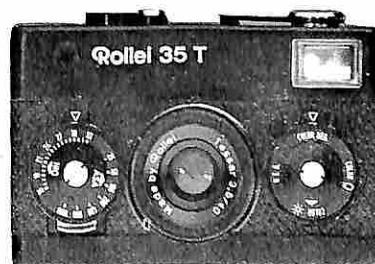
photo by A. Pronzati

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

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

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

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



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

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

Rollei

Eleganz und Präzision



LANCIA

automobili di precisione

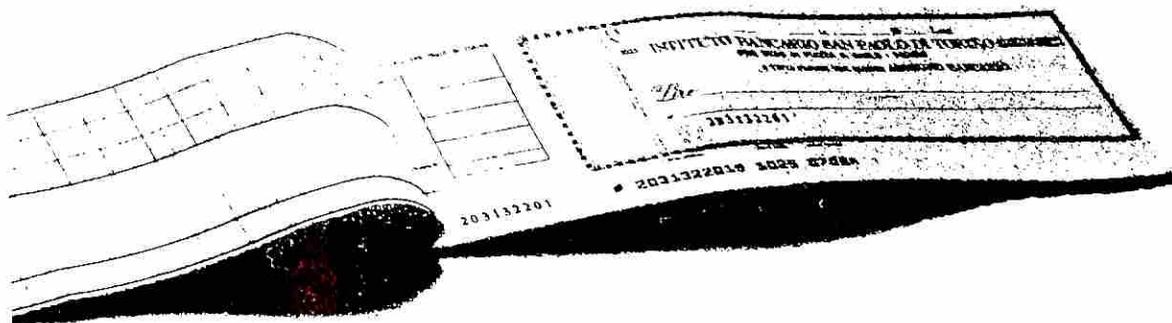


sanpaolo UP

**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
SAN PAOLO DI TORINO**



Baer Selen ASW 19

*Le nostre
Congratulazioni
al Campione del
Mondo*



*nella Classe
Standard*

Baer Selen si aggiudicò l'ambita vittoria con uno dei primi ASW 19 di serie prestatogli da un amico.

SAPEVATE

che a Châteauroux l'ASW 19 ha conquistato 8 delle 11 prove giornaliere possibili?

Baer Selen 3, Ake Pettersson 3, Herb Mozer 2.

Una sapiente progettazione aerodinamica ed una accurata esecuzione danno i loro frutti.

Prenotate ora l'ultimo modello

ASW 19 B

al quale sono state apportate le seguenti migliorie:

- peso a vuoto ridotto a 240 kp
- peso massimo consentito 454 kp
- Trim a regolazione continua ecc.

50 anni di costruzioni alianti SCHLEICHER
50 anni di successi internazionali in tutte le classi
50 anni di prodotti di alta qualità per il volo a vela
50 anni di studi ed esperienze e da
50 anni partner fidato dei volovelisti

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c.
Aeroporto « Città di Torino » - Caselle T. - Tel. 011 - 4702768



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

AOSTA

Martinet Roberto

BOLOGNA

Serra Sandro

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

COMO

G.V.V. «N. Valzania»

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

FOLIGNO

Filippucci Alberto

LUCCA

Carmassi Renato

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PADOVA

Marchetti Sergio

PARMA

Pastorelli Emilio

RIETI

Marchetti Willy

ROMA

Ae.C. Faraoni Giancarlo

G.V.A. Luca Urbani

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

UDINE

Aero Club Friulano

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

AGOSTO-OTTOBRE 1978

N. 129

SOMMARIO:

Attualità - la Commissione di Specialità	149
- l'attività dell'Aero Club Centrale	150

XVI CAMPIONATI MONDIALI - CHATEAUROUX

Leonardo Brigliadori - 10321 punti in 11 prove non bastano!	151
---	-----

Servizio speciale - 6 comunicati	153
----------------------------------	-----

CAMPIONATI ITALIANI 1979

Max A. Faber - I XVIII Campionati Italiani visti dal direttore di gara	157
--	-----

Pier Luigi Duranti - Rieti 1978 - Relazione	159
---	-----

Plinio Rovesti - Note meteorologiche	165
--------------------------------------	-----

IN COPERTINA:

Ancora una volta...gli Uomini!

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

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

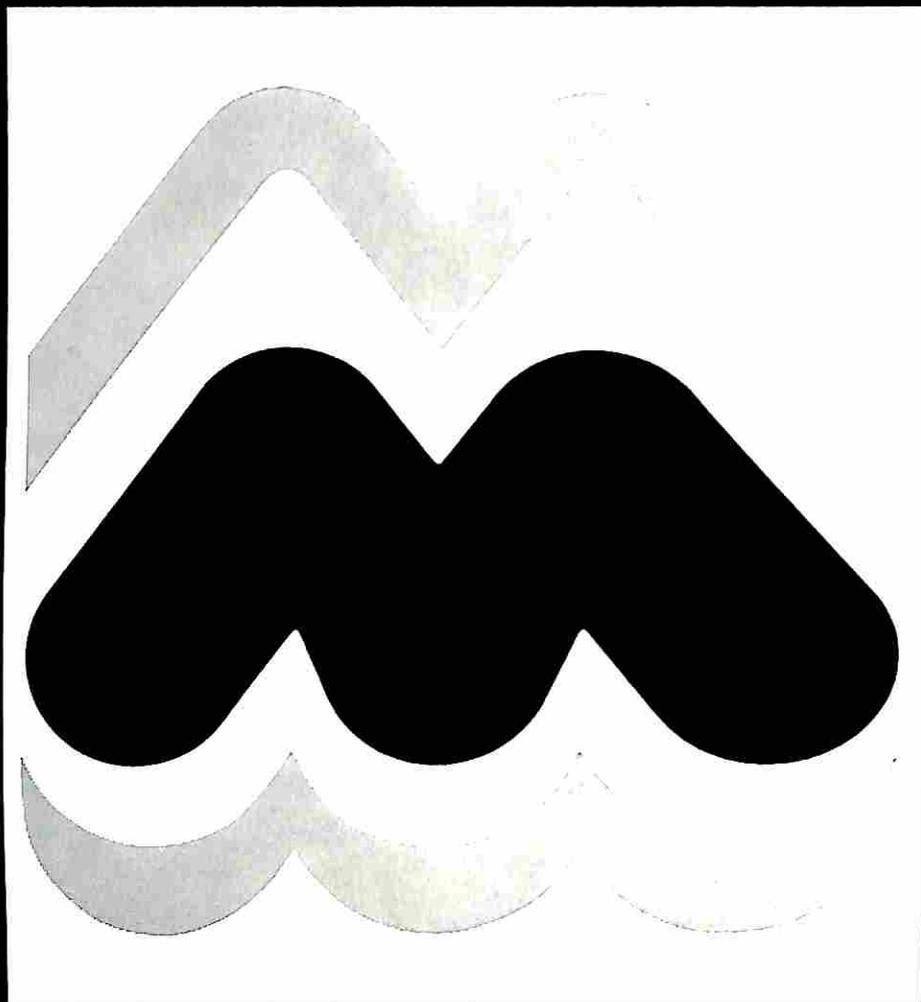
Italia: cumulativo	L. 10.000	Redazione e Amministrazione:
Italia: individuale	L. 15.000	«Paolo Contri» Airport
Italia: sostenitore	L. 50.000	
Estero: ordinario	\$ 15	
Una copia:	L. 2.000	21100 Calcinete del Pesce - (Va) - Italy

DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 del Registro.
E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata,
purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

MONDORAMA



**viaggi in tutto il mondo
vacanze soggiorni
mare monti
biglietteria aerea**

ATTUALITÀ

NON E' UN'EMERGENZA

Mi scuso con i lettori per il ritardo e l'incompletezza di questo numero. Il materiale raccolto comparirà prossimamente.

Spero anche di poter dare maggiori chiarimenti dopo l'incontro con l'Editore, sulle spalle del quale continuano ad affluire onerosi disavanzi.

Renzo Scavino

L'ATTIVITÀ DELL'AERO CLUB CENTRALE

A Rieti, in una tiepida mattinata di sole, l'hangar del briefing si è ripopolato ancora una volta per accogliere i partecipanti all'Assemblea ordinaria dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, svoltasi il 29 ottobre con il seguente ordine del giorno:

— Bilancio Preventivo 1979

— Programma di massima per il 1979

— Eventuali e varie.

Vengono relazionati i presenti circa l'attività del 1978 che si può compendiare nelle seguenti cifre:

ore volate con alianti dell'ACCVV	2.142,33
con motoalianti	66,30
con trainatori	403,—
con alianti di terzi	1.943,34

per complessive ore 4.565,37 alle quali vanno aggiunte le ore volate nel corso dei Campionati nazionali, con alianti per ore 3.112,54 e con trainatori 65,48, che portano il totale generale dell'attività di volo ad ore 7.744,19.

I voli d'insegna risultano così suddivisi:

ARGENTO: durata 19, quota 23, distanza 25
(n. 22 completi)

ORO: durata 4, quota 3 (n. 3 completi)

DIAMANTI: durata 5, quota 1, distanza 1

Dopo l'esposizione di questi brillanti risultati, si passa all'esame del bilancio preventivo per il 1979 che chiude in pareggio tra entrate ed uscite per complessivi 75 milioni. Diversi Soci intervengono per chiarimenti e successivamente il bilancio viene approvato all'unanimità.

Il programma per il 1979 è ricco di novità quali «il luglio dei 300», «le 2 settimane di fine giugno», «l'istruttore straniero» e «la giornata di gara» durante tutti gli stages.

Se a queste aggiungiamo l'intenso programma dei Campionati nazionali nelle varie categorie, il Calendario volovelistico risulta fitto fitto e le presenze volovelistiche a Rieti otterranno un sensibile incremento, per non parlare degli stranieri che affluiranno per la disputa della Coppa del Mondo di Volo a Vela Alpino.

L'Assemblea è stata sciolta — anche per non frenare l'attività volovelistica ancora in atto — for-

mulando l'impegno di presentare al Briefing di Bologna il programma completo dell'attività prevista per il 1979.

R. S.

LA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ

VERBALE N. 16

Bologna, 10 settembre 1978, h. 11.30

Presenti: Briigliadori, Piludu, Serra, Vergani.

- O.d.g. 1) Risultati attività 1978
2) Preventivo finanziario 1979
3) Varie.

1) Pur non essendo ancora giunti alla fine dell'anno, i risultati della attività agonistica appaiono altamente soddisfacenti. I risultati maggiormente di rilievo appaiono quelli relativi al secondo posto di Leonardo Briigliadori ai XVI Campionati del Mondo (classe Standard) e del 4° posto di Attilio Pronzati alla I Coppa del Mondo di Volo in montagna (classe 15 metri). Anche le 4 Competizioni Nazionali (Colli Briantei, Pentecoste, Velino e S. Pedrino) hanno avuto buon successo di partecipazioni e risultati, così come di due Campionati Italiani (Categoria Nazionale, 36 iscritti di cui 17 stranieri; Categoria Promozione, 37 iscritti).

2) Preventivo finanziario 1979.

L'elenco degli stanziamenti che si propongono all'AeCI a favore del Volo a Vela è quello che figura in allegato.

Come si può notare, è prevista l'organizzazione della II Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna a Rieti.

3) Varie.

a) A proposito della richiesta contenuta nella voce «varie» punto «C» del verbale n. 14 del 17 dicembre 1977 — che riguardava l'adeguamento della flotta dell'Aero Club Centrale — e al successivo verbale n. 15 del 7 giugno 1978 voce 2) Varie, viene precisato quanto segue:

La Commissione richiede che gli aeromobili:

- n. 4 trainatori Robin (1 già consegnato)
- n. 6 alianti monoposto Astir 77 (di cui 1 già consegnato)
- n. 3 alianti Janus
- n. 1 aliante Calif A-21 S

destinati all'adeguamento della flotta dell'Aero Club Centrale facciano parte della **integrazione** richiesta sui lotti D (integrato con i residui del lotto C), ed E, come appunto indicato nel verbale n. 15.

b) In attesa che pervengano i consuntivi di spesa della partecipazione ai Campionati Mondiali e dell'organizzazione dei Campionati Italiani, si propone che, ove tali spese eccedano gli stanziamenti previsti, tali differenze di spesa possano essere coperte attingendo dai residui attivi delle voci «Premi insegna».

c) Al fine di recuperare una parte delle spese per acquisto strumenti elettronici per gli alianti inviati ai Campionati del Mondo, trattandosi di apparecchi altamente sofisticati di difficile uso comune e di rapida obsolescenza, si propone vengano offerti agli enti che ne hanno curato l'acquisto e il finanziamento per la somma di L. 1 milione cadauno facendo carico all'AeCI della sola differenza.

IL PRESIDENTE: **Walter Vergani**

PREVENTIVO STANZIAMENTI AeCI 1979 VOLO A VELA

Bologna, 10 settembre 1978, h. 11.30

Campionato Italiano:

Categoria Nazionale	10 prove	
Categoria Promozione	8 prove	
Categoria Naz. biposti	8 prove	
Categoria Club	8 prove	
		L. 46.000.000

Spese attività volovelistica

Contributi brevetto	L. 300.000 x 150	»	45.000.000
Contributi abilitazione	L. 200.000 x 120	»	24.000.000
Assicurazione personale volontario:	L. 300.000 x 120	»	36.000.000

Premi insegna

a) «C argento»	L. 200.000 x 60	»	12.000.000
b) «C oro»	L. 300.000 x 20	»	6.000.000
c) «C diamante»	L. 600.000 x 8	»	4.800.000

Materiale di volo e vario

Acquisto due alianti «15 metri» per ACCVV con carrello (extra leasing)		»	46.000.000
Acquisto due radio portatili per Campionati Italiani		»	3.000.000
Contributi a gare e manifestazioni		»	6.000.000

Partecipazione a gare internazionali

Allenamento piloti per Campionati Mondiali (partecipazione a importanti gare internazionali) 4 x 1.000.000		»	4.000.000
Invio ad Angers di pilota esperto più 4 giovani (vedi verbale n. 15)		»	5.000.000
Aeroclub Centrale Volo a Vela		»	44.000.000
Nuovo hangar a Rieti		»	30.000.000

L. 311.800.000

Coppa del Mondo di Volo in Montagna » 30.000.000

L. 341.800.000

RIUNIONE DEI RAPPRESENTANTI

Inavvertita e disattesa, comunque non preceduta da una doverosa informazione — anche perchè era logico, ma forse ingenuo, pensare che avvenisse dopo il Briefing, di Bologna ovviamente — si è svolta a Roma presso l'Aero Club d'Italia, il 31 ottobre scorso, la riunione dei Rappresentanti per l'elezione del Consigliere Federale e dei componenti la Commissione di Specialità.

Erano presenti i delegati di Napoli, Roma, Padova, Torino, Bolzano, Sabina, Lucca, Milano e dell'Aero Club Centrale.

A rappresentare il volo a vela in seno al Consiglio

Federale è stato eletto Ferruccio Piludu. Per la Commissione hanno ottenuto voti: Sandro Serra 9, Walter Vergani 9, Egidio Galli 8, Andrea Gritti 8, Danilo Spelta 6, Pierluigi Duranti 3, Ferruccio Piludu 1.

LA RIUNIONE DEL 10 NOVEMBRE

In data 10 novembre 1978 si è svolta presso l'abitazione del Signor Serra in Bologna, autorizzata dal Presidente dell'Aero Club d'Italia con telegramma n. 315 del 31 ottobre 1978, la riunione della Commissione uscita eletta dalla Assemblea dei Rappresentanti di Specialità tenutasi in Roma il 31 ottobre 1978.

Sono presenti i Signori:

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

I convenuti affrontano il primo punto all'ordine del giorno: nomina del Presidente della Commissione.

Dopo breve dibattito, viene unanimemente deciso di rinviare la nomina alla prossima riunione (prevista per il giorno 25 novembre 1978) allorchè sarà presente anche il Consigliere Federale per la specialità Volo a Vela Signor Piludu Ferruccio.

Immediatamente dopo — per trattare il secondo punto dell'ordine del giorno — vengono esaminati i nomi delle persone ritenute più adatte a prestare la loro opera in seno alla Commissione Sportiva Centrale per la specialità Volo a Vela.

Con voto palese e unanime viene fatta la seguente formulazione:

- Veneri Mario,
- Centofante Enzo,
- Paglia Michele.

I convenuti, infine, concordano di riunirsi in data 25 novembre 1978, alle ore 15.30, presso l'Aero Club di Bologna, per procedere alla nomina del Presidente della Commissione e per trattare i più urgenti problemi della prossima stagione sportiva.

Pregano pertanto l'Aero Club d'Italia di voler autorizzare tale riunione.

Non vi sono altre delibere da prendere e pertanto il Segretario della riunione dichiara chiusa la medesima.

13 novembre 1978

IL SEGRETARIO: **Egidio Galli**

SECUND, CUNFURMA!?

Ancora una volta si manca di riguardo al Briefing dei volovelisti. La nostra conclamata ed invidiata assise, già accantonata nella nomina della Commissione, non viene consultata nemmeno nella nomina del Presidente della stessa.

Rientra in una certa logica, ma non possiamo fare a meno di rilevarlo in quanto ci sentiamo solidali con questo caro e vecchio Briefing, in quanto anche di Lui ci si dimentica, proprio come succede a

VOLO A VELA

16^{mi} campionati mondiali châteauroux



Leonardo Brigliadori

10321 punti in 11 prove non bastano!



A 300 metri sul terreno, abbiamo appena scattato la foto del 2° pilone, e una debole bava ascendente sostiene le ali dei nostri due Cirrus. E' poco ma siamo orgogliosi di essere in testa alla gara poichè il gruppo che ci insegue non ha ancora fatto il pilone.

«Ma quello va all'atterraggio» — fa all'improvviso il Nino vedendo scivolare 200 metri sotto di noi la sagoma di Sierra Bravo, l'ASW 19 con punte rosse di un olandese mai sentito prima d'ora. La termica tiene e ci porta al plafond di quel momento (600 metri) mentre sotto di noi «SB» stenta a salire ma non è atterrato. Nessuno di noi avrebbe mai pensato di avere visto quasi «aux vaches» il futuro Campione del Mondo Selen Baer, 23 anni, studente di ingegneria, occhialuto, alto e dinoccolato come si addice ai volovelisti di rango di razza anglosassone.

E questa è stata forse l'unica vera novità di questo mondiale che ha riconfermato invece nelle altre classi due grandi compioni: Lee e Reichmann.

Beh! L'altra novità è quella di un italiano sul podio, ma non starò per questo a farvi noiose e poco originali elencazioni di come si faccia a prepararsi per un mondiale, di quale sia il comportamento tattico indispensabile durante la gara, quali i canoni morali, psicologici, dietetici del corridore: tutte cose che valgono per chi ci crede (come me).

Era ora comunque perchè, malgrado tutto, il nostro volo a vela se lo merita.

Vorrei invece osservare che ora con 10.321 punti in 11 prove e cioè 938 punti per prova non si vince più un mondiale perchè chi ha vinto ne ha fatti 965 per prova, credo un record assoluto. E le cose non sono state molto diverse nella 15 metri e nella libera.

Per vincere pertanto è necessario scegliere tra due possibilità:

Soluzione A) Fare un colpo grosso nel quale infliggere 200-300 punti a tutti gli altri (vedi Lee nella 3ª prova in cui è tornato solo al campo) o vedi Renner nella 2ª prova in Finlandia.

Soluzione B) Puntare su un'alta media di punteggio cercando di correre con la brillantezza del vincitore di prova e insieme con la intelligenza tattica da buon piazzamento.

Personalmente credo che in realtà sia più proficua questa seconda impostazione: essa consiste infatti sostanzialmente nella spietata, asfissiante attenzione nel non commettere errori pur conservando la scioltezza e la spregiudicatezza di chi non ha niente da perdere: facile a dirsi.

Ho detto spregiudicatezza ma non vorrei essere frainteso; alla base di questo comportamento esistono alcuni atteggiamenti caratteriali che sono quasi diametralmente opposti a quelli della soluzione A:

- 1) scartare sempre la soluzione più furba a favore di quella più razionale; ciò non significa che sia sempre quella meno rischiosa.
- 2) Avere il coraggio di credere fino in fondo alla soluzione razionalmente scelta.
- 3) Sapere perdere e soffrire nei momenti in cui non ci sono alternative migliori per non pregiudicare il risultato sia pure mediocre ma non disastroso di una prova non azzeccata.
- 4) Avvalersi della collaborazione di un valido compagno.

Ciò non esclude che a chi corre secondo il metodo B non possa capitare di fare un risultato da metodo A, ma certamente ciò potrà verificarsi molto più raramente.

IMPRESSIONI SUI CORRIDORI STRANIERI

Non credo che la mancanza dei piloti dell'Est abbia

inciso in modo apprezzabile sul livello tecnico ed agonistico del campionato anche se ci sarebbe stato qualche concorrente in più assai temibile. I piloti inglesi in particolare hanno dimostrato di avere messo a punto alla perfezione la tecnica del volo rettilineo specialmente adatta agli alianti di classe Libera col tempo medio-debole. Questa tecnica è quella che dovremo ancora migliorare noi italiani per poter aspirare a buone affermazioni; ritengo che su questo tipo di attitudine abbiamo compiuto grandi progressi De Orleans e Gavazzi — come dimostrato dai recenti Nazionali — e certamente anche Serra per ciò che si è visto nelle ultime prove del Mondiale.

GLI ALIANTI

La 15 metri non era già più una novità e ha confermato di essere la nuova Standard anche se ha vinto l'unico aliante diverso dagli altri: l'SB11. Tutti concordano nel riconoscere tuttavia che ha vinto Reichmann e non l'aliante.

LA FORMULA DI GARA

Ho assistito ad una riunione presieduta da Johannesen con presenti piloti e team-managers. Pur lamentandosi dei gaggles (i roccoli) che favoriscono i piloti con minore iniziativa, la maggioranza si è dichiarata favorevole a formule che mettano i concorrenti il più possibile in condizioni di omogeneità scartando quindi le proposte di Weinholtz; a questo fine è parsa interessante a molti l'idea della partenza simultanea che costringe i piloti a staccarsi e a fuggire per vincere e non a inseguire chi è partito prima.

XVII MONDIALI (ossia i prossimi)

Non sappiamo ancora dove si faranno ma una cosa è certa: se fossero in Italia non faremmo certo brutta figura e nessuno rimpiangerebbe i XVI.

Leonardo Briigliadori

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

COMPONENTI ELETTRONICI

Batterie dryfit



Servizio Speciale per i Mondiali

I 6 comunicati

Per memoria riproduciamo i 6 comunicati distribuiti da Volo a Vela nel corso della competizione

COMUNICATO N. 1 17 LUGLIO 1978

Nessun ripensamento dell'ultimo momento, quindi solo 79 piloti al via di questi XVI Mondiali che tornano sul suolo di Francia dopo 22 anni (St. Yan) aveva ospitato il VI Mondiale con i piloti divisi in categoria monopo e biposto).

Caratteristica principale di questi Campionati la divisione dei piloti in tre classi:

- STANDARD 23 piloti di 15 paesi
- LIBERA 24 piloti di 14 paesi
- 15 METRI 32 piloti di 17 paesi.

La partecipazionne italiana vede iscritti Leonardo Briigliadori e Nino Perotti in classe STANDARD, Marco Gavazzi e Sandro Serra in classe LIBERA.

A capo della nostra rappresentanza è tornato Piero Morelli con il quale collaborano Egidio Galli ed altri valenti volovelisti già sperimentati in precedenti campionati.

Gli allenamenti, iniziatisi il giorno 9, facevano temere nelle solite disastrose condizioni d'avvio. Così non è stato e dal giorno 11 al giorno 14 si sono svolti proficui allenamenti con temi abbastanza impegnativi.

Sabato 15 cerimonia d'apertura con i soliti rituali e la classica manifestazione aerea.

Domenica 16 si è dato inizio alla grande e sempre avvincente competizione. Con termiche secche e plafond inferiore a mille metri, sono stati assegnati tre diversi temi che hanno dato i seguenti risultati:

- STANDARD, triangolo di 280 Km, 16 arrivati su 23 partiti, 1° Mozer (USA) 2° Mercier (F), 3° Reculé (F), 8° Perotti, 11° Briigliadori;
- LIBERA, triangolo di 350 Km, 20 arrivati su 24 partiti, 1° Fitchett (GB), 2° Goudriaan (S.A.), 3° Butler (USA), 15° Gavazzi, 20° Serra;
- 15 METRI, triangolo di 307 Km, 15 arrivati su 32 partiti, 1° Reichmann (D), 2° Striedieck (USA), 3° Musters (NL).

E' questo il nostro primo servizio, che continuerà sino al termine dei Mondiali, confidando che il servizio postale non ritardi troppo la consegna di queste circolari.

Con preghiera di diffusione.

VOLO A VELA

COMUNICATO N. 2 19 LUGLIO 1978

Ci risiamo con le condizioni meteo! Lunedì 17 le condizioni si sono fatte ancor più modeste e molto rapidamente variabili. Solo il tema assegnato alla classe 15 METRI si può considerare riuscito.

Ecco i risultati della seconda prova:

- STANDARD, triangolo di 178 Km, 11 arrivati su 23, 1° Maelum (N) a 57,3 Km/h (!), 2° Selen (NL), 3° Lund (DK), 8° Briigliadori con punti 924, 22° Perotti finito fuori campo.
- LIBERA, triangolo di 238 Km, 5 arrivati su 24, 1° Schubert (A) a 57,5 Km/h, 2° Henry (F), 3° Goudriaan (S.A.), Serra e Gavazzi 172 Km con 563 punti.
- 15 METRI, triangolo di 202 Km, 21 arrivati su 32, 1° Reichmann (D) a 73,7 Km/h, 2° Bluekens (B), 3° Striedieck (USA).

Le classifiche generali — anche se non significative, dopo questa seconda prova sono le seguenti:

- STANDARD:

1° Maelum (N)	punti 1976
2° Riera (RA)	1929
3° Selen (NL) e Costa (BRA)	1915
5° Briigliadori	1883
18° Perotti	973
- LIBERA:

1° Goudriaan (S.A.)	punti 1945
2° Henry (F)	1924
3° Schubert (A)	1911
18° Gavazzi	1497
21° Serra	1455
- 15 METRI:

1° Reichmann (D)	punti 2000
2° Bluekens (B)	1957
3° Striedieck (USA)	1911

Ieri 18 luglio riposo causa maltempo.

Oggi, mercoledì 19 luglio: ore 10 cielo coperto e previsione di forzato riposo!

Diffondete. Grazie.

VOLO A VELA

COMUNICATO N. 3 21 LUGLIO 1978

Mercoledì 19 il previsto forzato riposo non ha avuto luogo.

Un leggero e breve miglioramento ha indotto la direzione di gara ad assegnare temi di una certa consistenza, anche se i passaggi del traguardo sono cominciati solo verso le quindici. Dei 79 partiti uno solo ha chiuso il circuito assegnatogli, tutti gli altri per i campi, coprendo comunque distanze sufficienti a rendere valida la prova.

Ecco i risultati:

- STANDARD, triangolo 278 Km, nessun arrivato, primi con mille punti: Mercier (F), Andersson (S), Lund (DK) e Mozer (USA); quinti con 995 punti: Riera (RA), Rizzi (RA) e Perotti, 13° Brigliaiori con 972 punti.
- LIBERA, triangolo 343 Km, primo ed unico arrivato Lee (GB), 1000 punti, 2° Rantet (F) 816, 3° Gantenbrink (D) e Fitchett (GB) 620, 9° Gavazzi 553, 13° Serra 519 punti.
- 15 METRI, triangolo 311 Km, nessun arrivato, 1° Pare (NL) 1000 punti, 2° Peter (D) 966, 3° Reichmann (D) 889 punti.

Dopo questa terza prova le classifiche generali sono le seguenti:

— STANDARD:

1° Maelum (N)	punti 2957
2° Riera (RA)	2924
3° Costa (BRA)	2887
5° Brigliaiori	2855
Perotti	1968

— LIBERA:

1° Lee (GB)	punti 2674
2° Gantenbrink (D)	2518
3° Henry (F)	2460
14° Gavazzi	2050
16° Serra	1974

— 15 METRI:

1° Reichmann (D)	punti 2889
2° Striedieck (USA)	2659
3° Schulthess (CH)	2638

Ieri giovedì 20 luglio nessuna prova per cielo totalmente coperto anche se senza pioggia.

Stanno tutti bene... di salute...

Diffondete. Grazie.

VOLO A VELA

COMUNICATO N. 4 24 LUGLIO 1978

Le condizioni sono migliorate ed il fine settimana si è fatto decisamente più impegnativo per i piloti, alle prese con temi lunghi che sono stati realizzati dalla gran parte dei concorrenti con medie appena al disotto dei 100 Km/h.

Ecco la sintesi dei risultati:

Venerdì 21 luglio, quarta prova

- STANDARD, triangolo 260 Km, 18 su 23, 1° Reculé (F), 2° Selen (NL), 12° Perotti, 13° Brigliaiori.
- LIBERA, triangolo 333 Km, 19 su 24, 1° Segels (B), 2° Gavazzi, 3° Rantet, Serra f.c. a 25 Km dall'arrivo.
- 15 METRI, triangolo 287 Km, 28 su 32, 1° Ax (S), 2° Peter (D), 3° Striedieck, 4° Reichmann.

Sabato 22 luglio, quinta prova

- STANDARD, triangolo 475 Km, 17 su 23, 1° Selen (NL) a 81,2 Km h p. 1000, 2° Reculé (F), p. 965, 3° Brigliaiori p. 958, 23° Perotti f.c.
- LIBERA, triangolo 570 Km, 23 su 24 (!), 1° Fitchett (GB) 93,3 Km h, 2° De Orleans, 3° Lee, 5° Serra p. 956, 23° Gavazzi p. 810.
- 15 METRI, triangolo 524 Km, 20 su 31, 1° Ax (S) 94,2 Km/h, 2° Peter (D), 3° Karlsson (S), 4° Reichmann, 5° Striedieck.

Domenica 23 luglio, sesta prova

- STANDARD, triangolo 402, 15 su 23, 1° Mozer (USA), 2° Reculé (F), 3° Brigliaiori (p. 984), 18° Perotti (p. 447) f.c.
Classifica generale: 1° Selen 5860, 2° Reculé 5659, 3° Brigliaiori 5621.
- LIBERA, triangolo 505 Km, 19 su 24, 1° Mueller (D) 99,6, 2° Gantenbrink, 3° Lee, 4° De Orleans, 20° Gavazzi f.c. a 1 Km dall'arrivo, 21° Serra.
Classifica generale: 1° Lee (GB) 5358, 2° Gantenbrink 5296, 17° Gavazzi, 22° Serra.
- 15 METRI, triangolo 446, 22 su 32, 1° Peter (D), 96,6, 2° Widmer (BRA), 3° Striedieck (USA), 5° Reichmann (D).
Classifica generale: 1° Reichmann 5769, 2° Striedieck 5591, 3° Ax 5408.

Il gioco tattico della nostra squadra si è ovviamente semplificato e poichè la forma ed il morale sono buoni, speriamo che l'attuale situazione possa ancora essere migliorata.

A presto, con preghiera di diffusione. Grazie.

VOLO A VELA

COMUNICATO N. 5 26 LUGLIO 1978

A ritmo serrato si va verso il finale di questi XVI Mondiali che vedono: da una parte la direzione di gara assegnare temi che comportano quasi cinque ore di svolgimento (per i primi) e dall'altra i piloti che con serio impegno ed accanimento fanno tutto il possibile per realizzare i compiti loro affidati.

E' sufficiente vedere l'alternanza dei nomi e le medie orarie per capire che l'atmosfera, indipendentemente dalla meteo, è piuttosto surriscaldata.

Lunedì 24 luglio, settima prova

- STANDARD, triangolo 395 Km, 19 su 21, 1° Pettersson

(S) 81,2 Km h, 2° Carpenter (CDN), 3° Selen, 15° Brigliautori, 19° Perotti.

- LIBERA, triangolo di 469 Km, 22 su 22!, 1° Fitchett 97,3, 2° De Orleans 95,8, 3° Mueller (D), 9° Gavazzi, 18° Serra.
- 15 METRI, triangolo 430 Km, 29 su 32, 1° Musters (NL) 89,6, 2° Peter, 3° Striedieck, 9° Reichmann.

Martedì 25 luglio, ottava prova

- STANDARD, triangolo 407 Km, 18 su 22, 1° Pettersson, 2° Mozer, 3° Nietlispach, 4° Brigliautori, 16° Perotti.
Classifica generale: 1° Selen 7.745, 2° Reulé 7.514, 3° Brigliautori 7.421, 19° Perotti.
- LIBERA, triangolo 503 Km, 9 su 23, 1° Jinks, 2° Johnson, 3° Serra, Gavazzi f.c. poco prima dell'arrivo.
Classifica generale: 1° Lee, 2° Gantenbrink, 3° Henry, 16° Gavazzi, 20° Serra.
- 15 METRI, triangolo 458 Km, 23 su 32, 1° Striedieck, 2° Reichmann, 3° Peter, 4° Ax.
Classifica generale: 1° Reichmann 7720, 2° Striedieck 7576, 3° Ax 7330.

La Giuria internazionale è anch'essa impegnata con molti problemi, particolarmente per il peso massimo consentito e per le foto dei piloni. Un reclamo presentato per la penalizzazione di una foto di Perotti è stato accolto dalla G.I., con 18 voti contro 6, confermando ancora una volta che il nostro sistema di controllo fotografico è attualmente il più progredito.

Speriamo che le condizioni meteo tengano; sulla tenuta di Brigliautori non abbiamo dubbi!

Con preghiera di diffusione. Grazie.

VOLO A VELA

COMUNICATO N. 6 30 LUGLIO 1978

Leonardo Brigliautori ha conquistato all'Italia un combattuto quanto meritato 2° posto e dobbiamo essergliene grati in quanto il nostro volo a vela aveva bisogno di un'affermazione di prestigio. Gloria e merito per il Leonardo, applausi ai piloti ed alla squadra.

Per il momento esultiamo, anche se urge una riflessione: 1963 un 4° posto, 1978 un 2° posto, sempre per merito dello stesso pilota. Sarà opportuno, dopo questi Mondiali, fare un discorso a ragion veduta.

Ecco la sintesi delle ultime tre prove:

Giovedì 27 luglio, nona prova

- STANDARD, triangolo di Km 457, nessun rientrato, 1° Selen 402 Km/1000 p., 2° Brigliautori 399/992, 3° Andersson, Rizzi, Riera 376/928, 7° Reulé 369/909, 15° Perotti 358/878.
- LIBERA, triangolo di Km 536, nessun rientrato, 1° Henry 491/1000, 2° Fitchett 481/978, 3° Zegels 479/973, 14° Gavazzi 444, 20° Serra 405.
- 15 METRI, triangolo di Km 488, nessun rientrato, 1°

Peter 411/1000, 2° Striedieck 402/976, 3° Ax 393/951, 14° Reichmann 389/941.

Venerdì 28 luglio, decima prova

- STANDARD, triangolo 273 Km, 20/20, 1° Pettersson 94,4/1000, 2° Mozer 999, 3° Carpenter 982, 10° Brigliautori 929, 19° Perotti.
- LIBERA, triangolo 332 Km, 22/22, 1° Fitchett 115,1/1000, 2° Lee 971, 3° De Orleans 955, 4° Henry 951, 13° Serra 887, 16° Gavazzi 864.
- 15 METRI, triangolo 304 Km, 32/32, 1° Renner 107,1/1000, 2° Peter 977, 3° Striedieck 975, 14° Reichmann 902.

Sabato 29 luglio, undicesima ed ultima prova

- STANDARD, triangolo 268 Km, 19/20, 1° Lund 93,05/1000, 2° Selen 999, 3° Mozer 986, 4° Brigliautori 977, 7° Nietlispach 956, 9° Perotti 949.
- LIBERA, triangolo 329 Km, 22/22, 1° Gantenbrink 105,1/1000, 2° Serra 995, 3° Lee 989, 4° De Orleans 983, 14° Gavazzi 878.
- 15 METRI, dati non pervenuti.

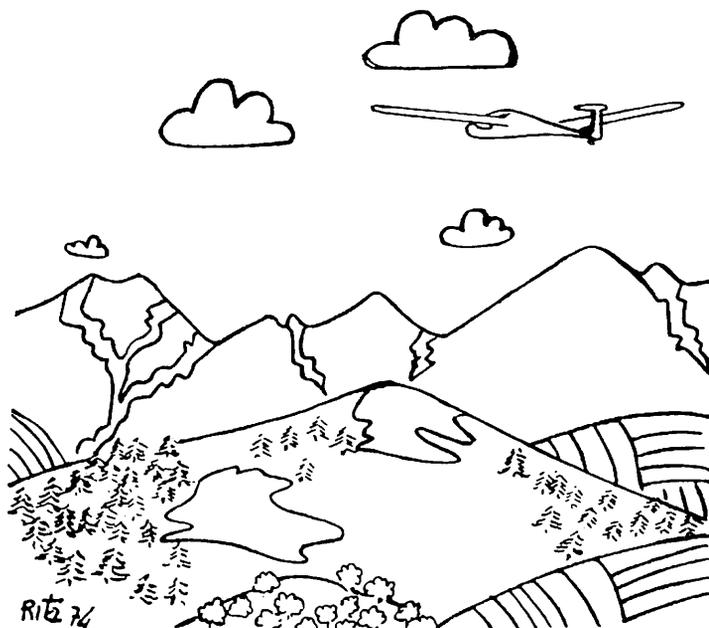
Classifiche finali ufficiose:

- STANDARD: 1° Selen 10.681, 2° Brigliautori 10.321, 3° Reulé 10.185, 19° Perotti.
- LIBERA: 1° Lee 10.163, 2° Gantenbrink 10.018, 3° Henry 9919, 4° Fitchett 9623, 13° De Orleans 8704, 18° Gavazzi 8369, 21° Serra 8149.
- 15 METRI: 1° Reichmann, 2° Striedieck, 3° Ax.

Questi Mondiali sono giunti alla fine portando con sé dei grossi risultati: i temi assegnati, i Km volati, le medie realizzate ed il numero delle prove effettuate, sono tutti fattori che qualificano positivamente questi Campionati Mondiali. Speriamo che i nostri protagonisti trovino il tempo per scrivere le loro opinioni, del che li ringraziamo in anticipo.

Fine del servizio.

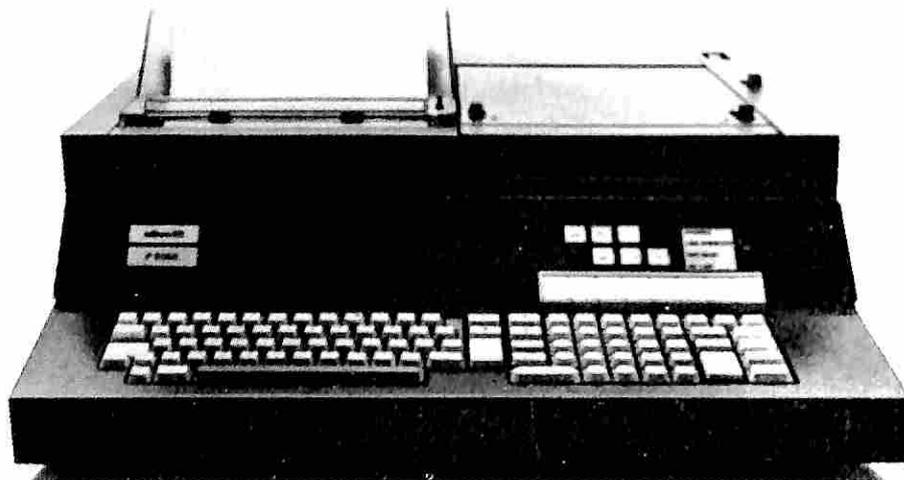
VOLO A VELA



ai campionati italiani di volo a vela 1978

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

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



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

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

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

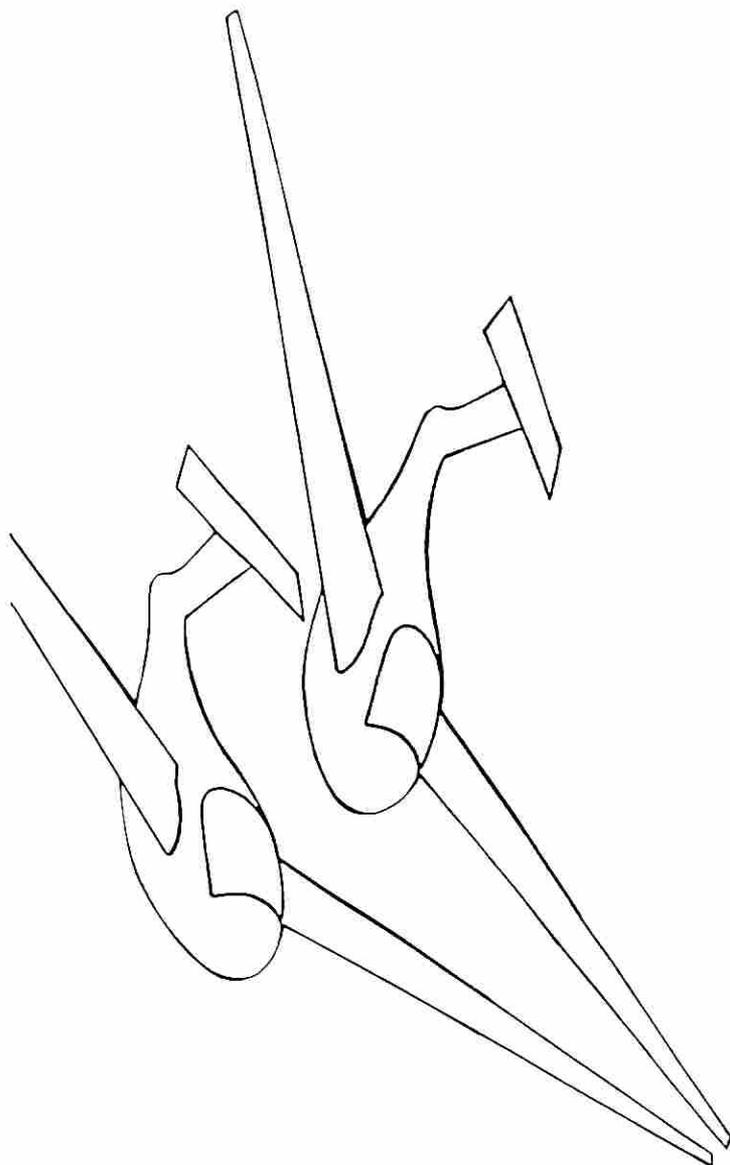
Olivetti P 6060 sta su ogni tavolo di lavoro,
ma nella sua concezione è un sistema:
espandibile e modificabile,
sia all'interno che all'esterno dell'unità base.
Le sue interfacce consentono
collegamenti a periferiche di ogni tipo
e in time-sharing.
La stampante termica incorporata è in grado
di fornire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

olivetti



AERO CLUB D'ITALIA

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



i XVIII^{mi} campionati italiani di volo a vela 1978

aeroporto di rieti
3 - 24 agosto 1978

Max Faber

i XVIII campionati italiani visti dal direttore di gara

In occasione del secondo giorno di ricupero del III Trofeo Colli Briantei e precisamente il 7 maggio, Walter Vergani ha interpellato Pierluigi Duranti sulla sua eventuale disponibilità ad occuparsi dell'organizzazione e della direzione dei Campionati.

Ho convinto l'amico Duranti ad accettare, ma sono stato coinvolto!

Poi tra Duranti, Nuccio ed altri — vecchi e nuovi — è nato l'organico che ha retto i Campionati 1978.

A Rieti abbiamo trovato tre pilastri insostituibili:

Plinio Rovesti, instancabile e indispensabile, anche se la meteorologia non rispetta le tradizioni;

Manlio Pelini con polso ed energia ha curato traini,

schieramenti, partenze e arrivi;

Willy Marchetti con diligenza ha curato la preparazione e la parte amministrativa.

Pierluigi Duranti e Patrizio Nuccio già a Torino hanno dato lezioni a Valerio Coero Borgo e Giorgio Germanis che hanno dovuto imparare il controllo foto, oltre a fare gli avvistatori alla finestra.

Oliviero Braini ha coordinato il lavoro del laboratorio fotografico con l'aiuto di Luigi Lorenzoni e Ciro Cagnelli, oltre a fare il commissario di traguardo in collaborazione con i radaristi e i cronometristi.

Patrizio Nuccio e Elio Lupo, con encomiabile aiuto da parte di diversi dirigenti e funzionari della Soc. Olivetti, hanno messo a punto i programmi dell'elaboratore Olivetti P 6060 che ha poi funzionato ottimamente, dando — grazie agli operatori — molte classifiche in pochissimo tempo.

Paolo Braini e Matilde Hofer hanno retto la segreteria con molto impegno e zelo.

Elisabetta Duranti, Rosaria Galia e Isabella Faber hanno contribuito al funzionamento dell'organico prestando la loro opera dov'era necessario.

Nazzareno Simeoni ha curato la parte logistica con diligenza.

Il gen. Andalò a Roma, Pierluigi Duranti ed il sottoscritto a Torino abbiamo raccolto un notevole numero di coppe e premi.



Con 61 piloti italiani ammessi alla Categoria Nazionale, a chiusura delle iscrizioni, risultavano 64 alianti iscritti, di cui 19 stranieri. In seguito alla rinuncia di quattro concorrenti (di cui due stranieri) e l'affluenza di tutti gli alianti 15 m in classe Libera le gare hanno avuto inizio con 34 alianti in classe Libera e 26 in classe Standard.

Con il beneplacito della Commissione Sportiva Cen-

trale è stata indetta un'elezione per un gruppo di tre piloti esperti che hanno aiutato la Commissione per la scelta dei temi di gara nel loro compito; dopo regolari votazioni sono stati eletti Leonardo Briigliadori, Adele Orsi e Roberto Manzoni.

Per le partenze è stata usata la finestra tradizionale nei momenti di punta cioè all'apertura del traguardo stesso, mentre il controllo è stato passato al Radar quando le partenze erano più distanziate. Questo sistema ha dato ottimi risultati per questa operazione considerata piuttosto delicata.

Purtroppo le condizioni meteorologiche non hanno permesso lo svolgimento di più di sei gare valide in 12 giorni. Cinque giorni di riposo obbligato e una gara invalidata sono stati persi.

E' però stato possibile assegnare anche temi di gara di ragguardevole lunghezza: un massimo di 438 Km per la classe Libera e 388 Km per la classe Standard.

Anche le velocità raggiunte sono state considerevoli: 115 Km/h raggiunti da Alvaro de Orleans con il ASW 17 su un percorso di 328 Km (un triangolo ripetuto due volte) e 102 Km h raggiunti dal tedesco Sinn su Hornet su un triangolo di 247 Km.

Il numero di atterraggi fuori campo è stato basso: solo il 9 agosto un certo numero di piloti è stato costretto al fuoricampo per una copertura non prevista.

I 34 concorrenti di classe Libera — in 6 gare — hanno coperto 63.351 Km in 921 ore di volo, mentre i 26 alianti della classe Standard hanno fatto 40.116 Km in 653 ore.

Sono stati impegnati da 9 a 10 traini, di cui 7 del tipo L5 potenziato o Robin che hanno trainato per complessive 33½ ore, lanciando i 60 alianti in 55/60 minuti.

La cerimonia di premiazione della Categoria Nazionale si è svolta il 15 agosto alla presenza di un limitato ma qualificato numero di invitati.

Concludo con qualche osservazione - oppure: I Campionati visti dal direttore di gara.

- per una buona preparazione dei Campionati è indispensabile che l'incarico al direttore venga assegnato almeno 9 mesi prima;
- al direttore designato deve essere data la possibilità di fare osservazioni sul regolamento prima della stesura finale;
- il direttore designato deve far parte del Comitato Organizzatore;
- il numero dei piloti ammessi in Categoria Nazionale non deve essere aumentato; differenze troppo evidenti tra pilota e pilota per quanto riguarda preparazione ed esperienza devono essere evitate per ragioni sportive e di sicurezza;
- il Comitato Organizzatore deve mettere a disposizione dell'organizzazione tutti i mezzi necessari e idonei per poter svolgere il lavoro.

Torino, 6 settembre 1978

Max A. Faber

Pierluigi Duranti

Rieti 1978 - relazione

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

L'incarico di collaborare con Max Faber nella direzione dei Campionati italiani 1978 categoria «Nazionale» e di dirigere, successivamente, quelli di categoria «Promozione» mi fu affidato all'inizio di maggio, troppo tardi, quindi, per poter compiere in maniera del tutto soddisfacente il lavoro preparatorio, indispensabile per una buona conduzione della gara.

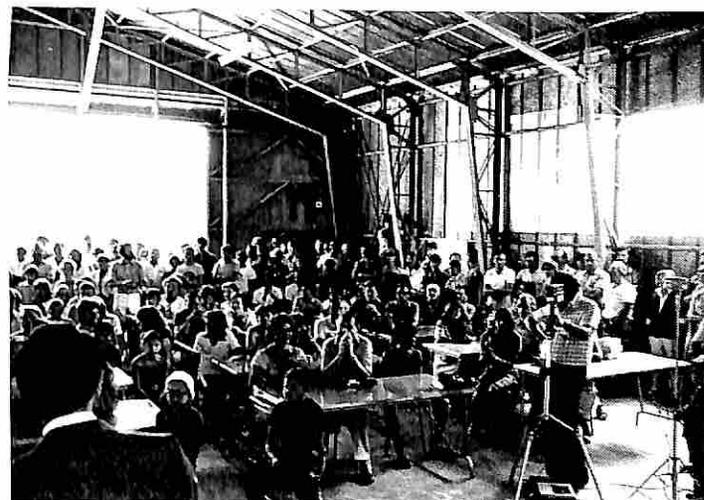
Se le conseguenze della tardiva assegnazione degli incarichi sono state ridotte al minimo lo si deve principalmente a Willy Marchetti che, assumendo su di sé anche gran parte delle incombenze proprie del Comitato Organizzatore, ha svolto una notevole mole di lavoro preparatorio. Non è il caso di sottolineare ulteriormente la necessità di una sollecita investitura del Comitato Organizzatore e della Direzione di gara dal momento che, a quanto mi consta, l'Aero Club Centrale di Volo a Vela sta già provvedendo in merito.

A parte alcune difficoltà iniziali e nonostante i miei timori nell'accettare per la prima volta un incarico così gravoso, devo dire che mi ritengo soddisfatto dell'andamento dei campionati e dell'esperienza che ne ho potuto trarre sul piano tecnico e, soprattutto, su quello umano.

La tabella che segue riporta alcuni dati relativi al Campionato '78, raffrontati con i corrispondenti degli anni precedenti. (Sono esclusi gli allenamenti).

	1973	1974	1975	1976	1977	1978
n. compl. alianti iscritti	57	76	90	98	96	97
n. compl. alianti concorrenti italiani	50	68	75	85	85	80
n. compl. alianti concorrenti stranieri	7	8	15	13	11	17
n. alianti iscritti Lega 1 (o Nazion.)	43	51	63	66	55	60
n. alianti iscritti classe Libera	21	19	23	18	20	34*
n. alianti iscritti classe Standard	22	32	40	35	35	26
n. alianti iscritti Lega 2 (o Promoz.)	14	25	27	45	41	37
n. prove valide Lega 1 (o Nazion.)	11	11	11	7	9	6
n. prove valide Lega 2 (o Promoz.)	10	10	10	5	4	8
n. atterraggi fuori campo	137	202	236	215		123

(*) di questi, 15 erano «15 metri».



Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, ci sono settori dell'organizzazione che potrebbero essere migliorati ma il lungo e paziente lavoro di impostazione prima, di messa a punto poi, compiuto da Piero Morelli dal 1973 al 1976, ha posto chi l'ha seguito nella favorevole condizione di lavorare su una base già di per sé solida e ben costruita. E per «base» non intendo soltanto l'impostazione dei diversi servizi, operativi, sportivi, logistici e di segreteria che garantiscono lo svolgimento pratico ed il controllo della competizione, ma anche il livello di «preparazione alla gara» ormai acquisito in maniera più che soddisfacente dalla quasi totalità dei concorrenti. Questa preparazione è frutto dell'impegno dei piloti, ai quali va dato atto, e dell'effetto educativo prodotto dalle precedenti edizioni dei Campionati.

L'esperienza maturata durante la partecipazione all'organizzazione di tre precedenti Campionati, la ricca documentazione messa a disposizione dal Prof. Morelli insieme con molti utili consigli e la collaborazione di persone di valore sono stati i punti di riferimento principali nella conduzione della gara di quest'anno.

Il fatto di essere del tutto svincolati dal peso dell'amministrazione, brillantemente sostenuto da Willy Marchetti, ha permesso a Max Faber prima e a me poi, di non distrarre l'attenzione dai numerosi problemi quotidiani della gara. A questo riguardo devo riconoscere la funzionalità della gestione «diretta» del Campionato da parte dell'ACCVV.

Poiché l'anno scorso non sono stato a Rieti, è questa la prima volta che assisto allo svolgimento in «serie» dei due campionati. Devo riconoscere che alcuni dei dubbi che avevo sulla validità di questa soluzione sono stati fugati. A mio giudizio non sussiste il pericolo che i piloti di Promozione possano sentirsi «dequalificati» rispetto ai colleghi della categoria «Nazionale» per il fatto che, in questo modo, tutta l'attenzione degli or-

ganizzatori è rivolta loro e le partenze anticipate rispetto al passato permettono il massimo sfruttamento dell'arco di tempo disponibile per il volo.

(Quest'ultima considerazione trova una valida conferma nelle condizioni meteorologiche verificatesi quest'anno: spesso infatti la possibilità di aggancio si realizzava tardi e il pericolo di temporali nel tardo pomeriggio ha ridotto il tempo disponibile ad intervalli già troppo brevi per lanciare e consentire un tema ragionevole agli alianti di una sola categoria).

Come d'altra parte era previsto il contenuto numero di alianti ha reso accettabile la mole di lavoro dei vari servizi.

L'équipe degli organizzatori è rimasta praticamente invariata, tra primo e secondo periodo; non ci sono state quindi differenze nel livello di serietà sportiva e nelle procedure operative. Si può quindi affermare che l'abitudine alla gara acquisita dai concorrenti promossi, li metta in condizione di affrontare senza traumi i meccanismi di gara nella categoria superiore.

Resta comunque, per questi piloti, la non trascurabile difficoltà di affrontare i temi di gara più lunghi e più duri, tipici della categoria «Nazionale». A questo proposito vorrei che si ponesse l'attenzione su eventuali problemi che una troppo massiccia affluenza di concorrenti promossi potrebbe produrre a causa di una eccessiva eterogeneità nel livello di preparazione dei piloti di «Nazionale». Intravedo infatti, per le future Direzioni di gara, l'eventuale necessità di inserire, fra i già numerosi e spesso contrastanti elementi di valutazione per la scelta dei temi di gara, anche il fattore sicurezza derivante dalla consapevolezza di possibili squilibri di preparazione fra i concorrenti. Oltre a ciò, può sempre essere considerato poco accettabile, dal punto di vista sportivo, che i punteggi vengano influenzati in maniera eccessiva dalla presenza di un numero di concorrenti dal comportamento «passivo».

E' a mio avviso indicativo il fatto che già un concorrente del campionato «Promozione», rendendosi conto di un possibile superamento del famoso 80%, si sia preoccupato di sapere se è consentito ad un «promosso» di rinunciare al passaggio per rimanere a consolidare la propria preparazione un altro anno.

Il limitato numero di alianti (36) nel secondo periodo, ha reso meno gravosa la conduzione della gara e più snelle le operazioni di decollo ed atterraggio. In questo quadro bene si potrebbe inserire, come proposto da alcuni, un «Campionato Categoria Biposti» che permetterebbe di utilizzare al meglio la capienza operativa del campo di Rieti e di sfruttare in modo ottimale molte delle macchine esistenti ma anche i nuovi biposti in plastica che dovrebbero essere attualmente in distribuzione ai club. Si potrebbe così offrire, a piloti in formazione, non ancora concorrenti, la possibilità di acquisire una utile esperienza di gara come passeggero di piloti più esperti.

Sul Campionato Promozione e sulla sua programmazione per il futuro, vorrei però porre in evidenza alcuni aspetti che, a mio giudizio, meritano una attenta considerazione. Il primo punto si riferisce al fatto che spesso, a

Rieti, le condizioni meteorologiche peggiorano sensibilmente dopo la metà di agosto e che quindi non si può contare sempre sulle giornate relativamente favorevoli di quest'anno, che ci hanno permesso di volare tutti i giorni disponibili. Converrebbe forse anticipare di qualche giorno tutto il blocco dei Campionati?

Altro punto importante è nella difficoltà di assicurare, tra primo e secondo periodo, un certo ricambio di alcune delle persone che compongono l'organizzazione; per molti, infatti, non sarà sempre possibile disporre di tanto tempo e, come già detto, è molto importante che la preparazione delle persone preposte ai servizi principali sia di pari livello per entrambe le categorie. A parziale soluzione del problema vedrei bene, in futuro, una maggiore possibilità di incrementare leggermente il numero di persone dell'organizzazione. In tal modo, oltre ad alleggerire il lavoro di tutti, quest'anno un po' eccessivo per alcuni, si potrebbe disporre di una rosa più nutrita di persone dotate di qualche esperienza ed utilizzabili in futuro per avvicendamenti.

Infine vorrei esprimere un parere su un problema che presenta aspetti molto contrastanti e suscita spesso polemiche. Mi riferisco all'uso (o forse abuso) della radio in volo. E' una questione che riguarda entrambi i Campionati ma che, secondo me, dovrebbe essere analizzata separatamente.

Già da tempo si parla dell'aspetto antisportivo della pratica messa in atto da piloti ed equipaggi a terra, di trarre vantaggio da alleanze in volo e dalla «guida» da terra con consigli e suggerimenti. Sono convinto che, nel caso della categoria «Nazionale», alla quale partecipano anche piloti stranieri e nella quale si concorre ad un titolo italiano di validità internazionale, sarebbe opportuno restituire l'individualità del risultato proibendo tutte le comunicazioni radio ad esclusione di quelle necessarie per le operazioni di traguardo.

Per quanto riguarda la categoria «Promozione» il discorso sulla radio si allarga e credo vada affrontato in un più largo contesto. Quest'anno è stata per me una piacevole novità constatare la presenza sul campo di un certo numero di piloti, già concorrenti nella «Nazionale», che si sono trattenuti nella veste amichevole di squadristi (di lusso), di «direttori tecnici» o di osservatori.

L'attività dei cosiddetti direttori tecnici, figura non ufficializzata ma che di fatto, con trascinante entusiasmo, si è imposta all'attenzione di tutti, ha costituito a mio avviso un elemento di maturazione per i più giovani e i meno esperti, e di continuità con la categoria «Nazionale».

La presenza di persone qualificate che, anche se non ufficialmente, rappresentano autorevolmente i clubs di appartenenza dei concorrenti, ha avuto anche il pregio di costituire un trait d'union con la direzione di gara, facilitandone talvolta il compito.

Proibire l'uso della radio, in questa gara, potrebbe togliere a questi encomiabili volontari parte delle motivazioni che li inducono a rimanere.

E' evidente che la... sofferenza di dover restare a terra deve essere, per loro, almeno in parte compensata dalla

soddisfazione di partecipare, seppure indirettamente, al volo.

Qualcuno, non a torto, obietta che la proibizione nell'uso della radio renderebbe il risultato della gara più fedele alla reale scala dei valori in campo e che un concorrente isolato, attualmente, può risultare svantaggiato rispetto a colleghi più seguiti. Tenendo però conto della funzione formativa della categoria «promozione» credo che il bilancio complessivo di tante considerazioni contrastanti, sia a favore di una seppure controllata tolleranza dell'uso della radio. Il fatto che possa essere vantaggioso andare in gara sostenuti da una certa organizzazione potrebbe costituire uno sprone, per alcuni clubs, a studiare la forma migliore per adeguarsi. Potrebbe addirittura derivarne un benefico incoraggiamento per i clubs, a lavorare di più, e meglio, in funzione dei giovani.

Sarebbe poi un vero peccato che i piloti di promozione dovessero rinunciare alla possibilità di fruire in maniera così intensiva dell'esperienza dei loro colleghi volosticamente più anziani.



2. L'ORGANIZZAZIONE

Passando agli aspetti più propriamente organizzativi della gara, grazie alla collaborazione di tutti, componenti l'organizzazione, piloti e squadre, non ho incontrato particolari problemi. La cospicua eredità lasciataci dalle edizioni precedenti e la tardiva convocazione non ci hanno dato modo di introdurre novità e miglioramenti di rilievo.

Durante lo svolgimento del Campionato «Nazionale» un fatto nuovo è consistito nell'affiancamento alla commissione per la scelta del tema di gara di un pilota concorrente, in qualità di consulente, convocato a rotazione fra i tre eletti, all'inizio della gara, dai partecipanti stessi. Tale risoluzione, suggerita dalla esigenza di fruire anche della esperienza di un pilota buon conoscitore della zona in cui si svolgono i Campionati, ha avuto un certo successo. La presenza di questa persona ha spesso fornito ulteriori utili elementi di valutazione che, aggiunti al quadro meteorologico impeccabilmente illustrato da Plinio Rovesti, hanno condotto alla scelta dei temi di gara.

Una piccola novità di cui però andiamo fieri è stata la distribuzione dei bollettini con le classifiche, quasi sempre avvenuta la mattina seguente ogni prova. Ciò è stato possibile grazie alla disponibilità del Minicomputer Olivetti P 6060 che, già adottato l'anno scorso a titolo sperimentale, ha potuto quest'anno essere sfruttato appieno. Lo spirito di collaborazione dimostrato dai dirigenti e dal personale Olivetti di Milano, Torino, Ivrea, Bologna e Roma è stato straordinario. Infatti, oltre a mettere a disposizione gratuitamente la macchina e a curarne l'installazione a Rieti, si sono anche prodigati a fornire l'assistenza indispensabile perchè l'ing. Nuccio e l'ing. Lupo potessero mettere definitivamente a punto i programmi per le classifiche. Vorrei approfittare anche di questa sede per ringraziare l'ing. Nosetto, il dott. Candito, il sig. Contin ed il sig. Chili, della Olivetti, per la loro collaborazione. Senza il computer e senza il loro aiuto non sarebbe stato possibile, come è stato, limitare il numero di persone dell'organizzazione ed ottenere la rapida compilazione delle numerose classifiche (ufficiali e non) richieste.

La disponibilità, praticamente contemporanea ai briefing, dei bollettini contenenti classifiche e penalità eventuali, è stato uno dei punti su cui ci siamo appoggiati per mantenere l'impegno, che ci eravamo prefissi, di contenere al minimo la durata dei briefing. La correttezza e la disciplina di tutti i concorrenti, riducendo le nostre note all'essenziale, ci hanno consentito questo risultato che mi è parso gradito da parte di molti.

2.1. Settore Meteo

Plinio Rovesti è stato straordinario «centrando» le previsioni con una precisione tale da permettere, in certe giornate, di sfruttare tutto il poco tempo e le scarse condizioni disponibili. E va sottolineato il fatto che, quest'anno, più che di ogni altra fonte, si è servito della sua esperienza, data la carenza di informazioni che ha dovuto subire. Questo è un discorso aperto che forse, con un anno di tempo davanti, può essere affrontato con gli organi competenti, onde poter disporre di una maggiore quantità di informazioni meteo.

Un grazie sentito, comunque, al maresciallo Salini che si è prodigato al massimo per reperire quanto più possibile.

2.2. Traguardo di partenza

E', questo, un settore particolarmente delicato. Sono convinto che l'imparziale e rigoroso controllo del traguardo di partenza non debba essere effettuato nel più breve tempo possibile. Poichè negli anni passati abbiamo acquisito una certa esperienza diretta in proposito, ci siamo occupati personalmente, Patrizio Nuccio, Oliviero Braini ed io, di questo settore.

Sapevamo che, al momento dell'apertura del traguardo di ogni classe, è necessario trovarsi preparati a sostenere l'«assedio» e poter consentire senza esitazioni una elevata densità di passaggi, per ridurre al minimo i tempi di attesa imposti ai piloti costretti ad «orbitare». Per questo abbiamo voluto adottare la ormai tradizionale e sperimentata «finestra» ottica; questa scelta ha permesso di controllare passaggi anche ravvicinati smal-

tendo quindi in breve tempo il grosso del lavoro. Il controllo è stato molto accurato grazie alla taratura iniziale effettuata su un velivolo in volo seguito dal radar mesococi a disposizione dalla Scuola di Artiglieria Contraerea di Sabaudia. Lo stesso radar poi, dopo la prima ondata di passaggi ravvicinati, ha spesso continuato autonomamente il lavoro al traguardo, alleviando così il carico di lavoro a persone che potevano dedicarsi ad altro.

Sempre attento e preciso il controllo degli avvisatori Giorgio Germanis e Valerio Coero Borga. Molto utili si sono dimostrati i potenti binocoli 10 x 80 con supporto fisso acquistati l'anno scorso dal prof. Veneri.

Il radar, alla luce dell'esperienza di quest'anno, non può ancora competere in rapidità e semplicità di funzionamento con il sistema «finestra»; il numero di persone che richiede non è inferiore a quello utilizzato dal sistema ottico.

Si è però approfondito l'argomento con gli operatori Maresciallo Michielon, Maresciallo Tundo e Sergente maggiore Valeri, sempre molto disponibili e interessati a questa insolita applicazione dell'apparecchiatura. Insieme a loro, ai quali va il nostro sentito ringraziamento, sono stati individuati alcuni adattamenti che potrebbero, in futuro, rendere il radar più adatto ai nostri scopi. E' un discorso aperto che può essere utile ed interessante continuare, tenendo sempre presente la massima efficienza del servizio, la scorrevolezza della gara e l'economia.

Per quanto riguarda il controllo del traffico al traguardo, soprattutto durante il Campionato di «Nazionale», si sono verificati spesso inconvenienti dovuti ad un imperfetto funzionamento delle radio utilizzate.

Le difficoltà sono state accentuate, in larga misura, dall'inevitabile affollamento sulla frequenza in uso, causato dai sessanta alianti in volo.

Durante il secondo periodo infatti i problemi sono stati molto minori.

Risulta comunque chiaro che occorre prendere provvedimenti:

- dotare l'organizzazione di radio ed antenne efficienti. Questo è un servizio fondamentale cui non si può provvedere sul campo all'ultimo momento affidandosi alla benevolenza dei concorrenti;
- studiare la possibilità di operare su due diverse frequenze, una per i messaggi di prenotazione («prenotazione» e «avanti» o «orbitare») e un'altra per l'esito del passaggio («buono» o «negativo»). In questo caso sarà ovviamente necessario informare per tempo tutti i concorrenti delle frequenze, obbligatorie, di cui dispone.

A parte questi problemi la procedura di partenza è ormai bene assimilata da tutti. La disciplina nei passaggi dimostrata da quasi tutti i concorrenti, unitamente all'affiatamento di commissari e cronometristi, hanno permesso una buona scorrevolezza senza lamenti.

Quest'anno sono diminuite le interferenze sulla frequenza 123.5 provenienti da aeroporti prossimi a Rieti. In un caso però l'interferenza si è avuta proprio in concomitanza con l'apertura del traguardo: ciò può risultare molto grave e sarebbe il caso di provvedere ad una sostituzione della frequenza stessa.

2.3. Operazioni

Questo settore, dei più delicati, curato con passione e perizia da Manlio Pelini, ha funzionato senza inconvenienti di rilievo. Un certo disagio è stato causato, specie nel primo periodo, dal ridotto numero di velivoli trainatori «potenti». Gli L5 non potenziati hanno manifestato un limite nel traino degli alianti più carichi, specie in presenza di vento in coda, richiedendo ai piloti una grande attenzione.

Anche in questo caso un lavoro preparatorio iniziato per tempo dovrebbe permettere di reperire, per il futuro, un numero di velivoli efficienti e di piloti per il traino sufficienti.

Il tipo di schieramento potrebbe essere rivisto, soprattutto alla luce delle considerazioni di sicurezza che, come sottolineato anche dal Colonnello Bombardini, impongono un avanzamento della linea di partenza.

Lo stato delle piste dovrà essere controllato prima dell'inizio degli allenamenti, provvedendo al taglio dell'erba dovunque necessario.

E' necessario inserire un'altra persona (anche part time) per ridurre il carico dell'équipe della linea. Anche quest'anno infatti Mancini e Petroni si sono dovuti prodigare al limite, dividendosi fra i vari compiti.

2.4. Laboratorio e Controllo foto

L'abilità acquisita dalla maggioranza dei piloti nella ripresa delle fotografie dei piloni sorvolati ha reso molto spedito il lavoro dei controllori Giorgio Germanis e Valerio Coero Borga i quali si sono rapidamente impadroniti della tecnica del controllo. L'esperienza ormai quadriennale di Patrizio Nuccio in questa operazione è stata chiamata in causa poche volte per chiarire casi di foto «dubbe». Relativamente pochi i casi di penalità per cui, forse, si potrebbe pensare ad una riduzione dei punti negativi da assegnare in caso di errore.

Direi che il sistema ormai funziona a dovere e non va toccato, come è anche confermato dal riconoscimento che alcuni piloti stranieri ne hanno dato in sede internazionale.

Oliviero Braini, responsabile fra l'altro del laboratorio fotografico, ha coordinato validamente il lavoro di Luigi Lorenzoni e Ciro Cargnelli che hanno operato diligentemente con rapidità, permettendo di rendere spedito il controllo foto e quindi la stesura delle classifiche definitive.

Oliviero Braini e Patrizio Nuccio, ormai affezionati veterani di Rieti, hanno maturato esperienze nei diversi settori e, per la categoria «Promozione», sono stati i cardini della Commissione sportiva. Sono quindi da considerare fra gli elementi base delle future edizioni. In tema di fotografie è ormai ora di introdurre nuovi piloni e di sopprimere o correggere le foto di quelli che, nel tempo, hanno avuto vistose modifiche nella topografia.

2.5. Classifiche

Come già detto, qui i problemi sono stati risolti dal Minicomputer Olivetti. Non va però dimenticato il lungo

lavoro di preparazione compiuto da Patrizio Nuccio che ha perfezionato i programmi e quello di Elio Lupo che, in breve tempo, si è impadronito del linguaggio provvedendo poi personalmente alle classifiche.

2.6. Segreteria

In questo settore ormai Paola Braini è del tutto autosufficiente ed è riuscita a soddisfare in maniera brillante tutte le necessità burocratiche della Direzione di gara e della Commissione sportiva, andando spesso oltre la semplice esecuzione delle mansioni a lei affidate. Favorevole è stata l'adozione dei nuovi moduli studiati da Max Faber per le diverse pratiche, che hanno reso più snello il lavoro.

Anche quest'anno non è mancato per i piloti, al ritorno dal volo, l'incontro quotidiano con Matilde Hofer la cui affettuosa partecipazione e la cui paziente attesa, spesso fino a tarda sera, è una tradizione ormai irrinunciabile.

Nei complesso, grazie anche al contributo di Elisabetta Duranti, che ha provveduto ad una ordinata distribuzione dei premi e alla ricezione delle telefonate dei fuoricampo, di Rosaria Galia e Isabella Faber, che hanno con pazienza e puntualità provveduto alle foto iniziali e ad altri utili lavori di segreteria, il settore femminile ha dato prova di grande efficienza.

Un aggravio notevole per tutta l'organizzazione è derivato dalla necessità di provvedere «in proprio» alla tabella voli. L'assenza della bravissima ed ormai esperita signora Passarani ha richiesto un sovraccarico di lavoro per Ciro Cargnelli e Luigi Lorenzoni, che si sono alternati a tenere la tabella.

2.7. Bollettini

Soltanto un intervento in extremis di Max Faber ha permesso di effettuare la stampa dei bollettini. Abbiamo infatti ottenuto il prestito di una fotocopiatrice Canon che ha risolto il problema denunciando però i suoi limiti per un utilizzo così massiccio. E' soltanto grazie alla paziente cura e ai numerosi interventi sulla macchina di Giorgio Germanis che è stato possibile far fronte al grande lavoro da sbrigare giornalmente. Per il futuro occorre provvedere per tempo e, se non sarà possibile ottenere il servizio Gestetner a condizioni accettabili, si dovranno prendere in esame altre possibilità quali ad esempio:

- noleggio di una fotocopiatrice veloce tipo Xerox;
- noleggio di un ciclostile moderno. (Già quest'anno la Olivetti ci aveva inviato l'elettroincisore per matrici, inutilizzato data la mancanza del ciclostile).

2.8. Premi e pubbliche relazioni

Notevole la dotazione di premi, grazie all'azione intensa ed efficace da una parte del generale Andalò, rappresentante dell'Aero Club d'Italia, dall'altra di Max Faber che ha eseguito un vero e proprio rastrellamento a tappeto.

In questo poi si sono inserite le iniziative di alcuni volovelisti, ai quali va tutto il nostro ringraziamento. Il Generale Andalò, per la prima volta fra noi del volo a vela, si è prodigato con entusiasmo e, pur essendo

stato incaricato all'ultimo momento, ha procurato anche qualificati collegamenti con la stampa e la Rai-Tv. Ci auguriamo di averlo ormai dei nostri, in futuro.

2.9. Logistica

L'assidua presenza del sig. Simeoni ha soddisfatto prontamente le numerose esigenze giornaliere della direzione di gara.

L'affollamento ai servizi crea ancora difficoltà che potrebbero essere in parte risolte disponendo una più frequente pulizia giornaliera.

Si potrebbe far fronte alla maggiore spesa aumentando leggermente la cifra richiesta per la permanenza sul campo dei campeggiatori.

Il servizio ristorante è migliorato rispetto al passato ma la frequenza mi pare inferiore a quanto potrebbe essere. Potrebbero essere fatte pressioni, nell'interesse stesso della gestione, per ottenere una maggior celerità nel servizio (non si tratta di un «normale» ristorante cittadino), della cura della cucina e del controllo dei prezzi, oscillanti da giorno a giorno e da persona a persona. Ritengo molto utile la possibilità di consumare pasti «parziali», purchè il costo dei singoli piatti e delle bevande sia ben definito e, possibilmente, esposto al pubblico.



3. IMPIANTI E ADEGUAMENTI LOGISTICI

Positiva e razionale la ristrutturazione operata dallo ACCVV sulla palazzina (lato militare) che ha ospitato in maniera decorosa gran parte dell'organizzazione.

La dislocazione sul campo del parcheggio aliante, delle tendopoli e delle roulotte è disordinata e andrebbe rivista alla luce di una maggiore funzionalità. Mi rendo conto che la mancanza di ombra rende difficile imporre una migrazione verso il lato sud-ovest del campo che, come già proposto in passato, sarebbe il più adatto ad ospitare un razionale ed ampio campeggio, oltre al parcheggio aliante. La concentrazione di persone ed aliante in un'area ben organizzata e controllabile ridurrebbe anche l'inconveniente, verificatosi spesso, di furti.

L'attuale disposizione sparsa rende infatti impossibile un controllo delle persone che circolano.

4. REGOLAMENTO

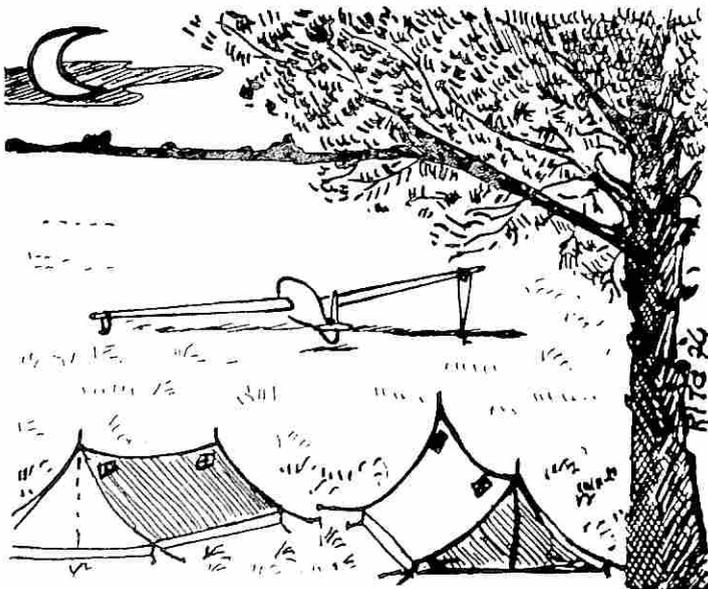
Se, come sembra, verrà rivisto, è indispensabile che chi lo dovrà mettere in pratica, cioè chi dirigerà la gara, ne condivida il contenuto e quindi venga almeno interpellato durante la stesura dello stesso. Mi risulta che ci si stia già muovendo in tal senso.

Evidentemente è indispensabile che il Regolamento venga distribuito per tempo, anche nella versione tradotta. (Soltanto così si potrà pretendere, ad esempio, che i concorrenti stranieri abbiano la 122.6 o siano dotati di macchine Instamatic).

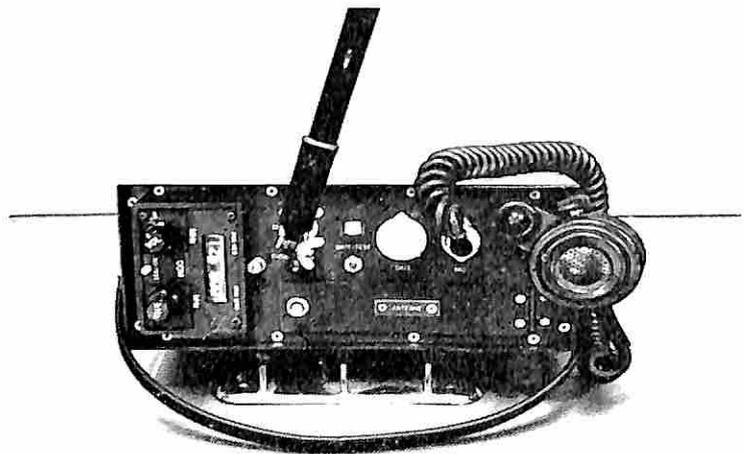
5. CONCLUSIONI

La presente relazione rappresenta il mio ultimo impegno per i Campionati 1978. Ringrazio Giorgio Orsi e Walter Vergani per avermi affidato l'incarico e l'amico Max Faber che mi ha aiutato a... rompere il ghiaccio. Infine un grazie sincero e particolare al Colonnello Adolfo Bombardini per la sua collaborazione indispensabile, con la speranza che il suo successore continui a considerarci dei buoni amici.

Pierluigi Duranti



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



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

campionati italiani 13-14 agosto 1978 categoria nazionale note metereologiche

Anche quest'anno i XVIII Campionati Italiani di Volo a Vela — indetti dall'Aero Club d'Italia ed organizzati a Rieti dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela dal 3 al 24 agosto — si sono articolati in due distinte categorie: quella «Nazionale», per la disputa dei titoli di campioni italiani di classe «Libera» e «Standard», e quella — che in passato era chiamata «Lega 2» - denominata ora «Categoria Promozione».

Nella «Categoria Nazionale» — di cui ci occuperemo in queste note — sono stati ammessi i piloti elencati nella graduatoria nazionale definita dall'Aero Club d'Italia, nonché i piloti stranieri invitati dall'Ae.C.I. stesso.

Quest'anno era intendimento istituire anche le Classi «15 metri» e «Biposti», ma non raggiungendo i concorrenti italiani di tali Classi il numero minimo di dieci, a norma di regolamento le Classi in parola sono state cancellate ed i relativi piloti inseriti nella Classe Libera.

Trentaquattro concorrenti hanno gareggiato pertanto nella «Libera» (25 italiani e 9 stranieri), e 26 nella «Standard» (20 italiani e 6 stranieri).

Durante l'effettuazione delle gare il tempo non sempre ha favorito lo svolgimento della competizione, tanto che su dodici giornate disponibili se ne sono avute soltanto sei favorevoli, che hanno permesso in compenso di portare a termine altrettante ottime prove di velocità, valide per le due Classi.

Va inoltre rilevato che le ore volate e le distanze complessivamente coperte sono state notevoli. Per la Classe Libera: 921 ore, con un totale di 63.351 Km percorsi; per la «Standard»: 653 ore, con un totale di 40.116 Km. In tutto 1.574 ore di veleggiamento con 103.467 Km percorsi. Nessun incidente ha funestato la competizione e relativamente modesto il numero degli atterraggi fuori campo.

Dopo queste indispensabili premesse, passiamo in rapida rassegna le condizioni del tempo riscontrate nel periodo che va dal 3 al 14 agosto.

La competizione è iniziata con due giornate di forzato riposo per la confluenza nelle regioni dell'Italia centrale di aria fredda di origine atlantica ed aria calda ed umida proveniente dall'Africa settentrionale, che hanno provocato una nuvolosità sparsa con rovesci locali. Nelle ore pomeridiane non sono mancate le schiarite, specie nella valle reatina; ma le condizioni generali del

tempo non hanno permesso di gareggiare.

5 AGOSTO 1978: 1ª prova

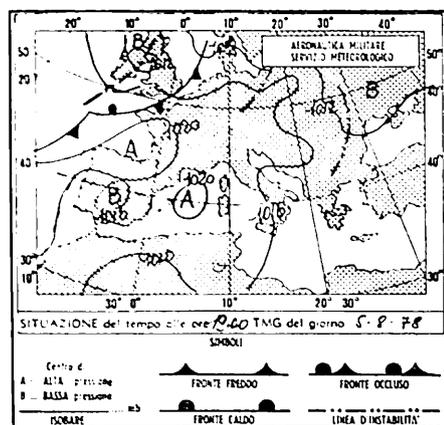


Fig. 1

Un'area di alte pressioni si è stabilita dal Mediterraneo all'Europa centrale, recando finalmente condizioni di buon tempo su tutta la Penisola (fig. 1).

I venti al suolo sono deboli a prevalente regime di brezza, mentre in quota siamo interessati da correnti occidentali a debole curvatura anticiclonica. Il sondaggio locale del vento indica un flusso attorno a 330° con forza di 8 Kt a 1.500 m QNH e 22 Kt a 4.000 m. L'Italia centrale è interessata marginalmente da una corrente a getto da WNW il cui massimo di 90 Kt si trova sulle regioni settentrionali nello strato compreso tra i 10.000 ed i 12.000 metri. Nella valle reatina una forte inversione termica si estende dal suolo a 1.300 m QNH. La sua distruzione è prevista per le ore 13 (ora legale), mentre la labilizzazione degli strati sovrastanti richiederà almeno mezz'ora. L'umidità relativa è del 50-60% dal suolo alla quota dello zero termico, che su Rieti si trova all'altitudine di 3.700 metri.

Le partenze non potranno aver luogo prima delle 13,30, ora in cui cominceranno a formarsi i primi cumuli nella piana reatina, con base iniziale di condensazione attorno a 1.900 m QNH. La commissione preposta alla scelta dei temi di gara per le due Classi, ha assegnato ai concorrenti le seguenti prove: Classe Libera: triangolo Rieti-S. Stefano di Sessanio-Gualdo Tadino-Rieti di Km 278,4.

Sono partiti 34 concorrenti (di cui 4 sono atterrati fuori campo. Ai primi tre posti si sono classificati:

Piero Dall'Amico dell'Aero Club di Torino alla media di 106,951 Km/h;

Reinhard Haggemüller - Austria, e Walter Vergani dell'A.V.A.L. di Varese.

Classe Standard: triangolo Rieti-Filetto-Foligno-Rieti di Km 205.

Sono partiti 26 concorrenti, di cui 2 sono atterrati fuori campo. Ai primi tre posti si sono classificati:

Mario Balzer dell'A.V.A. di Valbrembo alla media di 95,510 Km/h;

Theo Van'T Rood - Olanda, e Corrado Costa dell'A.V.A.L. di Varese.

6 AGOSTO 1978: 2ª prova

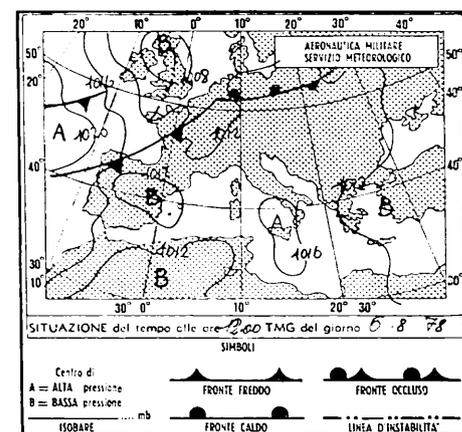


Fig. 2

Sull'Italia campo di alte pressioni in graduale diminuzione ad iniziare dalle regioni nord occidentali, dove si sta accennando la formazione di una depressione di sottovento. Una perturbazione, che dall'Europa settentrionale attraverso la Francia si estende sino all'Atlantico, si muove verso sud est interessando nelle ore pomeridiane la nostra Penisola ad iniziare dalle regioni settentrionali (fig. 2).

Nell'Italia centrale i venti al suolo sono deboli variabili, mentre in quota spirano ancora attorno a NW con intensità di 10 Kt a 1.200 m QNH, di 13 Kt a 1.600 m, di 17 Kt a 2.000 m, di 21 Kt a 3.000 m, e di 25 Kt a 4.000 m.

Il vento massimo si trova all'altitudine di 11.600 m con direzione WNW e forza di 63 Kt. Nella valle reatina l'inversione

preconvettiva di superficie ha uno spessore di 800 m e la sua distruzione richiederà una temperatura al suolo di 28°C. Gli strati sovrastanti sono leggermente stabili fino alla base teorica delle prime nubi cumuliformi, che si formeranno verso le 13 con circa 31°C in superficie. L'umidità relativa si aggira sul 40-50% fino all'altitudine dello zero termico, che sulla valle di Rieti si trova a 4.050 metri.

Poichè nelle ore pomeridiane una certa nuvolosità prefrontale raggiungerà le regioni dell'Umbria, la commissione preposta alla scelta del tema di gara stabilisce che le prove debbano svolgersi per un maggior percorso al Sud con breve puntata ad un pilone a Nord di Rieti prima del rientro.

Ecco i temi assegnati alle due Classi:
Classe Libera: Rieti-Pescasseroli-Foligno-Rieti di Km 316,9.

Sono partiti 34 concorrenti, di cui uno è atterrato fuori campo.

Ai primi tre posti si sono classificati: Alvaro De Orleans-Borbon - dell'Ae.C.C.V.V. di Rieti - alla media di 112,887 Km/h;

Reinhard Hagenmüller - Austria, e Siegfried Baumgartl - Rep. Federale di Germania.

Classe Standard: Rieti-Celano-Meggiano-Rieti di Km 208,3.

Tutti i concorrenti hanno compiuto la prova. Ai primi tre posti si sono classificati:

Angelo Gritti dell'A.V.A. di Valbrembo alla media di 99,467 Km/h;

Hans Nietlispach - Svizzera, e Walter Sinn - Rep. Federale Germania.

Dopo questa seconda prova la classifica generale è la seguente:

Per la Classe Libera:

1° Reinhard Hagenmüller Austria - con 1954 punti;

2° Alvaro De Orleans Borbon - dello Ae.C.C.V.V. di Rieti - con 1.942 punti;

3° Leonardo Brigliadori - dell'A.V.M. di Milano - con 1.920 punti.

Per la Classe Standard:

1° Hans Nietlispach - Svizzera - con 1.885 punti;

2° Angelo Gritti - dell'A.V.A. di Valbrembo - con 1.878 punti;

3° Hans Glöckl - Rep. Federale Germania - con 1.831 punti.

Il giorno 7 agosto un forte vento di valle da Sud ha costretto la direzione di gara a sospendere la prova, non essendo tecnicamente possibile invertire lo schieramento degli alianti ed il senso dei decolli.

Anche il giorno 8 agosto, dopo il passaggio di un fronte freddo, le sfavorevoli condizioni meteorologiche post-frontali ed il forte vento al suolo da

Sud, non hanno permesso di gareggiare. Due giorni quindi di forzato riposo.

9 AGOSTO 1978: 3° prova

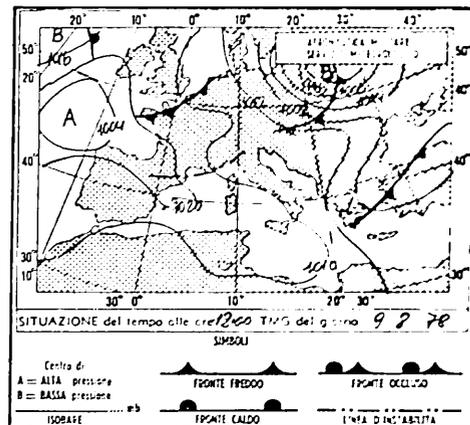


Fig. 3

Sull'Italia, pur permanendo un afflusso di aria fresca ed instabile proveniente dall'Europa Nord occidentale, la pressione atmosferica tende gradualmente ad aumentare (fig. 3).

La presenza sulla Francia di una linea di instabilità temporalesca, che tende ad interessare prima le regioni Nord occidentali della Penisola poi quelle del settore orientale, darà luogo a condizioni di tempo perturbato nell'Italia del Nord, mentre sulle zone appenniniche centrali si avranno intense formazioni cumuliformi con possibilità di qualche temporale isolato.

Il sondaggio del vento in quota effettuato nella valle reatina mette in evidenza venti deboli da SSE fino a 1.400 m QNH. Da questa altitudine i venti ruotano in senso orario e si dispongono gradualmente attorno ad Ovest, con 8 Kt a 2.500 m QNH, 10 Kt a 3.200 m, 15 Kt a 3.600 m, 17 Kt a 4.000 m e 20 Kt a 4.600 m. I primi cumuli nella valle reatina si formeranno verso le 13 con base di condensazione iniziale attorno a 1.900 m QNH.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ad entrambe le Classi prove di ragguardevole lunghezza, volutamente selettive.

Ecco i due temi:

Classe Libera: triangolo Rieti-Rivison-doli-Umbertide-Rieti di Km 438,2.

Sono partiti 34 alianti, di cui 21 atterrati lungo il percorso di gara.

Ai primi tre posti si sono classificati:

Leonardo Brigliadori - dell'A.V.M. di Milano - alla media di 88,248 Km/h;

Roberto Monti - dell'A.M.A.L. di Varese, e Giorgio Marchisio - dell'Aero Club di Torino.

Classe Standard: triangolo Rieti-Rivison-doli-Valfabbrica-Rieti di 388,7 Km.

Sono partiti 26 alianti, di cui 13 atterrati lungo il percorso di gara.

Ai primi tre posti si sono classificati:

Carsten Lindemann - Rep. Fed. Germania - alla media di 87,638 Km/h;

Walter Sinn - Rep. Fed. Germania, e Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania.

Dopo questa terza prova la classifica generale è la seguente:

Per la Classe Libera

1° Leonardo Brigliadori - dell'A.V.M. di Milano - con 3.008 punti;

2° Roberto Monti - dell'A.V.A.L. di Varese - con 2.948 punti;

3° Justin Wills - Gran Bretagna - con 2.904 punti.

Per la Classe Standard:

1° Hans Nietlispach - Svizzera - con 2.870 punti;

2° Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania - con 2.818 punti;

3° Carsten Lindemann - Rep. Fed. Germania - con 2.785 punti.

10 AGOSTO 1978: 4° prova

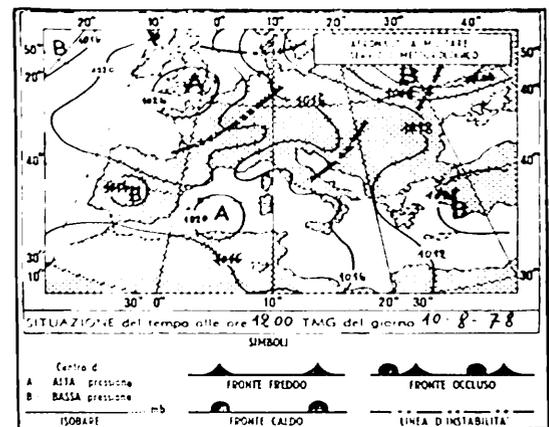


Fig. 4

Continua ad affluire sulle regioni centro settentrionali italiane aria umida ed instabile, che determinerà annuvolamenti intermittenti e temporali specie nelle zone del versante adriatico, dove una linea temporalesca si sta spostando verso Sud Est (fig. 4).

Nella valle reatina i venti spirano da NW dal suolo a 1.900 m QNH, con intensità di 6-8 Kt. Negli strati sovrastanti si predispongono attorno ad WNW con 10 Kt a 2.500 m QNH, a 6 Kt a 3.000 m, 8 Kt a 3.500 m e 14 Kt a 4.000 m. Il vento massimo soffia a 10.570 m (base della tropopausa) con 65 Kt d'intensità e direzione WSW. Su Rieti lo zero termico è a 3.000 m, mentre l'umidità relativa, dal suolo a 2.500 m, tocca l'80%. I cumuli nella valle e sui monti che le fanno corona hanno basi di condensazione piuttosto basse. I bollettini del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica segnalano nella mattinata temporali in corso al Sud e sulla Toscana.

Il direttore di gara propone alla commissione preposta alla scelta del tema

del giorno l'assegnazione a ciascuna classe di due triangoli con percorso limitato alle regioni centrali, da percorrere però due volte.

Ecco i temi prescelti:

Per la Classe Libera:

Triangolo Rieti-Assisi-Todi-Rieti (2 volte) per complessivi Km 328,1 Km.

Sono partiti 34 alianti, di cui 9 hanno atterrato fuori campo.

Ai primi tre posti si sono classificati: Alvaro De Orleans Borbon - dell'Ee.C.C.V.V. di Rieti - alla media di 115,168 Km h;

Hugo Ebner - Austria, e Marco Gavazzi - dell'A.V.A.L. di Varese.

Per la Classe Standard:

Triangolo Rieti-Foligno-Todi-Rieti (due volte) per complessivi Km 286.

Sono partiti 25 alianti, di cui otto hanno atterrato fuori campo.

Ai primi tre posti si sono classificati: Carsten Lindemann - Rep. Fed. Germania - alla media di 86.696 Km h;

Theo Van'T Rood - Olanda, e Walter Sinn - Rep. Fed. Germania.

Dopo questa quarta prova la classifica generale è la seguente:

Per la Classe Libera:

1° Alvaro De Orleans Borbon - dello Ae.C.C.V.V. di Rieti - con 3.903 punti;

2° Leonardo Briadori - dell'A.V.M. di Milano - con 3.867 punti;

3° Roberto Monti - dell'A.V.A.L. di Varese - con 3.820 punti.

Per la Classe Standard:

1° Hans Nietlispach - Svizzera - con 3.860 punti;

2° Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania - con 3.813 punti;

3° Carsten Lindemann - Rep. Fed. Germania - con 3.785 punti.

Il giorno 11 agosto 1978 il passaggio sulle regioni dell'Italia centrale di una linea di instabilità temporalesca in spostamento verso SE (costringe i concorrenti al riposo).

12 AGOSTO 1978: 5° prova

L'Italia è interessata da un campo di alte pressioni.

La linea di instabilità temporalesca dopo essersi portata sulle regioni dell'Italia meridionale, apportandovi cattivo tempo, si è ulteriormente spostata verso Sud Est, attenuandosi gradualmente durante il suo cammino (fig. 5).

Tuttavia l'afflusso di aria fresca in quota manterrà in tutte le regioni condizioni favorevoli allo sviluppo di nubi

cumuliformi, che nelle zone centro meridionali del versante adriatico potranno dar luogo a qualche residuo fenomeno temporalesco.

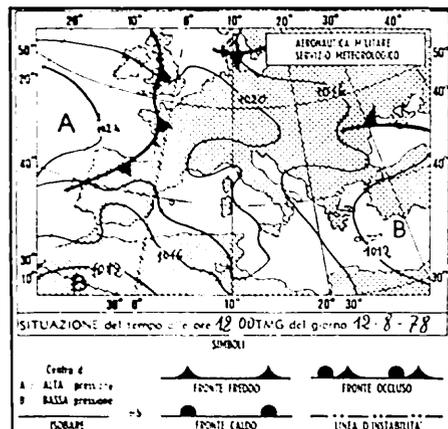


Fig. 5

Sull'Italia centrale i venti spirano debolmente, dal suolo a 1.200 m QNH, attorno ad ESE. Indi, ruotando in senso antiorario, si dispongono dal primo quadrante mantenendosi molto deboli fino a 2.000 m di altitudine. Da questa quota si stabilizzano attorno a 10-20° con intensità di 6 Kt a 2.500 m, di 11 Kt a 3.000 m e di 14 Kt a 4.000 m. Va rilevato che nelle ore pomeridiane è prevista la graduale rotazione dei venti a NNW. La quota del vento massimo si trova alla base della tropopausa, cioè a 10.980 m, dove la forza è di 68 Kt da 290°.

Nella vallata di Rieti l'inversione preconvettiva di superficie ha uno spessore di 700 m; l'umidità relativa si aggira attorno al 60% fino a 3.000 m QNH, indi diminuisce gradualmente, registrando il 40% a 4.300 m, il 20% a 5.500 m ed ancora il 40% a 9.000 m. Lo zero termico è stato rilevato a 3.050 m di altitudine. La base teorica di condensazione dei primi cumuli nella piana sarà attorno a 1.600 m QNH, mentre i cumuli orografici lungo il crinale appenninico varierà da 1.700 a 2.500 m QNH a seconda dell'altezza delle montagne sulle quali i cumuli stessi si formeranno.

Le condizioni meteorologiche generali, non ostante i deboli venti dal primo quadrante regnanti negli strati inferiori, sono favorevoli all'effettuazione di buoni temi di gara e la commissione preposta alla loro scelta assegna pertanto le seguenti prove:

Classe Libera: triangolo Rieti-Celano-Passo Viamaggio-Rieti di Km 432,7.

Sono partiti 33 alianti, di cui 2 atterrati fuori campo.

Ai primi tre posti si sono classificati: Alvaro De Orleans Borbon - dell'Ae.C.C.V.V. di Rieti - alla media di 113,050 Km/h;

Justin Wills - Gran Bretagna, e Jacobus Horsten - Olanda.

Classe Standard: triangolo Rieti-Celano-Umbertide-Rieti di Km 343,2.

Sono partiti 26 alianti, di cui 2 atterrati fuori campo.

Ai primi tre posti si sono classificati: Walter Sinn - Rep. Fed. Germania - alla media di 98,550 Km/h;

Hans Nietlispach - Svizzera, e Corrado Costa - dell'A.V.A.L. di Varese.

Dopo questa quinta prova la classifica generale è la seguente:

Classe Libera:

1° Alvaro De Orleans Borbon - dello Ae.C.C.V.V. di Rieti - con 4.903 punti;

2° Leonardo Briadori - dell'A.V.M. di Milano - con 4.772 punti, e

2° Justin Wills - Gran Bretagna - con lo stesso punteggio.

Classe Standard:

1° Hans Nietlispach - Svizzera - con 4.859 punti;

2° Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania - con 4.778 punti;

3° Carsten Lindemann - Rep. Fed. Germania - con 4.707 punti.

13 AGOSTO 1978: 6° prova

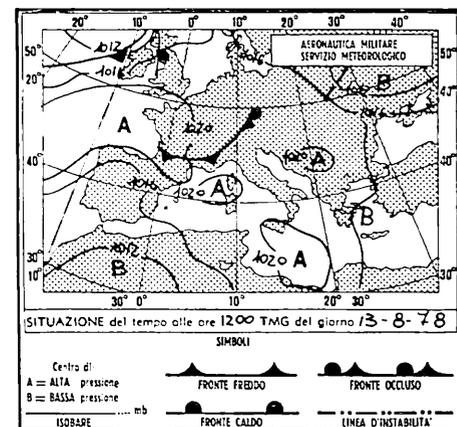


Fig. 6

Un fronte freddo a ridosso dell'arco alpino, si muove verso Sud Est, interessando nelle ore pomeridiane, con la nuvolosità prefrontale che lo accompagna, le regioni dell'Italia centro settentrionale. La pressione, relativamente alta sull'intera Penisola, diminuirà su tutte le regioni con l'approssimarsi della perturbazione (fig. 6).

Nella valle di Rieti i venti spirano debolmente dal 2° quadrante dal suolo a 1.000 m QNH. Indi si dispongono dal 3° quadrante con 4 Kt a 1.200 m QNH, 8 Kt a 2.000 m da 260°, 11 Kt a 2.500 m da 250°, 13 Kt a 3.000 m da 260°, 13 Kt a 3.000 m da 260°, 13 Kt a 3.550 m da 280°. Negli strati sovrastanti i 4.000 m i venti si dispongono attorno a 300° aumentando gradatamente d'intensità fino a 10.700 m, quota del vento massimo (285° 65 Kt).

L'umidità relativa è attorno al 60% dal suolo a 2.300 m QNH, indi diminuisce gradatamente passando al 40% a 3.200 m (quota dello zero termico), al 20%

a 4.300 m, ed infine al minimo del 10% registrato a 5.400 m di altitudine.

L'avanzata da Nord della nuvolosità frontale verso le regioni dell'Italia centro settentrionale, ha consigliato la scelta di un tema di gara, uguale per le due classi, forzatamente limitato alla zona a Sud di Rieti e, precisamente il triangolo Rieti-S. Stefano di Sessanio-Rivisondoli-Rieti di Km 247,3.

Sono partiti 34 alianti, di cui 3 sono atterrati fuori campo.

Si sono classificati ai primi tre posti della Classe Libera i piloti:

Leonardo Briigliadori - dell'A.V.M. di Milano - alla media di 115,053 Km/h;

Siegfried Baumgartl - Rep. Fed. Germania, e

Justin Wills - Gran Bretagna.

Nella Classe Standard sono partiti 25 alianti, che hanno compiuto tutti la prova. Si sono classificati ai primi tre posti i concorrenti:

Walter Sinn - Rep. Fed. Germania - alla media di 102,354 Km/h;

Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania, e Angelo Gritti - dell'A.V.A. di Valbrembo.

Dopo questa sesta prova la classifica generale è la seguente:

Classe Libera:

1° Alvaro De Orleans Borbon - dell'Ae. C.C.V.V. di Rieti - con 5.853 punti;

2° Leonardo Briigliadori - dell'A.V.M. di Milano - con 5.795 punti;

3° Justin Wills - Gran Bretagna - con 5.768 punti.

Classe Standard:

1° Hans Glöckl - Rep. Fed. Germania - con 5.787 punti;

2° Hans Nietlispach - Svizzera - con 5.743 punti;

3° Walter Sinn - Rep. Fed. Germania - con 5.619 punti.

...

Nella notte del 14 agosto 1978 il fronte freddo segnalato il giorno precedente è passato su Rieti con temporali e forti precipitazioni. Le condizioni post-frontali, caratterizzate da una forte umidità e da notevoli formazioni strato-cumuliformi molto basse, hanno ritardato l'attività termoconvettiva e costretto la commissione preposta alla assegnazione dei temi di gara, a ridurre notevolmente le prove del giorno scelte in un primo tempo. Alla Classe Libera venne così assegnato in extremis una corsa di andata e ritorno a Gualdo Tadino (Km 178,8) ed alla Standard una corsa sul percorso Rieti-Assisi e ritorno di 147 Km.

La forte copertura, però, permise ad un solo concorrente di Classe Standard di raggiungere il pilone di Assisi.

Pertanto, a norma di regolamento, le prove sono state entrambe annullate.

I XVIII Campionati Italiani di Volo a Vela della Categoria Nazionale si sono così conclusi con sei prove valide per le due Classi. La classifica finale (esclusi i concorrenti stranieri) vede in testa Leonardo Briigliadori in Classe Libera ed il giovanissimo Corrado Costa in Classe Standard, laureati Campioni d'Italia 1978-79 per le rispettive Classi.

La combattutissima competizione, pur non essendosi mantenuta meteorologicamente all'altezza delle sue migliori annate, non ha tuttavia mancato di offrire giornate di grande interesse sportivo ed agonistico, che hanno pienamente soddisfatto ed entusiasmato i piloti italiani e stranieri che vi hanno partecipato.

Come sempre concludiamo la nostra rapida rassegna rivolgendo a nome dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, organizzatore della competizione, un vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ed ai suoi validi marescialli aerologi Salini e Spagnoli ed al personale delle stazioni meteorologiche dell'aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo, nonché al pilota Dario Laureti, esecutore dei sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella valle reatina, per l'appassionata collaborazione prestata durante lo svolgimento di questa 18° edizione dei Campionati Italiani di Volo a Vela.

campionati italiani 16 - 24 agosto 1978 categoria promozione note meteorologiche

Il giorno 15 agosto dopo la premiazione dei vincitori dei Campionati Italiani di Volo a Vela «Categoria Nazionale», si è svolta la prova generale per la verifica delle procedure di gara allo scopo di permettere ai concorrenti della «Categoria Promozione» il necessario ambientamento prima dell'inizio della competizione. In questa categoria, per ciascun pilota viene assegnato un numero di punti calcolato in base alla formula del regolamento di gara, moltiplicato però per un fattore correttivo dipendente dal tipo di aliante impiegato e precisato nel regolamento stesso.

Le condizioni meteo del 15 agosto non erano particolarmente favorevoli al veleggiamento; tuttavia la direzione di gara ha assegnato ugualmente un breve tema allo scopo di meglio simulare l'esecuzione da parte dei 37 iscritti alla competizione delle corrette procedure di sorvolo del traguardo di partenza e di arrivo, nonché l'osservanza delle norme di gara ed il disciplinato impiego delle radio di bordo.

Il tema assegnato era un'andata e ritorno sul noto percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 116,2. Dopo il sorvolo del

traguardo di partenza, soltanto 12 concorrenti hanno lasciato la valle reatina e portato a termine la gara. Tutti i concorrenti hanno comunque regolarmente simulato il taglio del traguardo di partenza e di arrivo, come disposto dalla direzione di gara.

Dei dodici piloti che hanno compiuto la prova, si sono classificati ai primi tre posti i concorrenti:

- Spelta Danilo dell'Aero Club di Torino;
- Armani Giuseppe dell'A.V.A. di Valbrembo, e
- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. di Varese.

16 AGOSTO 1978: 1ª prova

L'Italia è interessata da un campo di alte pressioni, caratterizzato da tre piccole cellule anticicloniche con pressione di 2.020 mb. La parte terminale di una perturbazione fredda, che si estende dal Nord Europa all'arco alpino occidentale, interesserà marginal-

mente nelle ore pomeridiane le regioni settentrionali italiane (fig. 1).

Sono previsti temporali e piogge al Nord e sulla Toscana con possibilità di qualche rovescio isolato nelle zone del centro.

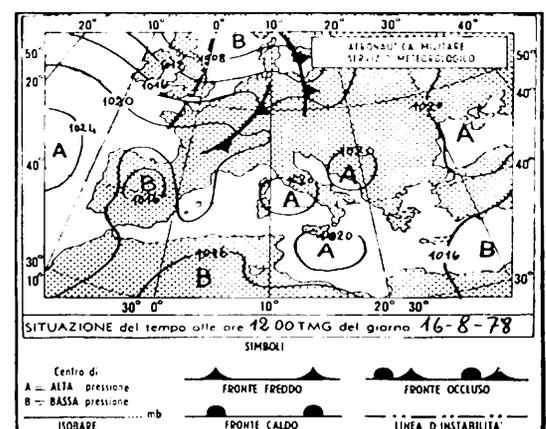


Fig. 1

Nella valle reatina i venti sono deboli

intorno a Sud dal suolo a 2.000 m ONH; indi ruotano in senso orario e si dissolvono dal 4° quadrante con 6 Kt a 2.650 m, 10 Kt a 3.000 m, 7 Kt a 3.500 m e 9 Kt a 4.000 m, dove spirano esattamente da NW. Il vento massimo è all'altitudine di 12.000 m con forza di 30 Kt da WNW. Lo zero termico è a 4.050 m. L'umidità relativa si aggira sull'80% dal suolo a 1.800 m ONH, indi diminuisce rapidamente con una punta minima del 12% a 3.700 m, altitudine dalla quale riprende ad aumentare gradatamente con la quota, sino a raggiungere il 50% a 5.500 m per retrocedere infine al 40% a 7.500 m.

La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia dal suolo a 1.800 m ONH, base teorica iniziale dei probabili cumuli nella valle reatina con una temperatura in superficie di circa 25°C.

La commissione preposta alla scelta del tema di gara, tenuto conto della scarsa visibilità e del basso plafond delle nubi cumuliformi, assegna come prima prova una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 147.

Su 35 concorrenti partiti 29 compiono regolarmente la gara, 3 atterrano all'aeroporto di Foligno, uno in quello di Perugia, un altro in un prato ad 8 Km da Rieti ed un ultimo non abbandona il cielo della valle reatina e riatterra alla base.

Si classificano ai primi tre posti i seguenti piloti:

- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania» di Como;
- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. di Varese, e
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania» di Como.

17 AGOSTO 1978: 2^a prova

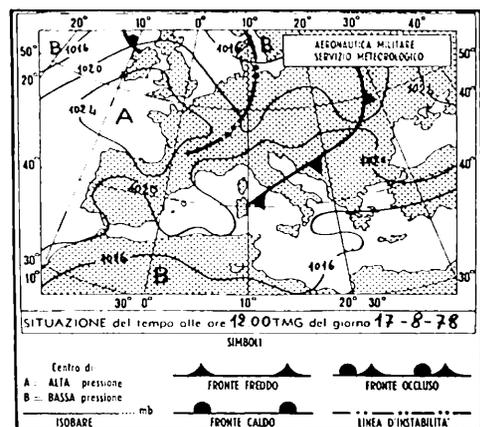


Fig. 2

Sul bacino del mediterraneo il campo di alte pressioni è in leggera diminuzione. L'Italia centrale è interessata dal passaggio del fronte freddo segnalato il giorno precedente. La parte terminale di detto fronte dà luogo ad una copertura di nubi medio alte stratifi-

cate, particolarmente intensa a Nord di Rieti, mentre durante il passaggio sulle regioni centrali il fronte è risultato poco attivo (fig. 2).

Il sondaggio del vento in quota effettuato con pallone pilota sulla valle reatina, indica un debole flusso attorno a Sud dal suolo a 2.800 m di altitudine.

Negli strati sovrastanti il vento ruota al terzo quadrante, mantenendosi molto debole fino a 5.500 m di altitudine, dove si registrano soltanto 5 Kt da WSW. Il sondaggio di Roma-Fiumicino indica 25 Kt attorno ad W a circa 12.000 m, base della tropopausa.

A Rieti lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 900 m ed in quota la curva di stato del sondaggio termodinamico dell'atmosfera registra uno strato isotermico dello spessore di 400 m dall'altitudine di 2.300 m a 2.700 m. Lo zero termico è a 3.800 m. Notevole l'umidità relativa sopra lo strato isotermico dianzi citato, con una punta massima del 90% a 5.000 m, dove si notano 2-3 8 di Ci e Cs in bande. Mentre nella prima mattinata la commissione preposta alla scelta del tema di gara era orientata verso l'assegnazione di un triangolo di oltre 200 Km nelle zone a Sud di Rieti, l'ulteriore evoluzione delle condizioni meteorologiche, caratterizzate da notevoli formazioni temporalesche nelle regioni dell'Italia centro meridionale, ha suggerito di ridurre successivamente il tema alla sola andata e ritorno Rieti-Celano-Rieti di Km 138.

I concorrenti partiti sono stati 36 di cui soltanto due sono atterrati fuori campo.

La classifica di questa seconda gara vede ai primi tre posti:

- Armani Giuseppe dell'A.V.A. di Valbrembo;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania», e
- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania».

Mentre ai primi tre posti della classifica generale risultano i piloti:

- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania», e
- Spelta Danilo dell'Aero Club di Torino.

18 AGOSTO 1978: 3^a prova

Sull'Italia debole campo di alte pressioni livellate (fig. 3).

Nella valle reatina venti deboli meridionali dal suolo a 1.700 m ONH, indi graduale rotazione del flusso al terzo quadrante in senso antiorario, con 3 Kt da 80° a 2.500 m, 5 Kt da 250° a 3.000 m, 8 Kt da 220° a 3.500 m, 9 Kt da 250° a 4.000 m. Il vento massimo spirava a 11.700 m — base della tropopausa — con forza di 25 Kt da 15°. L'umidità dell'aria varia dal 50 all'80% dal suolo

a 5.000 m, indi si stabilizza attorno al 30% fino a 9.000 m. Lo spessore dell'inversione notturna è di 700 m. La base teorica di condensazione dei primi cumuli che si formeranno nella valle reatina per libera convenzione è prevista attorno ai 1.900 m QNH. Lo zero termico è a 3.700 m. La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia.

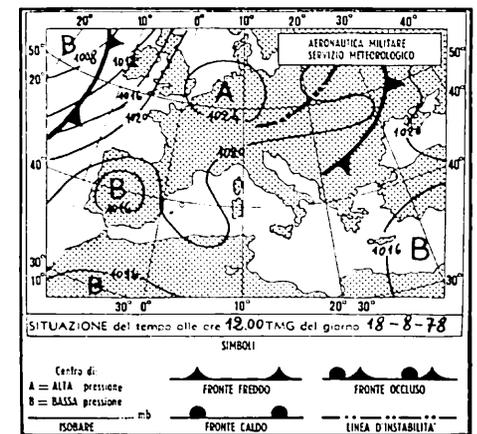


Fig. 3

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti una corsa sul percorso triangolare di Rieti-Gualdo Tadino-Umbertide-Rieti per Km 233,2.

La scarsa visibilità ha reso difficile la navigazione ai concorrenti meno esperti. Comunque la gara è risultata interessante e selettiva. Su 36 piloti partiti 16 sono atterrati in gran parte a Perugia, Foligno e Spoleto.

Ecco i primi tre classificati in questa terza prova:

- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. di Varese;
- Colombo Aldo dell'A.V.A.L. di Varese, e
- Borellini Giuseppe dell'A.V.A.L. di Varese.

Pertanto ai primi tre posti della classifica generale sono rispettivamente:

- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania», e
- Villa Luigi dell'A.V.M.

19 AGOSTO 1978: 4^a prova

Sull'Italia permane un'area di alte pressioni. Infiltrazioni di aria fredda in quota hanno tuttavia notevolmente incrementato l'instabilità termoconvettiva nelle regioni centrali della Penisola, dove si avranno nubi a forte sviluppo verticale con manifestazioni temporalesche (fig. 4).

A Rieti i venti sono deboli dal 2° quadrante dal suolo a 1.200 m QNH, indi — ruotando in senso orario — si dissolvono da 180° con 7 Kt a 1.500 m,

da 220° con 2 Kt a 2.300 m, con 2 Kt da 300° a 3.000 m e 3 Kt da 280° a 3.500 m. Il vento massimo è alla base della tropopausa a 12.200 m con 60 Kt da 345°. Lo zero termico sulla valle reatina è a 3.650 m. L'inversione notturna di superficie ha uno spessore di 700 m. La base teorica di condensazione nella piana è a 1.900 m QNH. L'umidità relativa dal suolo a 3.700 m è in media dell'80%, indi si riduce rapidamente al 10%.

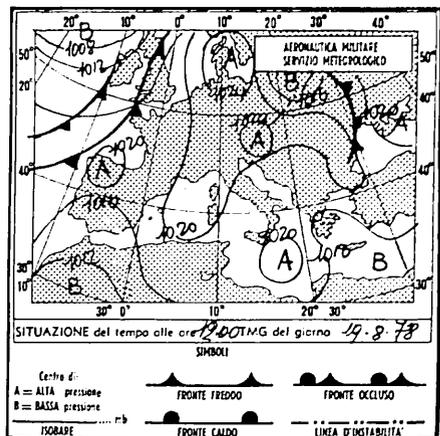


Fig. 4

Poichè si prevedono manifestazioni temporalesche in tutte le regioni dell'Italia centrale, la commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti un triangolo di breve lunghezza da percorrere due volte: Rieti-Foligno-Poggio Azzuano-Rieti, per complessivi 258,7 Km.

Le manifestazioni temporalesche, particolarmente intense nella valle reatina, non hanno permesso ai concorrenti di continuare la gara dopo il primo giro. Dei 36 partiti, infatti, solo il pilota Giorgio Orsi ha percorso due volte il triangolo assegnato, mentre 18 concorrenti hanno interrotto la prova a Rieti dopo il primo giro. Molti piloti sono atterrati sotto violenti acquazzoni, mentre 10 concorrenti sono finiti fuori campo. La classifica della quarta prova, grazie all'applicazione del fattore correttivo, vede al primo posto il pilota Nicola Fraenza dell'A.V.A.L. di Varese, secondo Giorgio Orsi del G.V.V. «Nello Valzania» e terzo il giovanissimo Marco Pronzati dell'A.V.A.L. di Varese.

Al vertice della classifica generale, dopo questa difficile quarta prova, Giorgio Orsi rinsalda la sua posizione, seguito da Marco Pronzati e da Guglielmo Giusti.

20 AGOSTO 1978: 5ª prova

Permane sull'Italia il vasto campo di alte pressioni livellate con debole circolazione di aria umida a prevalente regime di brezza (fig. 5).

La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia. A Rieti i venti sono deboli variabili fino a 1.000 m

QNH, indi si dispongono attorno a Nord con intensità di 9 Kt a 1.400 m, 12 Kt a 2.100 m, 10 Kt a 3.000 m. Lo zero termico è a 3.800 m. Lo spessore dell'inversione termica preconveittiva nella valle reatina è di 900 m. Le abbondanti precipitazioni del giorno precedente hanno bagnato notevolmente il terreno e per asciugarlo in superficie sono necessarie varie ore di insolazione. L'inizio dell'attività termoconveittiva ha subito in tal modo un notevole ritardo e conseguentemente le partenze non hanno potuto aver luogo prima delle 13,30.

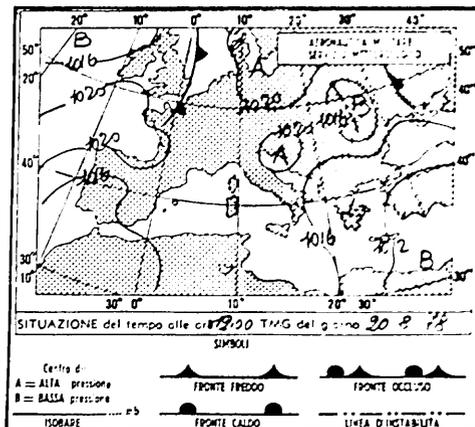


Fig. 5

La commissione preposta alla scelta del tema di gara ha assegnato ai concorrenti una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Valfabbrica-Rieti di 167,2 chilometri.

Dei 35 alianti partiti 20 hanno compiuto regolarmente la prova, tre non hanno lasciato la valle reatina, cinque sono atterrati all'aeroporto di Foligno, tre a Spoleto, due a Spello e due a Piediluco.

In questa quinta prova si sono classificati ai primi tre posti, rispettivamente i piloti:

- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. di Varese;
- Balestra Bernardo dell'A.C.C.V.V. di Rieti, e la brava
- Acquaderni Margherita dell'A.V.F. di Bologna.

Nella classifica generale rimangono pertanto in testa i piloti:

- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. di Varese, e
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania».

21 AGOSTO 1978: 6ª prova

Permane sull'Italia un'area di alte pressioni a debole gradiente con circolazione di aria molto secca (fig. 6).

Nella valle reatina i venti spirano dal 2° quadrante dal suolo a 2.300 m QNH,

con 13 Kt a 1.000 m e 10 Kt a 2.300 m.

A quote superiori si dispongono dal 1° quadrante con 5-6 Kt a 3.000 m; indi ruotano al 4° quadrante affievolendosi (2-3 Kt fino a 4.500 m). La visibilità è notevolmente migliorata e l'umidità relativa dal suolo a 3.500 m oscilla tra il 15 e il 23%. Lo zero termico è all'altitudine di 4.050 m. La nuvolosità cumuliforme sarà scarsa e di modesto sviluppo verticale. Durante la notte il cielo sereno e l'atmosfera limpida hanno permesso una forte irradiazione di calore allo spazio. Il suolo si è così notevolmente raffreddato e lo spessore dell'inversione termica notturna ha raggiunto l'insolito valore di 1.100 m.

Poichè Rieti, com'è noto, si trova a 400 m sul livello del mare, l'inversione arriva sino a 1.500 m QNH. Occorreranno quindi 28°C in superficie per labilizzare l'inversione stessa. Le partenze, pertanto, non potranno aver luogo prima delle 14,30 legali, ora in cui si prevede potrà aver inizio l'attività termoconveittiva. La temperatura massima nella valle reatina raggiungerà la punta massima di 30°C alle ore 16,30 con un'umidità relativa del 5% (!).

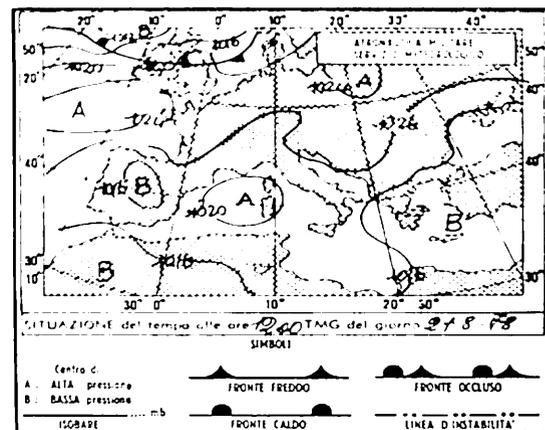


Fig. 6

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 147. Le condizioni termiche si sono rivelate ottime dalle 15 alle 18 ed hanno permesso lo svolgimento di una gara veloce, facilitata da correnti ascendenti di notevole potenza (3-5 m/sec.).

Su 35 concorrenti partiti, 31 hanno compiuto la prova, due sono atterrati fuori campo ed uno è riatterrato a Rieti senza effettuare la gara.

Con l'applicazione dei fattori correttivi, si sono classificati ai primi posti rispettivamente:

- Magni Vittorio dell'A.V.F. di Ferrara;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Rasero Dario dell'Aero Club Torino.

La classifica generale vede ai primi tre posti i piloti:

- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. Varese.

Dopo sei prove valide consecutive ed una giornata di allenamento, il 22 agosto la direzione di gara ha assegnato una giornata di riposo.

23 AGOSTO 1978: 7^a prova

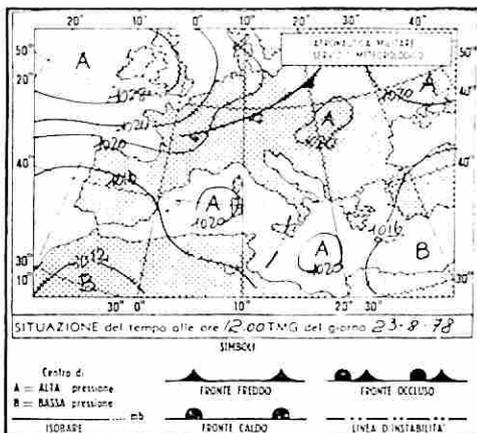


Fig. 7

Sull'Italia permane un campo di pressione relativamente alta, con debole circolazione di aria umida, specie negli strati inferiori (fig. 7).

Sulla valle reatina i venti spirano debolmente dal 2° quadrante fino a 1.000 m QNH, indi si dispongono dal quarto quadrante con intensità variabile da 7 a 9 Kt fino a 4.000 m. Negli strati sovrastanti il flusso raggiunge l'intensità massima di 20 Kt attorno a 9.000 m, con direzione attorno ad WSW. L'umidità relativa varia dal 70 al 40% fino a 3.500 m, quota dello zero termico.

Nelle regioni interne dell'Italia centrale sono previste manifestazioni temporalesche con precipitazioni sparse. Ciò non ostante la commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna, in un primo tempo, un triangolo di Km 300,2 nella speranza di poter andare incontro al desiderio espresso da vari piloti aspiranti all'effettuazione di una prova valida per l'insegna d'oro F.A.I. Purtroppo, però, prima della partenza, la formazione di nubi a forte sviluppo verticale che sbarravano le rotte verso Sud, ha indotto la commissione a modificare il tema in una corsa di andata e ritorno verso Nord sul percorso Rieti-Gualdo Tadino-Rieti di Km 178,8.

Tuttavia, anche lungo questo percorso, il ritorno a Rieti è stato reso difficile dalla presenza di formazioni temporalesche con rovesci isolati, che hanno messo a dura prova le capacità dei concorrenti. Su 35 piloti partiti 28 sono riusciti a portare regolarmente a ter-

mine la prova, cinque hanno atterrato fuori campo e due sono rientrati a Rieti senza effettuare la gara.

Ai primi tre posti si sono classificati:

- Meneghini Paolo dell'Aero Club Valle d'Aosta;
- Magni Vittorio dell'A.V.F. di Ferrara;
- Balestra Bernardo dell'A.C.C.V.V. di Rieti.

La classifica generale rimane immutata, con Giorgio Orsi in testa.

24 AGOSTO 1978: 8^a prova

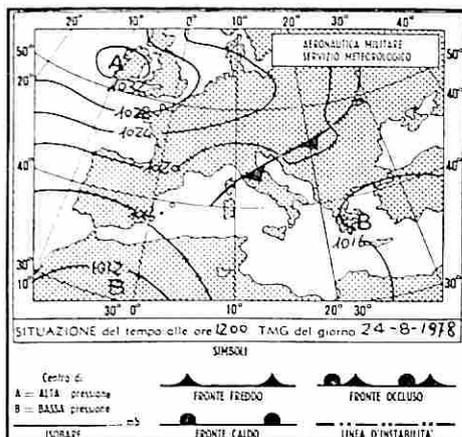


Fig. 8

L'Italia è ancora interessata da un vasto campo di alte pressioni livellate. La parte terminale di una perturbazione fredda avanza dalle regioni dell'Italia settentrionale verso Sud Est, interessando particolarmente le regioni balcaniche. Nelle ore pomeridiane, tuttavia, il fronte freddo farà sentire marginalmente la propria influenza anche sulle zone centrali adriatiche con nuvolosità medio alta stratificata (fig. 8).

Sulla valle reatina i venti sono deboli variabili sino all'altitudine di 3.000 m, indi si dispongono tra il 1° e il 4° quadrante con intensità di 8-9 Kt fino a 5.000 m. La quota del vento massimo è attorno a 10.500 m, base della tropopausa, dove spira da Nord con intensità di 25 Kt. Lo zero termico è a 3.400 m. L'umidità relativa varia dal 40 al 60% dal suolo a 4.000 m, poi diminuisce rapidamente registrando il valore minimo del 10% a 4.500 m.

Va tuttavia rilevato che l'aria in circolazione fin dai giorni precedenti sulla nostra Penisola è umida ed instabile e che pertanto esiste la possibilità della formazione di qualche temporale iso-

lato con precipitazioni sparse. Tenendo conto quindi di questa possibilità e del fatto che questa ottava prova era la conclusiva del Campionato Promozione, la commissione preposta alla scelta del tema del giorno doveva gioco-forza contenere in limiti relativamente modesti quest'ultima gara. Venne così assegnata una corsa sul percorso triangolare Rieti-Assisi-Todi-Rieti per Km 163,3.

Su trenta concorrenti partiti, 23 compiono regolarmente la gara; 5 atterrano fuori campo e 2 riprendono terra a Rieti dopo aver veleggiato a lungo nella vallata.

Ai primi tre posti si sono classificati:

- Casetti Lucio dell'A.V.M.;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania», e
- Balestra Bernardo dell'A.C.C.V.V.

Ai primi tre posti della classifica generale rimangono pertanto solidamente ancora i piloti:

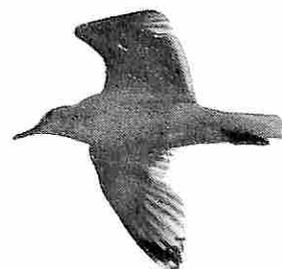
- Orsi Giorgio del G.V.V. «Nello Valzania»;
- Giusti Guglielmo del G.V.V. «Nello Valzania», e
- Pronzati Marco dell'A.V.A.L. Varese.

Con questa ottava prova si sono felicemente conclusi i Campionati Italiani di Volo a Vela «Categoria Promozione».

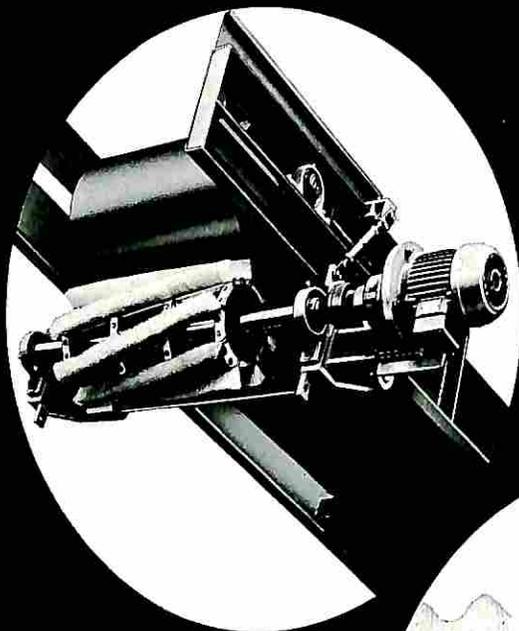
I risultati conseguiti possono senz'altro ritenersi soddisfacenti, sia per quanto riguarda il livello tecnico dei piloti concorrenti, sia per quanto riguarda il numero e la qualità delle prove disputate.

Concludiamo rivolgendo un doveroso ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, al personale delle stazioni meteo dell'aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo, ai maresciali aerologi Salini e Spagnoli, nonché al pilota Dario Laureti, per la valida collaborazione prestata allo scrivente durante lo svolgimento della competizione.

Plinio Rovesti

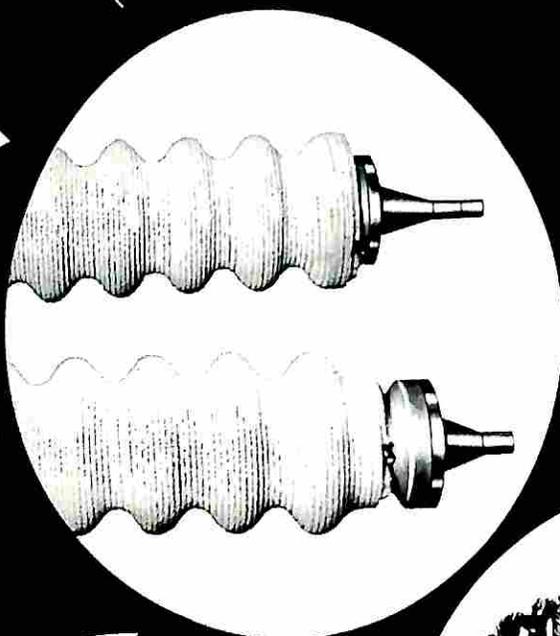


per l'industria edile e della ceramica



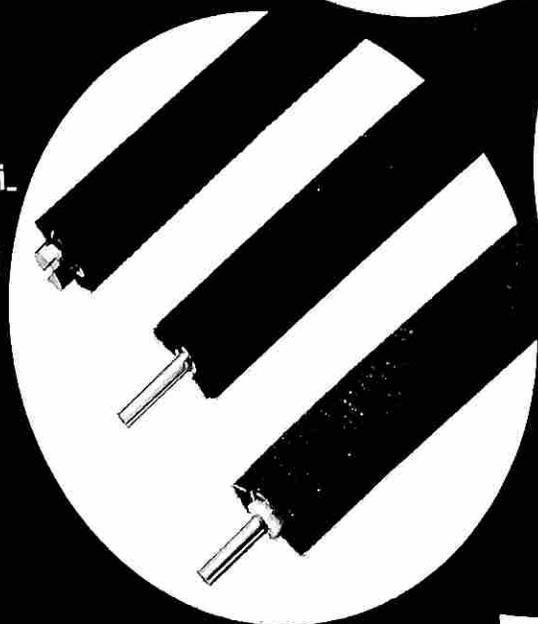
Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

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-
schiate di diversi
tipi e per ogni
impiego

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



alcune soluzioni



**SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE**

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