



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

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

SETTEMBRE - OTTOBRE 1974

SOMMARIO

l'anticiclone di agosto ci ha in simpatia	7
relazione su Rieti 1974	29
quattro equatori (poco meno)	37
okio ai numeri!	43
ci hanno detto...	60
il questionario	68
il lamento di Federico	88
intanto crescono quelli di lega tre	92
il novizio contestatore	95
il paracadute può anche servire	98
tre records mondiali e cinque nazionali	101
notiziario	103
F.A.I. - Riunione CIVV	106

IN COPERTINA:

Rieti 1974: lo schieramento visto in una bella inquadratura di Vittorio Valesio

i disegni sono di Rita 74

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Gioacchino v. Kalckreuth - Bruno De Marchi - Enzo Centofante - Alessandro Lanzi.

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

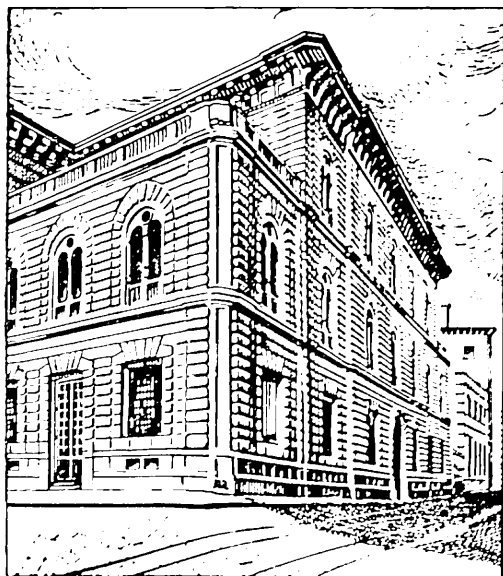
Italia:	ordinario	L. 5.000
Italia:	sostenitore	L. 10.000
Estero	ordinario	\$ 10,—
Estero:	via aerea	\$ 13,—
Una copia:	Italia	L. 1.000
	Estero:	\$ 2,—

Redazione e Amministrazione:
«Paolo Contri» Airport
22100 Calcinatè del Pesce - Varese - Italy

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

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.

dal **1823**



a presidio
dell'economia
della regione

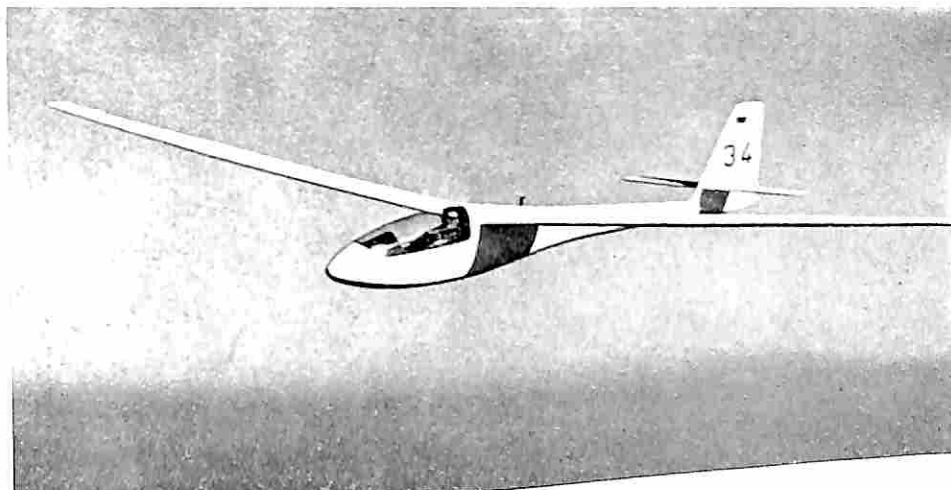
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

tutte le operazioni e i servizi di banca

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

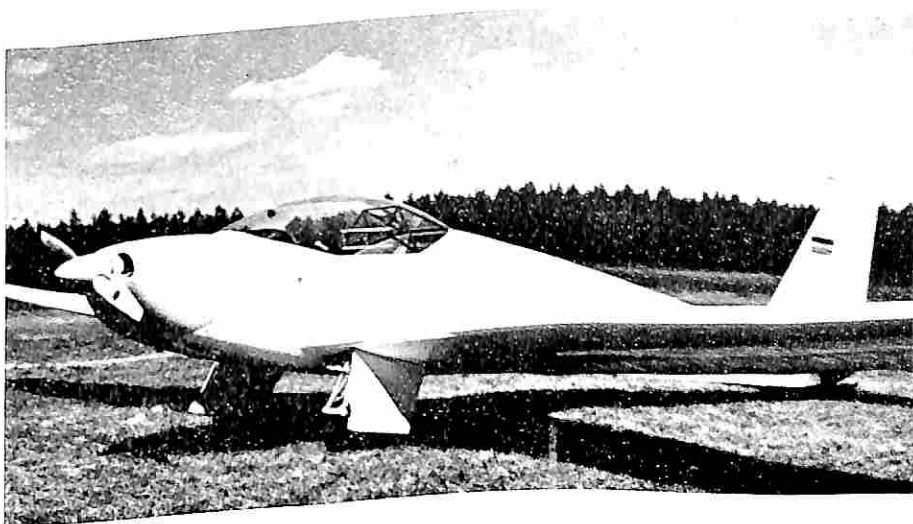


ASW 15 B

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 15 B

Aliante monoposto da competizione della classe standard FAI, costruzione in fibra sintetica

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

Super-aliante monoposto ad alta performance della classe libera, costruzione in fibra sintetica

Radio e accessori

per ogni modello di aliante

Rappresentata da:

KRAPFENBAUER ERICH

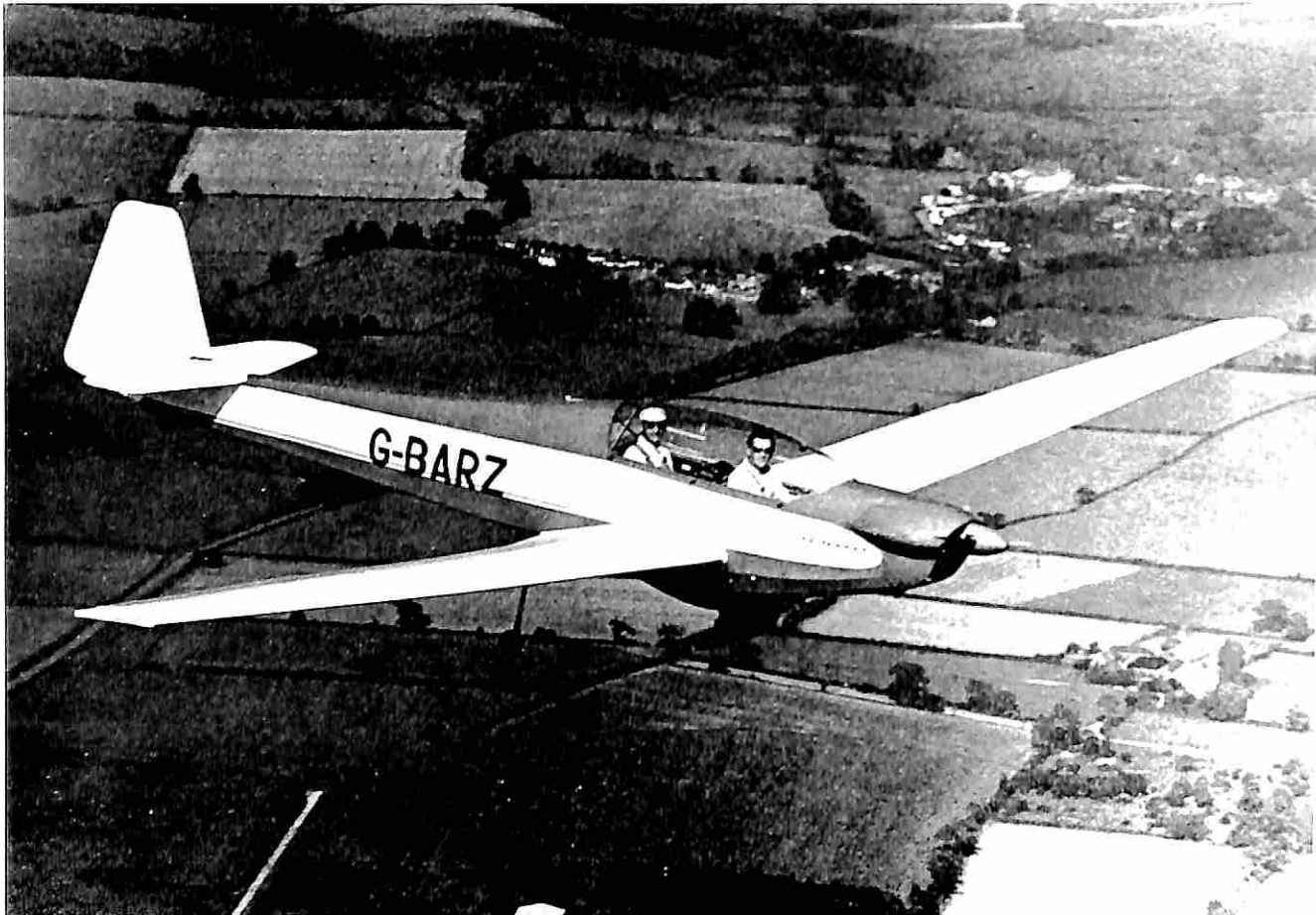
Corso Galileo Ferraris 93 - Tel. 58.88.30 - 10128 TORINO

SCHEIBE - FLUGZEUGBAU - G. M. B. H.

DACHAU



BEI MÜNCHEN



- | | |
|---------------------------|---|
| SF 25 B FALKE | - motoaliante biposto, HP 45, E = 1:22 |
| SF 25 C FALKE | - motoaliante biposto, HP 60, E = 1:23,5 |
| SR 27 | - aliante monoposto classe standard, E = 1:34 |
| SF 27 M | - motoaliante monoposto, HP 26, E = 1:34 |
| SF 28 TANDEM FALKE | - motoaliante biposto, HP 60, E = 1:26,5 (nella foto) |
| BERGFALKE IV | - aliante biposto da addestramento avanzato, E = 1:34 |

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21

SPORTAVIA — PÜTZER GMBH & CO

Kommanditgesellschaft



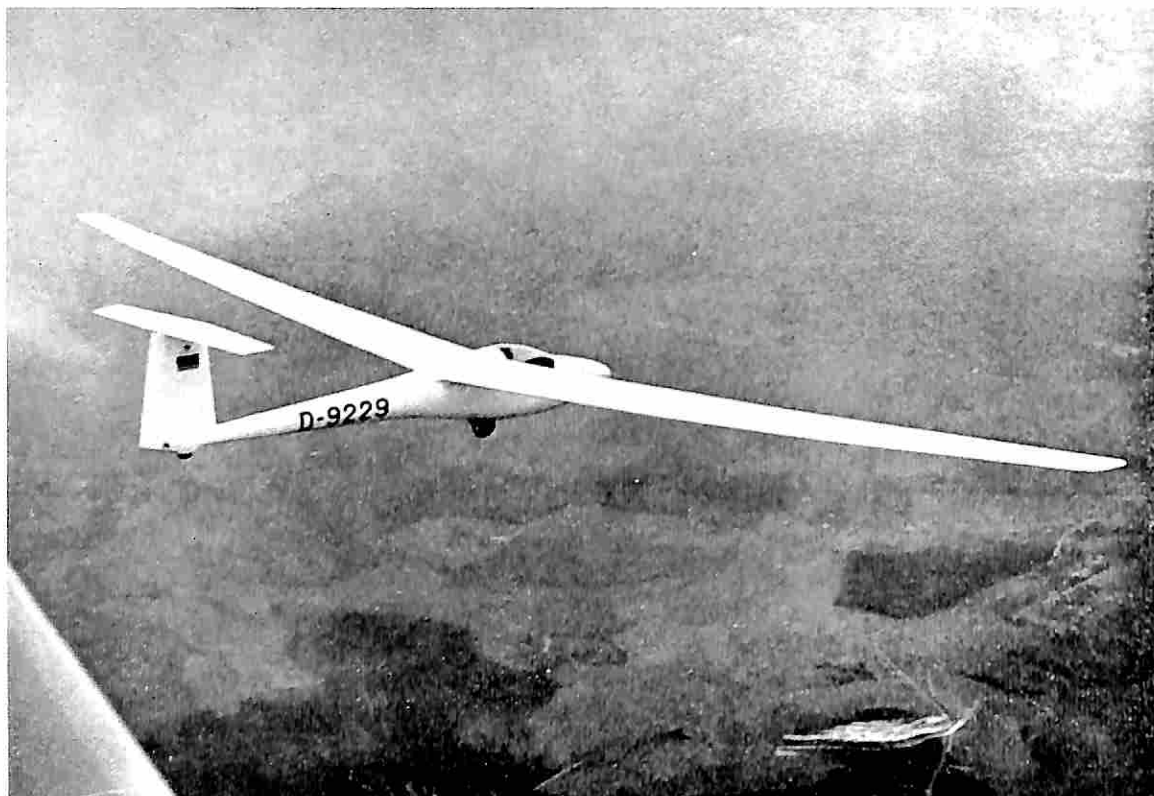
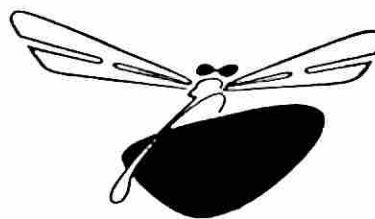
- RF 5 B SPERBER** - motoaliante monoposto, HP 39, E = 1:29/26 (nella foto)
SFS 31 MILAN - motoaliante monoposto, HP 39, E = 1:20
RF 4 D - motoaliante biposto, HP 68
RF 5 FOURNIER - motoaliante biposto, HP 68, E = 1:26, velocità massima Km/h 230

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI
Via Confalonieri 16 - Tel. (036) 95.53.21 22060 CREMELLA (Como)

GLASELÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO
Via Locatelli 1 Telefono 61.26.17



- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| LIBELLE CLUB | : | 15 m, scuola e performance |
| KESTREL | : | 17 m |
| KESTREL | : | 19 m e 22 m |
| RIMORCHI | : | chiusi e aperti in costruzione di serie per Libelle, Cirrus e ASW-15. Altri a richiesta. |
| CONCESSIONARIA
e inoltre | : | PZL; Winter e Bohli
variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE
impianti ossigeno: DRAEGER
orizzonti artificiali: BENDIX
radio: DITTEL
paracaduti ultrapiatti: SECURITY 150 |
| RICAMBI | : | Glasflugel, Shempp Hirth, Schleicher |
| GRANDI RIPARAZIONI
e inoltre | : | autorizzate per la maggior parte degli alianti.
ispezioni periodiche, riconvalida C.N., installazioni varie, modifiche, verniciature ecc. sia agli alianti che a vari tipi di velivoli a motore. |
| MAGAZZINO | : | sempre pronti strumenti, impianti, radio, ricambi, ecc. |

TUTTO PER L'ALIANTE

L'anticiclone di agosto ci ha in simpatia

di PLINIO ROVESTI

Note meteorologiche sul XIV Campionato Italiano

Diremo subito che uno dei fattori determinanti dell'ottima riuscita di questo 14° Campionato Italiano di Volo a Vela sono state senza dubbio le favorevolissime condizioni meteorologiche, che in combinazione con l'elevato grado di siccità del suolo, hanno determinato un ciclo ideale per lo svolgimento della competizione. E infatti, su 13 giorni disponibili, anche quest'anno sono state effettuate ben 11 prove nella Lega 1 e 10 nella Lega 2, cifre raggiunte soltanto nello scorso 1973. La partecipazione a questi Campionati è stata quanto mai massiccia: 76 alianti! Essa ha visto il concorso di ben 8 piloti stranieri, fra i più prestigiosi dell'Europa occidentale, che hanno conferito alle gare un ulteriore elemento di vivacità nel confronto diretto con i nostri volovelisti. Il totale dei concorrenti è salito così a 76, ripartiti in numero di 19 nella classe Libera, 32 in quella Standard (entrambe raggruppate nella Lega 1), e 25 nella Lega 2. Erano presenti tutti i più importanti gruppi volovelistici italiani, con rappresentanze assai nutrite; fra esse spiccano quelle di Varese, Milano, Torino, Valbrembo e Ferrara.

Gli alianti in gara, come ormai accade da vari anni alle nostre competizioni, erano dei più moderni.

Si è detto, da parte di numerosi piloti, italiani e stranieri, che queste gare di Rieti sono state all'altezza delle più importanti competizioni internazionali; e qualcuno ha addirittura prospettato la possibilità che in futuro Rieti diventi sede dei campionati mondiali di volo a vela, dato che ormai l'Italia ha dimostrato di possedere sia le risorse ambientali sia la maturità organizzativa che si richiedono per l'apprestamento di una simile manifestazione. Si tratta soltanto di ipotesi — almeno per ora — ma l'otti-

mismo che le sostiene, lungi dall'essere avventato, rivela nei suoi lati positivi la realtà attuale del nostro volo a vela.

Prima di fare il commento alle varie prove, ci preme di ricordare un'iniziativa che ha suscitato anche quest'anno l'unanime plauso dei volovelisti, facendo sperare che essa in futuro incontri una sempre più vasta adesione. Alludiamo alla cosiddetta «gara meteo», promossa lo scorso anno da chi scrive queste righe. Com'è noto, essa tende ad istituire un nuovo rapporto di mutua collaborazione fra servizio meteo e concorrenti, e si propone soprattutto di consolidare nei piloti una più attenta e consapevole coscienza meteorologica, attraverso l'elaborazione, alla fine di ogni prova, di una relazione tecnica, corredata da schizzi e fotografie, contenente osservazioni sulla prova assegnata e considerazioni di ogni genere sulle condizioni incontrate e su quelle previste nel briefing meteo del mattino. Ecco i nomi dei volovelisti premiati:

- 1°) Alvaro De Orleans Borbon
Trofeo «Walter Georgii»;
- 2°) Riccardo Briigliadori
Medaglia d'argento e coppa;
- 3°) Attilio Pronzati
Trofeo e medaglia di bronzo;
- 4°) Guido Antonio Ferrari
Medaglia di bronzo del Santo Padre;
- 5°) Sandro Serra
Polsini e fermacravatta «Douglas»;
- 6°) Smilian Cibic
Medaglia di bronzo grande;
- 7°) Enrico Ferorelli
Piatto artistico e medaglia di bronzo;
- 8°) Johan Gloeckl
Medaglia di bronzo e una copia dell'opera «Meteorologia per i piloti di volo a vela» di P. Rovesti;
- 9°) Giancarlo Bresciani
Medaglia di bronzo.

Ai piloti Walter Vergani, Giorgio Nidoli, Vittorio Valesio, Dario Rasero, Giorgio Weber e Pietro Viscardi, che hanno presentato solo fotografie di formazioni nuvolose scattate durante le gare, sono state assegnate medaglie di bronzo.

Per quanto riguarda i temi di gara, diremo che essi sono stati tutti di velocità su percorsi triangolari o di andata e ritorno, di notevole impegno per la Lega 1, più modesti per la Lega 2.

Per l'esattezza sono state effettuate, nella Lega 1, nove circuiti triangolari, da un minimo di 212 Km a un massimo di 504 Km (primo triangolo di 500 Km effettuato a Rieti); tre prove di andata e ritorno su percorsi compresi fra un minimo di 178 Km e un massimo di 303 Km. Notevoli le velocità raggiunte sui vari percorsi. Esse hanno quasi sempre superato i 100 Km/h, toccando il valore massimo di 123,069 Km/h per merito di Vittorio Fontana, a bordo di un Nimbus II, sul triangolo di 250 Km Rieti - Barisciano - Assisi - Rieti.

La conclusione delle Gare, avvenuta il 15 agosto, ha registrato un bilancio quanto mai lusinghiero: 2941 ore di volo compiute in gara dagli alianti; 166.026 Km percorsi complessivamente dai piloti in gara; 847 traini, per un totale di 138 ore e 24 minuti, effettuati dal gruppo dei 13 piloti trainatori, 202 atterraggi fuori cam-

po con solo 9 alianti incidentati, senza danni ai piloti.

Sono cifre che, accanto alla qualità dei risultati conseguiti, danno la misura di ciò che questi campionati hanno rappresentato per il volo a vela italiano.

L'evoluzione generale del tempo sull'Italia Centrale, Centro Settentrionale e Centro Meridionale dal 1° al 20 agosto è stata caratterizzata dalla presenza di vaste aree anticicloniche. Le perturbazioni di origine atlantica hanno interessato saltuariamente soltanto le regioni alpine e prealpine dell'Italia settentrionale e particolarmente quelle orientali.

Soltanto dal 9 al 12 agosto il tempo sull'Italia Centrale è stato condizionato da correnti settentrionali relativamente fresche. Le regioni maggiormente interessate sono state quelle del medio versante adriatico e dell'Umbria, dove in tale periodo si è avuta attività temporalesca e temperature leggermente al disotto della media mensile.

Negli altri giorni la temperatura è stata ovunque superiore ai valori che normalmente si registrano nella prima quindicina di agosto.

A Ferragosto si è registrata una forte impennata della temperatura ed il termometro è salito a quota 38° C con una umidità relativa del 5% (fig. 1). Poi una

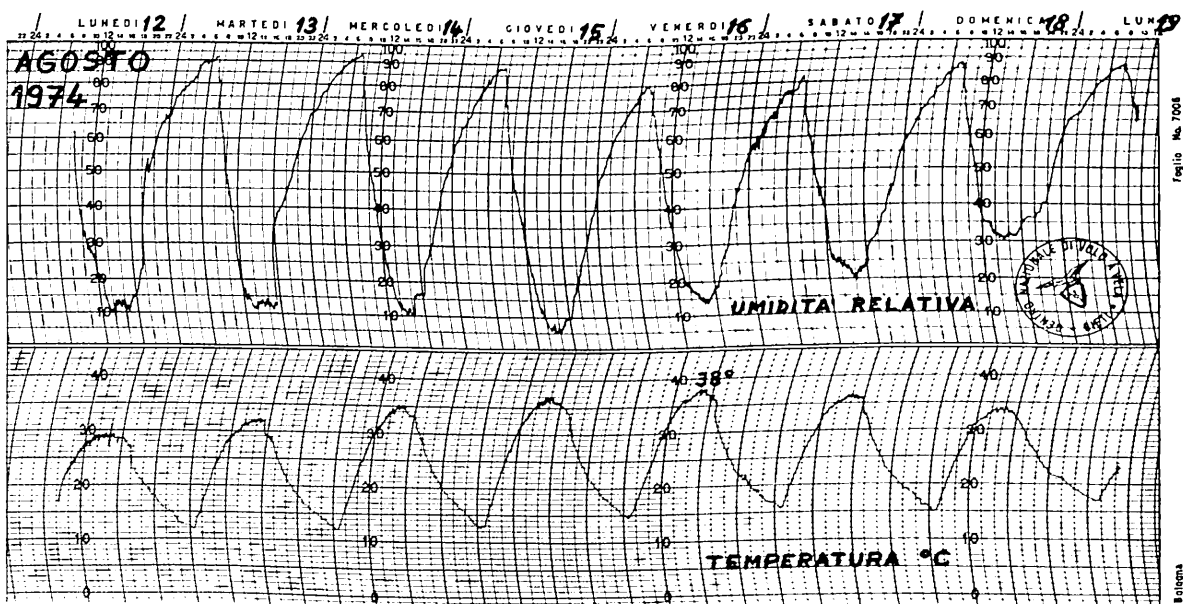


Fig. 1

dolce discesa e, dopo il 20, finalmente il refrigerio dei primi temporali.

Per quanto riguarda il campo barico, diremo che, dal 1° al 20 agosto, come nel 1973, l'area di alte pressioni a debole gradiente ha determinato su quasi tutte le regioni prevalenti condizioni di tempo buono, con venti al suolo deboli variabili a prevalente regime di brezza. A Ferragosto, la forte impennata termometrica che abbiamo dianzi ricordato, è stata accompagnata da una anomalia nel campo barico. L'Anticiclone semipermanente delle Azzorre sparì a tutte le quote dall'Atlantico e venne sostituito da una sacatura che si espanse verso Sud da una depressione circumpolare.

Come avviene in questi casi, sull'Europa Centrale e mediterranea si è andata consolidando una vasta area anticiclonica, sostituendosi addirittura all'anticiclone semipermanente delle Azzorre. Ecco spiegate, la gran calura dei giorni 15 e 16 agosto, e le fumanti condizioni termiche di veleggiamento che ne sono derivate.

Molti piloti, che durante i voli di veleggiamento compiuti nel corso delle varie gare hanno potuto raggiungere notevoli altezze, si sono meravigliati di non vedere bloccate le loro salite dalla presenza in quota di quelle inversioni termiche di subsidenza che normalmente si riscontrano nelle aree di alta pressione.

Tale meraviglia, però si giustifica soltanto nel caso di voli veleggiati in pianura. Se si pensa infatti agli alti valori della temperatura raggiunti a Rieti durante i campionati ed alla conseguente intensa attività termoconvettiva, ulteriormente potenziata dall'azione dei costoni montani fortemente soleggiati, è facile capire come la base inferiore delle inversioni di subsidenza sia stata sottoposta durante il giorno all'azione labilizzatrice delle correnti ascendenti, le quali rimescolando gli strati inferiori delle inversioni stesse, hanno finito col distruggerle in parte.

Tale azione è stata notevolmente più intensa negli strati sovrastanti i pendii montani, come lo dimostra anche il fatto che sopra di essi la base di condensazione dei cumuli è sempre stata più alta che nelle valli.

Le figure 2 e 3 illustrano chiaramente il fenomeno, di giorno e di notte, sulle montagne che circondano la valle reatina in una situazione reale riscontrata anche durante lo svolgimento dei campionati di quest'anno, fenomeno sul quale

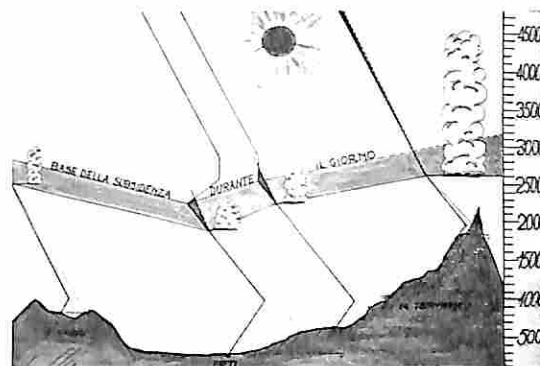


Fig. 2

non abbiamo mancato di attirare l'attenzione dei piloti nel corso dei briefings meteo tenuti prima di ogni gara. In questa sede vogliamo tuttavia completare l'argomento rilevando come l'azione concomitante di un'area di alta pressione e di una depressione, agenti ognuna agli estremi limiti di una catena montana, quale potrebbe essere un qualsiasi tratto degli Appennini dell'Italia Centrale,

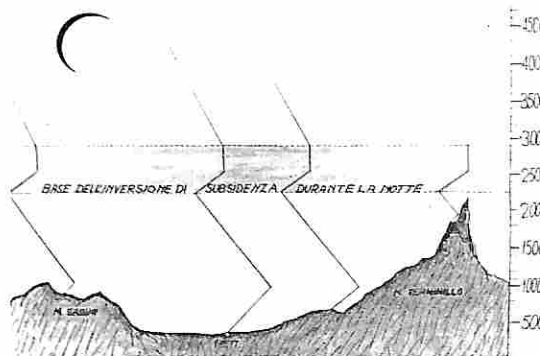


Fig. 3

possa determinare, assieme alla segnalata erosione delle inversioni di subsidenza, anche il sollevamento della loro base in corrispondenza dei massicci mon-

tani, quando questi sono interessati dalla divergenza dovuta alla prossimità di una curvatura anticiclonica (fig. 4).

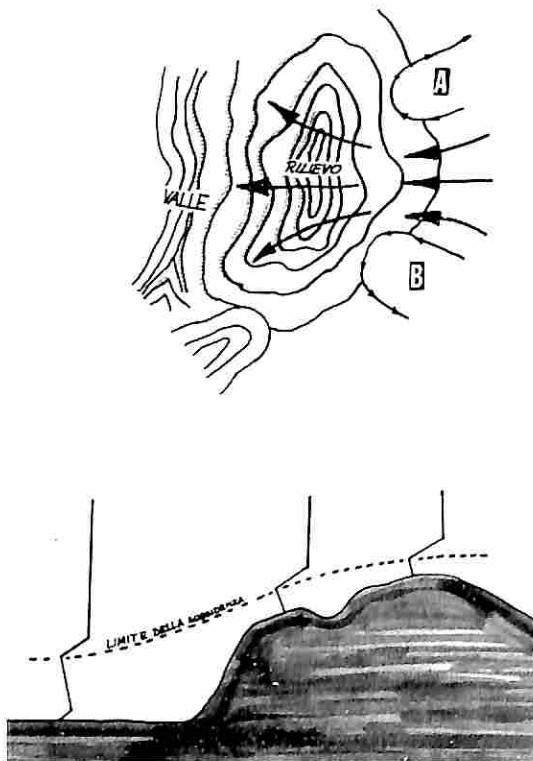


Fig. 4

A conclusione di queste indispensabili premesse, ci accingiamo ad illustrare le situazioni meteorologiche che hanno permesso lo svolgimento di ogni singola gara, ricorrendo alle informazioni ed alle carte ricevute ogni giorno dal «Fac Simile» del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare ed ai dati rilevati nel corso dei sondaggi termodinamici della atmosfera, da noi compiuti ogni mattina nel cielo di Rieti con l'inseparabile compagno di volo Willy Marchetti. Ripoteremo inoltre parte delle relazioni dei piloti che hanno partecipato alla «Gara Meteo», unitamente alle cartine altigrafiche dei voli più interessanti con qualche bella fotografia di fronti di brezza marina, ripresi dai concorrenti durante le gare di questa entusiasmante 14^a edizione dei Campionati Italiani di Volo a Vela.

3 AGOSTO 1974 Situazione generale e locale (1^a giornata di gara)

Sull'Italia permane da qualche giorno un campo di alte pressioni quasi livellate. Attorno a questo campo, in seno al flusso delle correnti in quota, si muovono veloci perturbazioni, che vanno dalla penisola iberica all'Europa Centro-Orientale, ed interessano marginalmente le regioni alpine italiane (fig. 5).

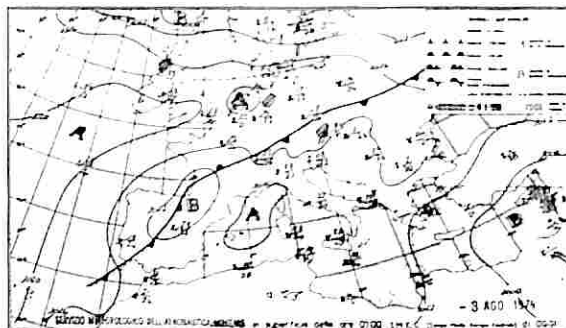


Fig. 5

Su tutte le regioni in prevalenza sereno con formazioni cumuliformi di modesto sviluppo verticale e la cui base di condensazione iniziale nella valle di Rieti sarà attorno a 2.500 m QNH, mentre sulle montagne supererà i 3.000 metri. Il sondaggio locale mostra la solita forte inversione termica di superficie, che richiederà una temperatura al suolo di 33° per essere distrutta. Tale valore si raggiungerà poco prima delle ore 13 (fig. 6).

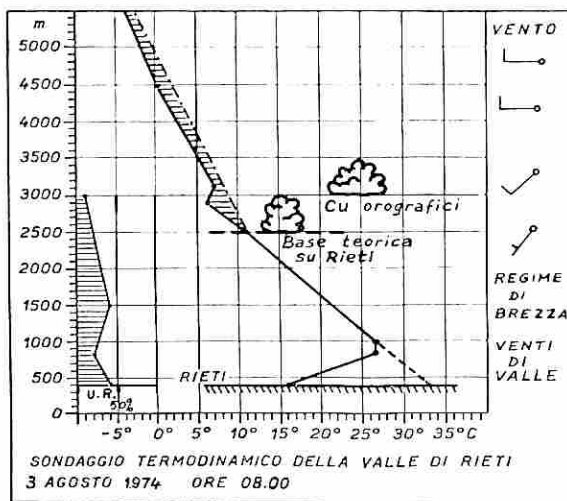


Fig. 6

Una modesta inversione termica interessa le quote attorno a 3.000 metri. I venti al suolo sono deboli variabili a regime di brezza mentre in quota si dispongono dal 3° quadrante, con 5 Kt da SW a 2.000 m, e 10 Kt a 3.000.

Temi imposti:

- per la Lega uno nelle classi libera e standard corsa su circuito triangolare Rieti - S. Stefano - Gualdo Tadino - Rieti Km 277,8;
- per la Lega due corsa da Rieti a Valfabbrica (Assisi) e ritorno Km 168.

I risultati sono stati di notevole rilievo tecnico e soltanto 6 alianti non hanno compiuto l'intero percorso atterrando felicemente lungo la rotta.

Nella classe libera ha vinto Walter Vergani (A.V.A.L. Varese) su «Nimbus» vel. 121 Km/h punti 1000; 2° W. Neubert punti 908, 3° Nidoli punti 880, 4° Villani punti 873, 5° Lamera punti 861, tutti a velocità media superiore ai 100 Km/h.

In classe standard sono state realizzate delle velocità inferiori. Ha vinto Nino Perotti (Ae. Torino) su «ASW-15» punti 1000, 2° Pronzati punti 961, 3° L. Brigliadori punti 951, 4° Monti punti 943, 5° Dall'Amico punti 920. Seguono altri 22 classificati.

Nella Lega 2 ha vinto Franco Trentini (A.V.M. Milano) punti 1000, 2° Borellini punti 984, 3° Grazioli punti 934, 4° Magni punti 920, 5° Moltrasio punti 915.

Seguono altri 19 piloti classificati.

Ecco, in sintesi, il giudizio della maggior parte dei concorrenti gareggianti in Lega 1.

Esito del volo: soddisfacente; fascia ottimale di lavoro: m 1700-2800 (L'Aquila); m 1100-1700 (3° lato).

Esattezza delle previsioni meteo: buona; assenza di degenerazioni temporalesche eccetto un singolo Cb molto a sud (Frosinone?). La valle di Foligno sempre termicamente «dura» a partire.

Scelta del tema di gara: buona, considerata l'ora tarda di decollo; il settore sud-est è in questi giorni il migliore.

Fenomeni meteo particolari: fronte di brezza marina pronunciato ed interessante uno spessore insolitamente elevato (m 3.500 sul mare); alle 15,15 era arrivato già ad Assergi (Gran Sasso).

I barogrammi dei voli sono tipici di situazioni anticicloniche con termiche forti, ma lontane (30 Km). Si notano chiaramente le forti salite e le lunghissime planate.

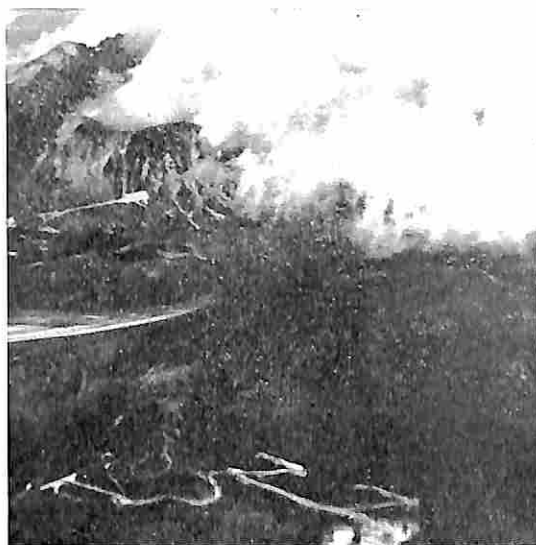


Fig. 7

Le nubi più significative incontrate lungo il percorso sono state del tipo cumulus humilis con base da 3.000 a 3.400 m sui rilievi, oltre alle tipiche bande cumuloformi associate ai fronti di brezza marina, di cui pubblichiamo due delle migliori fotografie scattate dal concorrente Dario Rasero nella zona del Gran Sasso d'Italia (figg. 7 e 8). Questo fronte di brezza



Fig. 8

marina è stato fotografato anche dai piloti Brigliadori Riccardo, Alvaro De Orleans, Giorgio Nidoli, Giorgio Weber, Walter Vergani e Pietro Viscardi.

Tra i concorrenti di Lega 2, il pilota Ferorelli, così ha scritto brevemente della prima prova: Rieti - Valfabbrica - Rieti: Tema indovinatissimo. Ho trovato le previsioni perfettamente rispettate dalla realtà. Ho condotto il veleggiamento nella fascia tra 1.500 e 2.400 metri, talora ricorrendo all'appoggio orografico nella fase di ritorno. Un solo punto basso su Spoleto al ritorno, dove poi a Sud dei Fionchi trovavo da 900 metri di quota la più bella ascendenza della giornata, che con punte di 6 m/s mi riportava oltre i 2.000 metri. Erano le sei di sera circa.

4 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (2ª giornata di gara)

Sull'Italia campo di alte pressioni quasi livellate intorno al valore di 1015 mb, in fase di temporanea diminuzione sulle regioni settentrionali.

Il sistema frontale che si estende dallo stretto di Gibilterra alla Francia settentrionale si muove verso N-E tendendo ad interessare marginalmente con la sua parte fredda le regioni nord occidentali italiane (fig. 9).

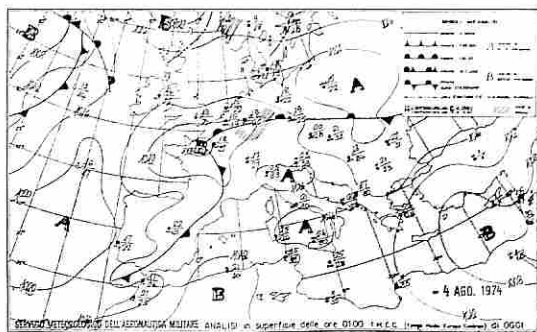


Fig. 9

Sulle regioni dell'Italia Centrale, Centro-Settentrionale e Meridionale tempo buono con rare formazioni cumuliformi per la scarsa umidità dell'aria. Negli strati inferiori, regime di brezza con venti di valle al suolo. In quota il sondaggio aerologico locale ha registrato venti deboli attorno a Sud-Ovest.

La miglior fascia di veleggiamento è compresa tra i 1.300 ed i 3.200 m QNH, come è illustrato dal diagramma termodinamico preconvettivo da noi compiuto nella valle reatina (fig. 10). Tale diagramma, illustrato al briefing meteo prima della gara, riporta anche i dati relativi alla distruzione della inversione termica di superficie ed alla labilizzazione degli strati stabili sovrastanti.

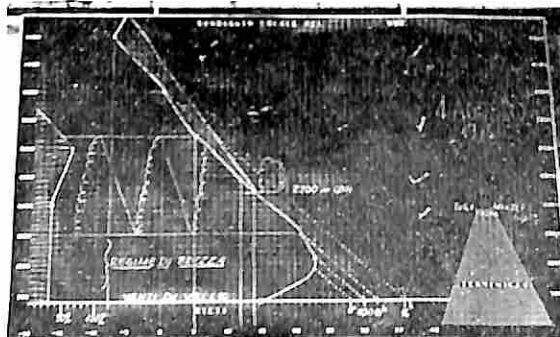


Fig. 10

Ecco i temi di gara assegnati dalla Commissione alle due Leghe. Per la Lega 1 - classi libera e standard - corsa su triangolo: Rieti - Passo di Viamaggio - Costacciaro - Rieti Km 315.

Ha vinto ancora Vergani a 101,696 Km, 2° Walter Neubert a 3 minuti di distacco, 3° Lamera, 4° Adele Orsi, 5° Villani, 6° Manzoni, 7° Fontana, 8° Nidoli, 9° Serra, 10° Giorgio Orsi, seguono altri 7 classificati.

Classe standard: 1° Leonardo Brigliadori a 92,771 Km/h seguito a 2 minuti da Monti, 3° Dall'Amico, 4° Peter, 5° Balbis, 6° Nietlispach, 7° Menaldo, 8° Gavazzi, 9° Gloeckl, 10° Urbani. Seguono altri 13 classificati. Il tema di gara era andata e ritorno Rieti - Passo di Viamaggio, Km 302.

Lega due: tema Rieti - Costacciaro - Rieti Km 208. 1° Magni a 59.384 Km/h, 2° Toschi, 3° Pagnoni, 4° Caraffini, 5° Grazioli, 6° Trentini, 7° Villa, 8° Viscardi, 9° Armani, 10° Massoni. Seguono altri 3 classificati. Riportiamo integralmente la relazione meteo del pilota Riccardo Brigliadori, che concorda sostanzialmente con quella degli altri concorrenti.

Condizioni riscontrate:

Gradiente quasi adiabatico al di sopra dei 1.200 m. Assenza di nubi su quasi tutto il percorso. Molto valida la previsione meteo che suggerisce di non scendere sotto i 1.200 m; al di sopra infatti le termiche sono più robuste.

Le ascendenze più forti, dell'ordine dei 4 m s, portavano a quote attorno ai 2.500 m QFE. Un caso sporadico che ha dato luogo alla formazione di un cumulo sulla Val Nerina, ha addirittura fatto registrare la quota di 3.500 m QFE.

Venti: debolissimi con tendenza da Ovest su tutto il percorso.

Giudizio sul percorso di gara: Tema proporzionato al limite massimo delle prestazioni, comunque ben scelto. Il percorso che è risultato migliore è quello che si è svolto lungo la rotta, leggermente ad Ovest nell'andata, dove termiche innescate dai Monti Martani hanno consentito buone salite. Più avanti invece è risultato più conveniente il lato Est della valle del Tevere, dall'altezza di Umbertide e fino al Pilone condizioni di veleggiamento abbastanza costanti su tutto il percorso.

Il ritorno è stato fatto tutto ad Ovest della rotta diretta; tutte termiche secche. Alvaro De Orleans segnala qualche rara «filappera» che visualizzava un fronte di brezza adriatica a 15 Km ad Est di Costacciaro, verso le ore 15,30.

5 AGOSTO 1974

**Situazione generale e locale
(3^a giornata di gara)**

La parte meridionale della perturbazione sull'Europa centrale interessa ancora l'arco alpino centro-orientale con una residua circolazione di aria instabile. Su tutte le altre regioni italiane il campo di pressioni tende ad aumentare (fig. 11) ed il cielo si manterrà ovunque sereno. I venti nei bassi strati saranno a prevalente regime di brezza con venti di valle in superficie. A 1.500 m il sondaggio aerologico locale indica 5 Kt da SW e 10 Kt a 2.000 m. A quote superiori i venti si dispongono da W, con 15 Kt a 3.000 m e 20 Kt a 4.000 m.

L'umidità relativa è scarsa, tanto che si prevede termica secca fino a 3.000 m in tutte le regioni del versante tirrenico.

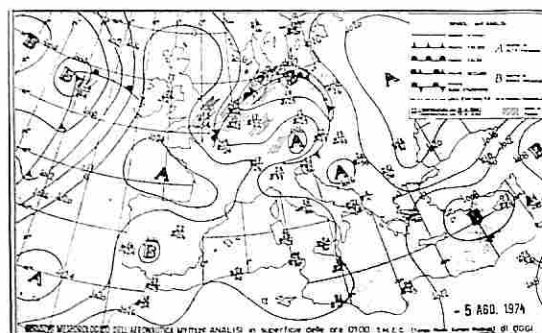


Fig. 11

Questi elementi, ed altri ancora, sono indicati nel diagramma termodinamico dell'atmosfera relativo al sondaggio in volo da noi compiuto nella valle reatina ed illustrato al briefing del mattino (figura 12).

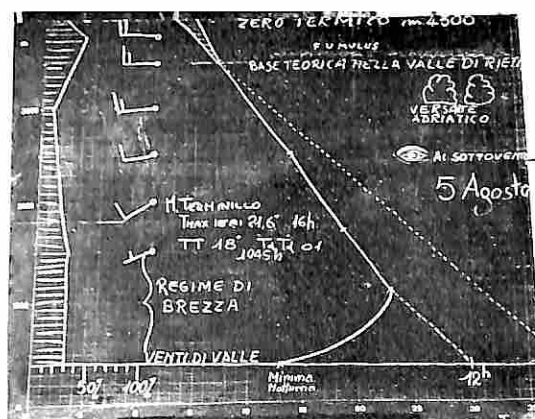


Fig. 12

La Commissione per l'assegnazione delle prove del giorno ha deliberato lo svolgimento delle seguenti gare:

Legg 1 - Classe Libera e Classe Standard:

— corsa di Km 240,9 sul percorso triangolare: Rieti - Castelluccio - Rocca-casale - Rieti.

Lega 2

— corsa di Km 168,3 sul percorso triangolare Rieti - Filetto - Meggiano - Rieti. In Classe Libera vince il tedesco Neubert alla media di Km/h 100,480, 2° Vergani, 3° Lamera, 4° Nidoli, 5° Orsi Adele; compiono la prova altri dieci concorrenti; tre piloti atterrati lungo il percorso.

In Classe Standard è primo il tedesco Peter alla media di Km/h 89,277. 2° Gavazzi, 3° Dall'Amico, 4° Gloeckl, 5° Pronzati; compiono la prova altri 16 concorrenti, mentre altri 10 atterrano lungo il percorso.

In Lega 2, vince Grazioli alla media di 53,320 Km/h, 2° Costa, 3° Ferorelli, 4° Toschi, 5° Armani. Completano la prova altri 6 piloti, mentre 9 atterrano lungo il percorso.

Ecco come ha sintetizzato il suo volo il pilota gareggiante in Classe Standard Alvaro De Orleans:

Esito del volo: buono. Ad un ottimo primo lato è da contrapporre un pessimo secondo ed un mediocre terzo lato. Buona intuizione di alcuni fenomeni meteo.

Esattezza delle previsioni meteo: ottima, niente nubi. Quota max 2.700 su Rieti. Termiche variabili da 1 a 5 m/s, quote: 1.300-2.700 m, lontane.

Scelta del tema di gara: buona. Tema selettivo in termica blu. Notevoli fenomeni di sottovento.

Fenomeni meteo particolari: fronte di brezza marina alle 15,15 a circa 15 Km oltre la gola di Popoli, ben visualizzato dai fumi per terra. L'ho seguito per 20 Km senza spirali.

Ben diverso è però il commento di G. A. Ferrari, il quale, nella sua relazione sulla situazione meteorologica dice testualmente: «Termoonda secca per venti da SW, che organizzava lunghe fasce di ascendenza continua, debole o media, con punti localizzati di ascendenza forte e fortissima, spesso molto turbolenta, e relativo "buco" tipico della termoonda; lunghezza d'onda 7-8 Km; nessuna nube.

In particolare:

— I pendii pietrosi ed arroventati dal sole e battuti dal vento del Velino e del Sirente non tiravano quasi affatto, essendo in fascia discendente d'onda, mentre qualche chilometro sopravvento si saliva bene.

— Una fascia di ascendenza modesta ma praticamente continua sull'asse Sulmona - L'Aquila (300), con punti di + 3-4 m s.

— Un'altra fascia analoga, parallela, circa 7-8 Km sottovento, interessava la parte occidentale della catena del Gran Sasso, con risonanze sino a 5-6 m s.

— Un'ampia zona positiva interessava il Monte Vettore la cui risonanza dava 6-7 m s col tipico spostamento ciclico della termoonda per circa 1,5-2 Km.

Utilizzazione: delicata a causa del vento non costante, del rilievo a tratti interrotto ed irregolare, della assoluta mancanza di nubi, della ridotta visibilità contro sole, che non consentiva di localizzare le zone positive mediante la sola osservazione delle caratteristiche dei rilievi sopravvento (e, ripetiamo, contro sole). Tema: ben scelto, di grande interesse per il notevole contenuto tecnico, non difficile una volta individuata la situazione, il cui interesse merita che il suo studio sia completato sulla base dei dati del vento effettivamente rilevato nelle ore pomeridiane e del relativo diagramma termodinamico».

L'interesse della relazione dell'Ing. Ferrari ci ha indotti a leggerne il contenuto ai concorrenti al briefing mattutino del giorno 6 agosto. Ne è nata così una discussione tecnica davvero stimolante, sorta per la prima volta in sede di briefing meteo.

E' un ottimo passo avanti, affermerà poi a tale proposito Attilio Pronzati, in una sua successiva relazione scritta sull'argomento. Diremo intanto che nel corso della discussione hanno dichiarato di non condividere l'interpretazione dell'Ing. Ferrari i piloti Cibic, De Orleans, Briigliadori Riccardo, Serra, Balbis e qualche altro; i quali, secondo la loro personale opinione, nel corso dei loro voli non hanno riscontrato elementi atti a definire l'esistenza di fenomeni di termoonda lungo i percorsi di gara del 5 agosto.

Questi piloti, stimolati dalla vivace discussione in sede di briefing, hanno poi presentato varie relazioni sull'argomento. Sarebbe interessante poterle pubblicare tutte, per un utile confronto dei dati, ma un simile lavoro è in contrasto con le esigenze di brevità di questo resoconto. Ba-

sti dire che la loro nota comune è l'esclusione della presenza di fenomeni di termoonda. Ci sembra invece utile riportare alcuni squarci della relazione di Attilio Pronzati, redatta dopo il briefing meteo del 6 agosto, la quale, pur scostandosi dalle interpretazioni del Ferrari, tuttavia rileva la presenza di fenomeni pulsanti di termoonda sebbene per venti diversi da quelli segnalati dal Ferrari stesso.

Eccone i punti salienti:

A) A proposito della presunta discendenza ondulatoria sul Velino: E' vero che il pendio Sud-Ovest e Sud del Velino dava valori negativi malgrado la forte insolazione. A mio avviso però il fenomeno potrebbe semplicemente interpretarsi come normale sottovento, perchè:

- 1) il leggero vento sinottico in quel momento aveva già una componente Nord-Ovest (come dirò a riprova successivamente);
- 2) perchè se fenomeni, anche solo pulsanti di termoonda, esistevano in quel momento ne avrei avvertito la presenza quando, proprio per verificare questa possibilità, ho sondato la fascia collinosa a Nord-Est ed Est della piana di Avezzano: ma vi trovai solo una debole termica sopra un piccolo incendio, il cui fumo indicava vento debolissimo con direzione nord-Ovest.

B) Fenomeni di termoonda: A mio avviso si sono manifestati nella planata finale sul terzo lato. E li ho sfruttati salendo con + 4-5 m/s da 1.900 a 2.500 m a circa 2 Km a Nord della cresta Sud della piana di Norcia. Poi ancora lungo la linea M. Utero - M. Tolentino per entrare nel centro valle fra il Giano ed il Terminillo; dal barogramma del mio volo si può rilevare la presenza del fenomeno, che per me era determinato dalla presenza di vento da Nord-Ovest su tutto l'altipiano che comprende Leonessa e Norcia.

C) Da ultimo Pronzatti accenna a un interessante fenomeno di brezza marina, che includiamo qui sospendendo per un attimo il discorso della termoonda.

«Un altro fenomeno degno di essere evidenziato è inoltre la salita, a forte valore medio, fatta dopo il primo pilone, contro il costone del Morrone, ascendenza decisamente termodinamica di pendio; in-

fatti la dinamica dava + 2 m/s di media, dove invece si sommava l'effetto termico, + 4-5 m/s.

Ma il fatto interessante è il seguente: dopo la cresta la salita diventava più intensa lasciando che la spirale derivasse ad Est nel letto del vento. Vari alianti, sopravvento al pendio oltre il livello di cresta, salivano di circa 200-300 m meno di me che proseguivo la spirale sottovento.

La mia interpretazione è che ciò avveniva per la presenza di un fronte di brezza marina ad Est della cresta, mancante tuttavia dell'energia sufficiente per superarla, sia per l'azione frenante del vento sinottico sia per l'altezza della montagna (fig. 13)».

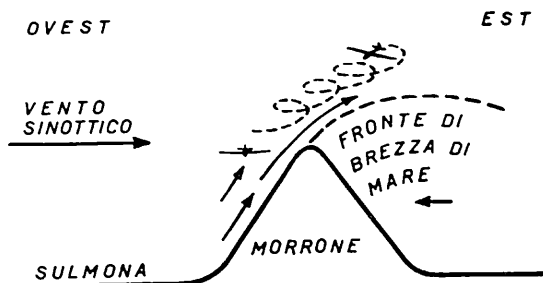


Fig. 13

Ed ora cerchiamo di giungere ad una conclusione riguardo la presenza di fenomeni di termoonda.

Non a caso abbiamo citato da ultimo la relazione di Pronzati. Essa, infatti, contraddicendo alle osservazioni di Ferrari per un verso ed a quella dei «dissidenti» per un altro, già ci mette sulla giusta strada: fenomeni sia pure pulsanti di onda sono stati sfruttati. Non ci sentiremmo di aderire pienamente alla interpretazione del Ferrari, giacchè l'esame della situazione meteo generale è tale da escludere la presenza di movimenti ondulatori organizzati; tuttavia questo stesso esame permette di asserire la possibilità di movimenti ondulatori pulsanti.

Infatti il radiosondaggio di Fiumicino alle ore 00/z del 6 agosto indicava correnti da SW dal suolo ad oltre 2.500 m QNH, dove l'intensità del vento era di 15 Kt. Il diagramma termodinamico relativo a tale sondaggio evidenzia per di più una inversione termica nello strato compreso

fra 2.400 e 2.600 metri, condizione questa che favorisce la formazione di movimenti ondulatori di sottovento nelle regioni montane.

Ci sia ancora acconsentito di aggiungere che se le esigenze di gara non avessero indotto i concorrenti a mantenere quote relativamente basse, sarebbe forse stato maggiore il numero dei piloti che avrebbe potuto attestare la presenza di movimenti ondulatori a quote superiori. Infatti i fenomeni di termonda nelle regioni appenniniche centrali, senza il soccorso di nubi caratteristiche possono anche passare inosservati nello strato dei primi 2.000 metri e anche oltre.

6 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (4^a giornata di gara)

Sull'Italia le pressioni tendono ad aumentare per l'espandersi verso levante dell'area anticiclonica sulla Francia (fig. 14).

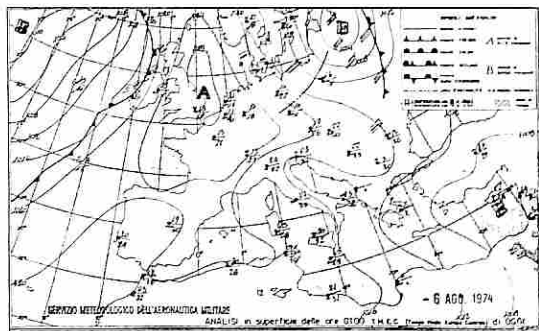


Fig. 14

Una debole saccatura in quota in movimento dall'Europa Centrale verso levante potrà interessare marginalmente le estreme regioni orientali italiane, dove potranno verificarsi isolati temporali.

Sulle regioni dell'Italia Centrale, Centro-Settentrionale e Meridionale prevalenza di cielo sereno con venti deboli variabili a regime di brezza negli strati inferiori. Oltre 1.500 m, venti da SW con 8 Kt a 1.800 m, 15 Kt a 2.500. A quote superiori i venti vanno gradatamente disponendosi da Ovest, mantenendo però moderata intensità.

Il sondaggio locale (fig. 15) mostra la solita inversione in superficie, che l'irradiazione del suolo distruggerà verso le ore 12.

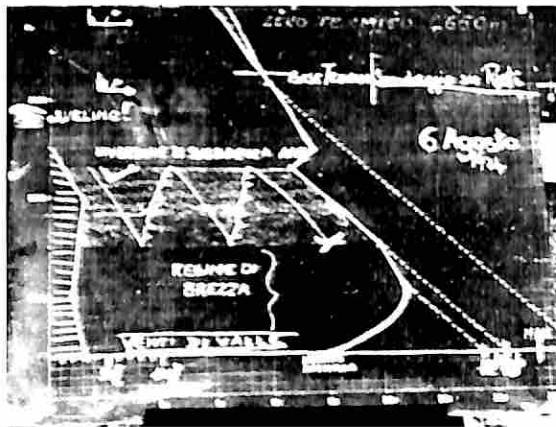


Fig. 15

Gli strati sovrastanti l'inversione risulteranno labilizzati con una temperatura in superficie di 32° C ed in tali condizioni il veleggiamento sarà possibile fino a 2.300 m nella piana reatina ed attorno ai 3.000 m sulle montagne più alte.

La scarsa umidità dell'aria non acconsentirà la formazione di nubi cumuliformi, la cui base di condensazione potrà essere tuttavia visualizzata dalla presenza di... «fumulus».

La miglior fascia di lavoro è compresa tra i 1.500 ed i 2.300 m, cioè fino alla base dell'inversione di subsidenza in quota.

La commissione per la scelta delle prove di gara assegna alla Lega 1 una corsa su circuito triangolare di 207 Km sul percorso Rieti - Celano - Meggiano - Rieti ed un'andata e ritorno di Km 116,2 sul percorso Rieti - Foligno - Rieti.

In Lega 1, Classe Libera, vince la corsa Roberto Manzoni alla media di 94,277 Km/h, 2° Neubert, 3° Vergani, 4° Orsi Adele, 5° Lamera; seguono altri 13 piloti classificati.

In Classe Standard è primo Monti alla media di 97,072 Km/h, 2° Briigliadori Leonardo, 3° Peter, 4° De Orleans e 5° Marchisio; seguono altri 26 concorrenti classificati; un pilota atterra a Spoleto.

Ecco in sintesi la relazione meteo del concorrente Alvaro De Orleans relativa alla gara del 6 agosto.

Esito del volo: Buono. Condotta di volo normale nella fascia di quota tra 1.300 e 1.800 m, eccetto una termica sul massiccio del Velino, visualizzata da un cumoletto con base a 2.800 metri.

Esattezza delle previsioni: Buona. Sembra esserci una correlazione tra l'assenza di correnti a getto in quota e la «normalità» delle condizioni (costoni assoluti che «tirano», etc.).

Scelta del tema di gara: Buona in base alle previsioni. Tema corto in relazione alle condizioni riscontrate. Ciò però ha consentito l'effettuazione di una gara veloce e bella.

Fenomeni meteo particolari: Come indicato nel briefing, sollevamento dell'inversione termica sui massicci montani estesi: 1.900 m sulla valle di Rieti, fino a 3.000 m (cumulus humilis) sul massiccio del Velino. Termiche molto strette, con 2-3 m s, tipiche anticicloniche.

Osservazioni particolari:

C'è una netta differenza nel comportamento ottimale di volo nella seguente condizione: volo su cresta montagnosa a livello max delle termiche in presenza di vento sensibile trasversale alla cresta e volo (stessa quota) senza vento.

Nel primo caso le correnti discendenti di compenso delle termiche sono sottovento quasi sempre. Nel secondo caso le discendenze ricadono da ambo le parti. Nel primo caso è bene volare sulle creste, o quasi. Nel secondo caso è bene allontanarsi dalle creste e volare in aria calma fino a quota dove occorre riagganciare, nel qual caso ci si riavvicina alle creste (fig. 16).

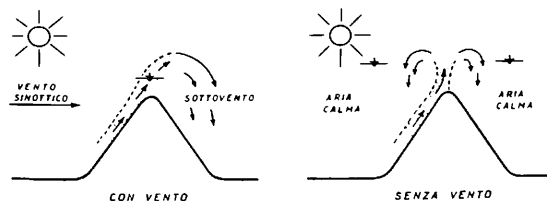


Fig. 16

Questa osservazione ha dato ottimi risultati in planate di confronto con Brigladori e Monti nella gara del 6 agosto.

7 AGOSTO 1974

Dopo quattro prove impegnative, concorrenti ed organizzatori hanno beneficiato di una giornata di riposo. La pausa è stata utile non solo per chi è stato sottoposto alle dure fatiche del campionato in volo e a terra, ma anche per l'esigenza di ridurre il consumo dell'acqua, scarseggiante per un guasto nella condotta che dalla sorgente porta l'acqua all'Aeroporto di Rieti.

Il personale intervento del Colonnello Alfredo Bombardini porta alla scoperta del guasto ed alla soluzione di un problema che nel giro di pochi giorni avrebbe potuto compromettere addirittura il buon esito del Campionato.

8 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (5ª giornata di gara)

Una perturbazione sulla Francia si muove velocemente verso E-S-E ed interesserà nel corso della giornata più direttamente le regioni settentrionali ed in parte quelle centrali italiane. Il campo di pressioni sulla penisola si presenta livellato intorno al valore normale ed in diminuzione (fig. 17).

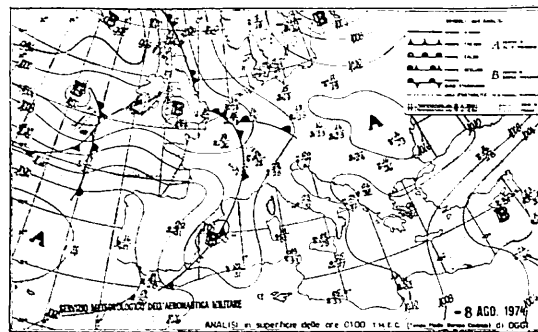


Fig. 17

Sulle regioni settentrionali, sulla Toscana, l'Umbria e le Marche da nuvoloso a temporaneamente molto nuvoloso con precipitazioni a prevalente carattere temporalesco. Sulle rimanenti regioni centrali, poco nuvoloso con tendenza ad accentuazione della nuvolosità nel pomeriggio e con possibilità di qualche isolata manifestazione temporalesca.

Tenuto conto delle non buone prospettive meteorologiche sull'Italia Centro-settentrionale la Commissione assegna una corsa verso Sud di andata e ritorno sul percorso Rieti - Rivisondoli - Rieti (Km 236,4) alla Classe Libera, mentre alla Classe Standard il percorso è stato fissato in Km 207,8 sul percorso Rieti - Pescasseroli - Rieti.

I concorrenti di Lega due sono stati tenuti prudenzialmente a terra.

In Classe Libera ha vinto W. Vergani alla media di 104,653 Km/h, 2° Fontana a 96 Km/h, 3° Neubert, 4° Adele Orsi, 5° Giorgio Orsi. Cinque concorrenti sono stati costretti ad atterrare lungo il percorso.

In Classe Standard è 1° il tedesco Peter alla media di 94,682 Km/h, seguito nell'ordine e con brevi distacchi da Perotti, Balbis, Gussoni, Dall'Amico. Su 32 partiti di questa classe 10 non portano a termine il percorso atterrando in campagna peraltro senza danni di sorta.

Molti tra i partecipanti alla gara meteo lamentano di non aver potuto tagliare il traguardo di partenza per il peggioramento delle condizioni del tempo riscontratosi durante i decolli.

Il concorrente Riccardo Brigliadori afferma che, anche se la prova è riuscita, per il mantenimento di omogeneità di condizioni a tutti i concorrenti, non si sarebbe dovuto fare gara.

Il pilota Alvaro De Orleans, lamenta che la mancanza di dati circa l'arrivo della massa d'aria associata alla perturbazione, passata tra l'altro sulle regioni dell'Italia Centromeridionale prima del previsto (alle ore 15 circa), abbia reso impossibile una previsione precisa per tutta la durata della corsa.

Circa la scelta dei temi di gara verso Sud, i concorrenti affermano quasi all'unanimità che essa è stata buona, a parte il rischio del ritorno sulla valle del Salto in condizioni che avrebbero potuto essere anche proibitive. Invece il ritorno è stato ottimo e velocissimo.

Per quanto riguarda i fenomeni meteo particolari, i concorrenti segnalano una copertura di 8/8 di altostrati a circa 5.000 m con asse Nord - Sud Est, della larghezza di circa 60 Km da Est ad Ovest; copertura passata in poco più di un'ora e sotto la quale l'attività termoconvettiva

si è mantenuta abbastanza forte. Durante il passaggio di tale copertura però, la base di condensazione dei cumuli si è abbassata da 2.200 m a 1.400 m ONH.

9 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale

(6ª giornata di gara)

Sull'Italia si è stabilito un campo di pressioni relativamente basse. Aria umida ed instabile di origine atlantica, affluendo dalla Francia verso Est-Sud-Est, interessa più direttamente le regioni settentrionali italiane. La perturbazione che si estende dalla Germania settentrionale ad medio Tirreno si muove verso Est, presentandosi poco attiva nella sua parte meridionale (fig. 18).



Fig. 18

Sulle regioni dell'Italia Centrale poco nuvoloso con sviluppo di nubi cumuliformi più consistenti nelle regioni del versante adriatico, dove, nelle ore pomeridiane, sarà possibile qualche temporale isolato. Il versante tirrenico, come è stato riscontrato nel corso del sondaggio termodinamico locale, presenta una debole circolazione di aria relativamente secca, mentre dal suolo a 1.100 m, la solita inversione notturna è sostituita da uno strato isoterico (fig. 19).

I venti, fino a 2.000 m QNH, sono deboli variabili a prevalente regime di brezza con eventuali rinforzi nelle zone temporalesche del versante adriatico. A 2.500 m i venti spirano da NW con intensità di 10 Kt; a 3.500 m da SW con 20 Kt, a 5.000 m da WNW con forza di 35 Kt.

La Commissione assegna alle due leghe le seguenti prove:

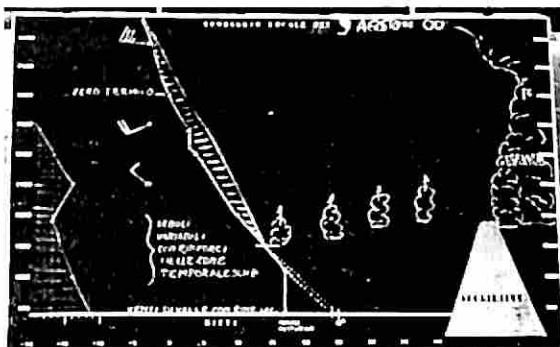


Fig. 19

Lega 1 - Classe Libera: corsa di Km 212,4 sul percorso Rieti - Umbertide - Rieti. Vince ancora Vergani ad oltre 110 Km/h, 2° Neubert, 3° Fontana, 4° Nidoli, 5° Lamera, 6° Adele Orsi, seguono gli altri che completano tutti la prova.

Alla Classe Standard viene assegnata una corsa di 179 Km sul percorso Rieti - Gualdo Tadino - Rieti, vinta dal tedesco Peter, seguito da Nietlispach, Leonardo Briigliadori, Gloeckl, Pronzati e De Orleans.

Anche alla Lega 2 è stata assegnata una corsa con andata e ritorno di Km 106,6 sul tratto Rieti - Todi - Rieti, vinta da Armani a 76 Km/h, 2° Grazioli, 3° Toschi, 4° Villa e 5° Trentini. Dei 24 alianti partiti, 4 atterrano lungo il percorso.

Ecco in sintesi i commenti dei concorrenti nelle loro relazioni meteo: Briigliadori Riccardo: Tema ben scelto, anche se molto prudente. Si poteva dare alla «Standard» lo stesso tema della «Libera». Alvaro De Orleans: Termiche turbolente, strette e spesso difficili da centrare. Intensità media 2 m/s, con punte massime di 4-5 m/s sui rilievi.

I concorrenti non sono concordi nelle loro relazioni sulla intensità dei venti da NW stimati durante lo svolgimento della gara. Tutti d'accordo invece sull'altezza della base di condensazione dei cumuli: 2.300 m QNH.

10 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (7ª giornata di gara)

La perturbazione che si estende dalla Spagna all'Inghilterra si muove verso le-

vante e dal tardo pomeriggio tenderà ad interessare l'arco alpino e marginalmente le regioni settentrionali italiane (figura 20).

Venti deboli variabili a regime di brezza dal suolo a 1.500 m QNH. Sopra tale quota i venti si dispongono da SW, con 15 Kt da 1.800 m a 3.000 m.

Oltre i 2.500 m QNH nelle ore pomeridiane i venti tenderanno a ruotare gradatamente a NW.

Cumuli di modesto sviluppo verticale con base iniziale a 1.900 m QNH in pianura e ad oltre 2.500 metri sui rilievi montani. Fenomeni di termoonda da SW. Distruzione dell'inversione termica notturna e labilizzazione degli strati fino a 1.900 m QNH prevista per le ore 12 (figura 21).

Le condizioni sono senz'altro favorevoli e la Commissione assegna due temi di gara molto impegnativi.

I concorrenti di Lega 1 hanno gareggiato infatti in una corsa su circuito triangolare di ben 504,500 Km, sul percorso Rieti - Pescasseroli - Passo Viamaggio - Rieti.

Anche alla Lega 2 è stata assegnata una corsa alquanto impegnativa se si tien conto del fatto che i concorrenti sono tutti esordienti: un'andata e ritorno di Km 303 sul percorso Rieti - Passo Viamaggio - Rieti.

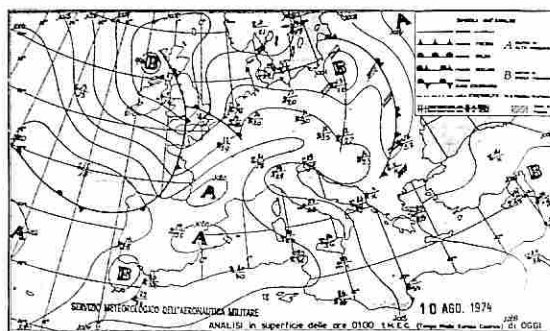


Fig. 20

Le condizioni meteorologiche si presentavano abbastanza favorevoli per gare di tale entità, ma non senza qualche riserva sulla possibilità di una loro sfavorevole evoluzione nel tardo pomeriggio.

Molti concorrenti che avevano superato più dei tre quarti dell'intero percorso si

sono trovati in difficoltà nella fase finale ed hanno dovuto ripiegare su Spoleto atterrando nella Piazza d'Armi, mentre qualche concorrente è arrivato fino a pochi chilometri dal traguardo senza poterlo raggiungere. Il tedesco Neubert è risultato vittorioso in Classe Libera impiegando 5 ore e 10 primi per compiere i 504 Km del triangolo alla media di 97,507 Km/h, 2° Lamera in 5,32, 3° Fontana in 5,39, 4° Manzoni, 5° Puch e 6° Bougard.

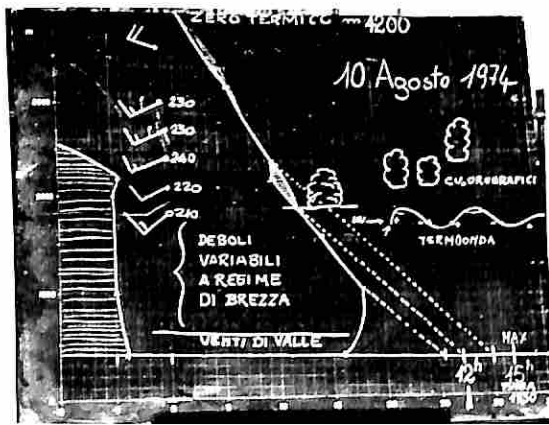


Fig. 21

Nella Classe Standard gli arrivati a Rieti dopo aver completato l'intero percorso sono soltanto tre: il più veloce è stato Peter alla media di 89,065 Km/h, 2° Gloeckl a 77,535 Km/h, 3° il nostro Piludu alla media di 72,126 Km/h; altri 16 piloti sono atterrati a Spoleto dopo 467 Km e altri ancora con distanze minori lungo il percorso.

In Lega 2 il solo pilota Grazioli dell'Ae.C. di Vicenza ha portato a termine la prova; 2° è Bulgheroni che ha percorso 291 Km, mentre vari altri hanno atterrato a Spoleto dopo 262 Km.

I piloti partecipanti alla gara meteo nelle loro relazioni hanno espresso l'unanime soddisfazione per la prova disputata ed i risultati conseguiti, anche se gran parte dei concorrenti non ha completato la prova stessa.

Secondo Riccardo Brigliadori la previsione meteo ha indicato tutte le condizioni trovate sul percorso, ivi compresa la termoonda. Alvaro De Orleans lamenta invece che non sembra essersi comple-

tata la prevista rotazione pomeridiana dei venti da SW a NW. Il meteo fa osservare che la rotazione era stata prevista soltanto negli strati sopra i 2.500 m, come indica la fotografia della lavagna illustrata al briefing (fig. 21).

La scelta dei temi di gara è definita «eccellente» ed i temi, «adatti alle condizioni». La partenza dei concorrenti «non è stata invece sufficientemente anticipata».

Tra i fenomeni meteo particolari, De Orleans segnala una linea di convergenza sulla dorsale appenninica, coincidente con il 2° lato del triangolo (da cui le medie elevate lungo questo tratto del percorso). Sfavorevole, invece, la canalizzazione dei venti da SW sulla valle di Spoleto (passo della Somma) con probabile risonanza discendente su Terni dal Monte Torre Maggiore. Altra favorevole breve linea di convergenza («Shear line») nella zona di Pescasseroli per infiltrazione di aria fredda da SW che permise il volo rettilineo dal Passo del Diavolo al pilone e ritorno, per un totale di 25 Km.

Riportiamo nella figura 22 il barogramma del volo di De Orleans. Nel tratto (1) si nota chiaramente il progredire delle condizioni termiche con l'innalzamento della base di condensazione dei cumuli; (2) bel cumulo su Avezzano; (3) la piccola «Shear Line» di Pescasseroli; (4) agonia su Spoleto, con due tentativi per passare.

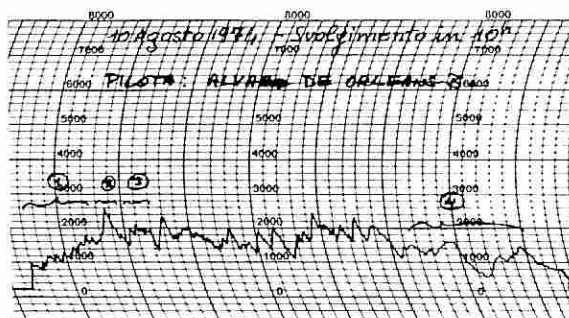


Fig. 22

Nel tratto compreso fra i punti 3 e 4, bell'esempio di barogramma «seghettato» tipico del volo veloce.

11 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale
(8ª giornata di gara)

La perturbazione a carattere freddo associata ad un'area depressionaria, sta attraversando le regioni centro-settentrionali italiane ed al suo seguito continua ad affluire sulle regioni settentrionali e centrali adriatiche aria fredda ed instabile (fig. 23).

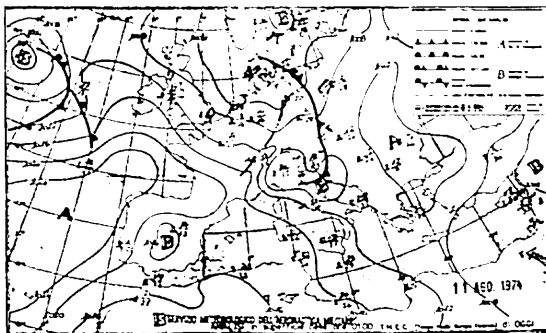


Fig. 23

A tutte le quote una saccatura, che si espande da un'area depressionaria con

epicentro sui paesi scandinavi, interessa, con la sua circolazione ciclonica, anche le regioni dell'Italia Centrale (fig. 24).

I bollettini meteorologici segnalano pertanto sulle regioni settentrionali e su quelle centrali adriatiche cielo nuvoloso, temporaneamente molto nuvoloso, con attività temporalesca più frequente ed intensa sulle Venezie e sul versante Adriatico. Sulle regioni centrali tirreniche, nuvolosità variabile, localmente anche intensa, con possibilità di occasionali temporali nelle zone interne.

Sulle regioni meridionali della penisola, inizialmente poco nuvoloso con graduale aumento della nuvolosità e con possibilità di temporali sulla Puglia. Il tempo significativo previsto per le ore 18,00/Z è indicato nella carta ricevuta a mezzo «Fac Simile» alle ore 08,00 locali (fig. 25). Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto al mattino nella valle di Rieti, conferma l'avvenuto combiamento della massa d'aria. Per metterne in evidenza i relativi parametri, il diagramma termodinamico è stato tracciato in rosso sulla stessa lavagna del giorno precedente. Dall'esame comparativo dei due diagrammi risulta così il forte aumento dell'umidità relativa e dell'instabilità con-

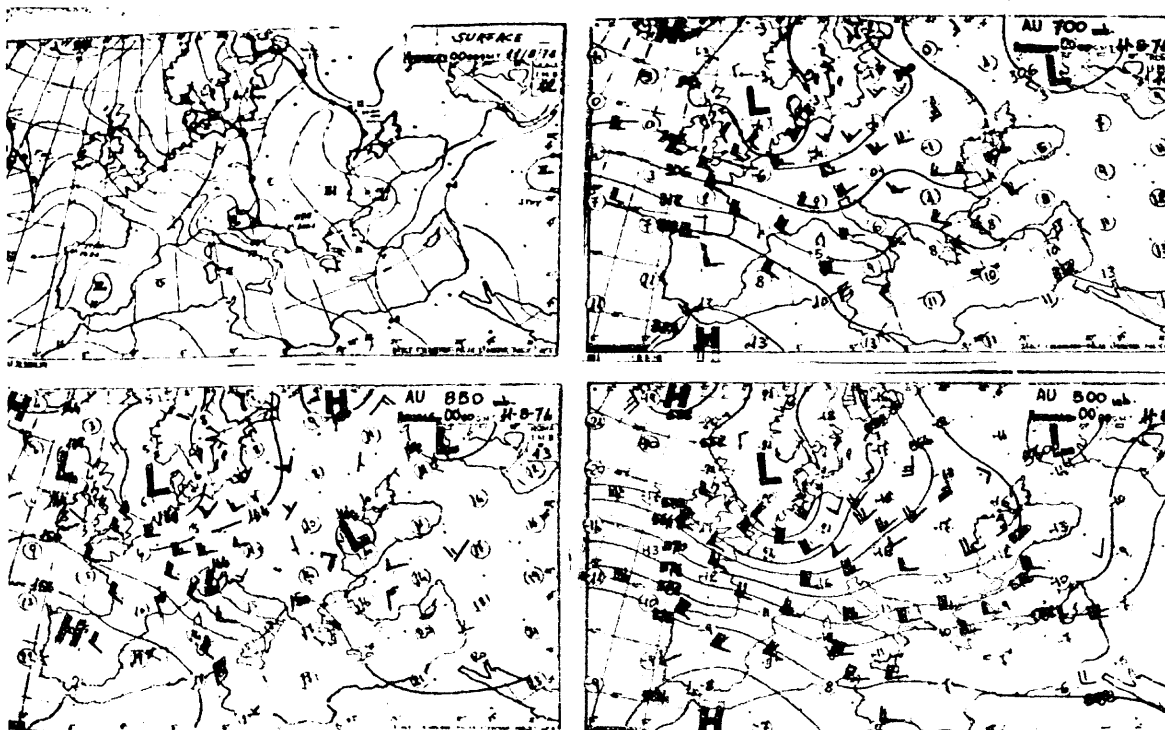


Fig. 24

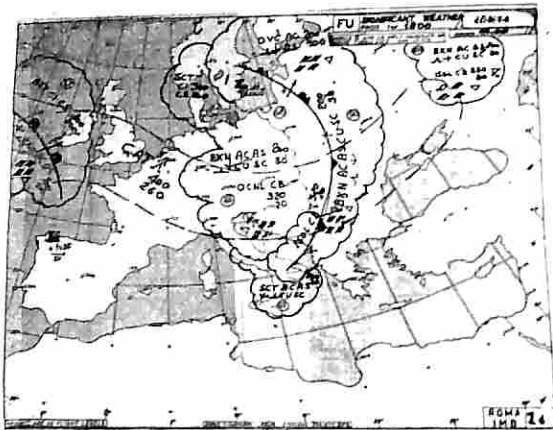


Fig. 25

vettiva dell'aria, fattori questi che avrebbero determinato un notevole aumento della nuvolosità cumuliforme prevista in 6/8 di copertura con degenerazioni temporalesche isolate (fig. 26).

La Commissione per vero dire non proprio all'unanimità, decide di gareggiare: due gare brevi con piloni nella zona degli aeroporti di Perugia e Foligno. Alla Lega 1, Classe Libera e Standard, viene infatti assegnata una corsa di Km 212,4 sul percorso Rieti - Umbertide - Rieti ed alla Lega 2 una andata e ritorno sul percorso Rieti - Foligno - Rieti.

In Lega 1 - Classe Libera - compiono il tema tre stranieri: 1 Neubert a 74,519 Km h, 2 Puch a 70,774, 3 Bougard a 62,020. Degli altri, 9 atterrano all'aeroporto di Perugia senza aver raggiunto il pilone, 2 nei dintorni di Perugia, dopo aver superato il pilone.

In Classe Standard, nessun concorrente riesce a compiere la prova e la quasi totalità dei piloti atterra nell'aeroporto di Perugia.

Maggior fortuna ha arriso alla Lega 2. Sette piloti infatti hanno completato la

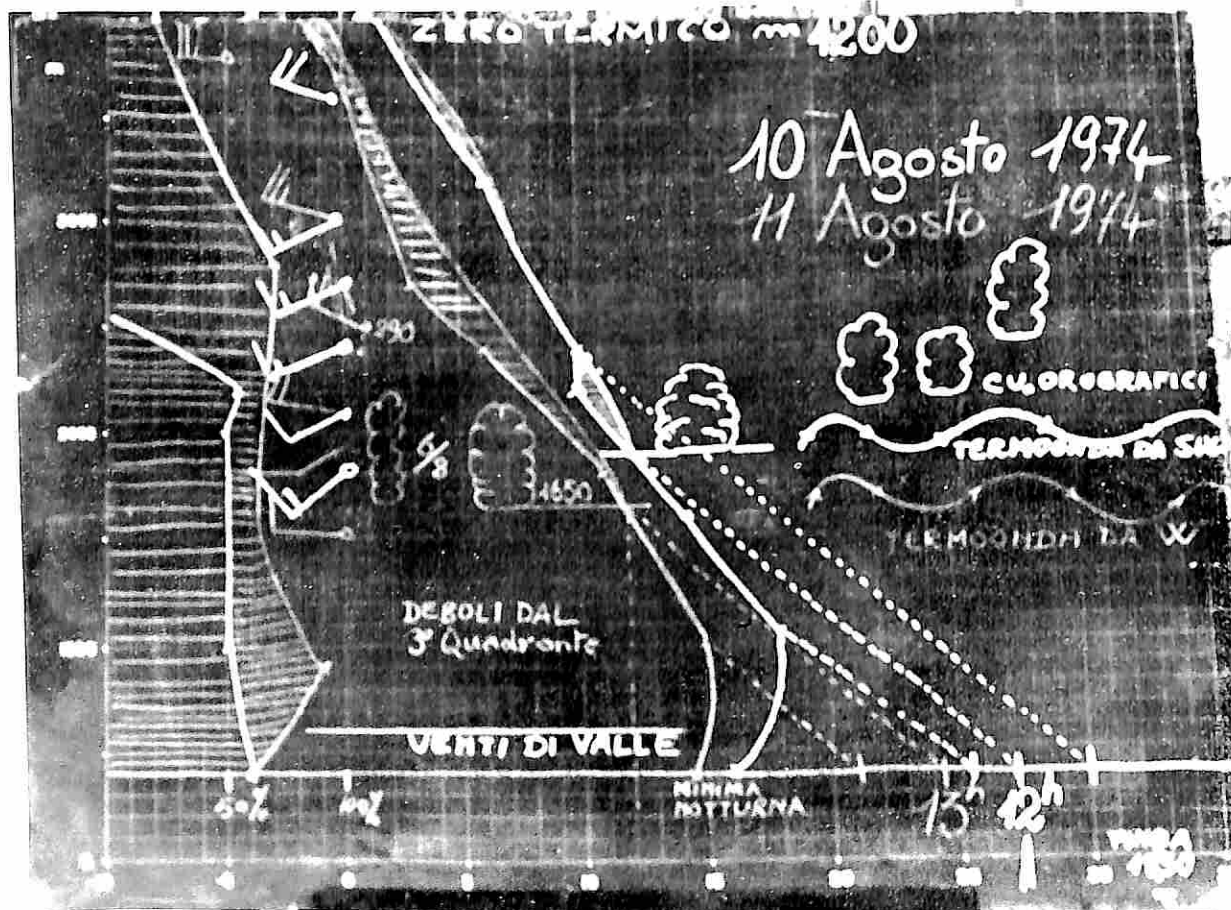


Fig. 26

prova. Primo è Paolillo alla media di 68,152 Km h, 2° Caraffini, 3° Varetti e Grinza, 4° Bulgheroni, 5° Colamussi, 6° Ferrari e Zauli e 7° Bresciani. Gli altri atterrano all'aeroporto di Foligno o nei dintorni.

Bilancio magro, dunque, che a taluni ha addirittura suggerito per l'avvenire l'opportunità di preventive consultazioni telefoniche dell'ultima ora lungo le località dei percorsi. Per conto nostro facciamo osservare che, se una rete di osservatori competenti sarebbe di innegabile utilità in molte circostanze, nella giornata dell'11 agosto essa sarebbe stata a dir poco superflua, giacché eventuali illuminanti informazioni sulla precarietà delle condizioni atmosferiche non avrebbero fatto che confermare le previsioni del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica e più in particolare quelle del servizio meteo del campionato, il quale in sede di briefing si è preoccupato di illustrare ampiamente ai concorrenti le difficoltà della giornata.

Difficoltà, non impossibilità di volare; la presenza di temporali non esclude completamente che questi si possano aggirare o lasciar esaurire. Una condotta di gara più prudente, meno precipitosa, avrebbe forse consentito un risultato meno negativo di quello verificatosi (senza contare che la massiccia calata di alianti in un'unica località è forse da attribuire più all'«effetto calamita» dell'aeroporto vicino che all'effetto... calamità dei temporali).

Non ostante le nostre personali perplessità circa l'opportunità o meno di volare, dobbiamo riconoscere ora, da queste pagine, che l'operato della commissione sportiva merita anche qualche consenso e non solo gli appunti di coloro che hanno ravvisato in questa giornata un errore dell'organizzazione, nella politica di fare una prova ad ogni costo. In verità bisogna dare atto alla commissione sportiva che il volo a vela, qualora non si svolga in condizioni proibitive, è anche strategia d'attesa, umiltà, perizia nel trarre il minimo svantaggio dagli elementi avversi, e non solo abilità di trarre il massimo profitto da quelli favorevoli.

Concludiamo dunque la nostra rapida rassegna sulla gara dell'undici agosto con la relazione meteo del concorrente Alvaro De Orleans, che ci sembra ispirata da

una obiettività tale da non escludere neppure accenni di autocritica:

In armonia con le previsioni, ci sono stati cumulonemi isolati, però con disposizione sfortunata. Premesso che ho sempre visto dei temporali con estrema frequenza nascere tra Cortona ed Arezzo, più e prima che altrove, ammettendo che anche l'11 agosto sia stato così, le correnti-guida in quota hanno trasportato l'umidità così generata in quota verso SE, sopra Umbertide, generando così nuove cellule temporalesche sottovento alla prima, ed impedendo quasi a tutti la realizzazione del tema. Inoltre da questa striscia di Cb cadeva in continuazione aria fredda, da cui il vento da NE a Perugia fino a 600 m e la quasi totale assenza di attività termo-convettiva nonostante il terreno soleggiato. La stanchezza dei concorrenti e la «discendenza - aeroporto» ha fatto il resto. Nonostante ciò la gara è valida perfettamente dal punto di vista sportivo, e lo dimostra bene il fatto che i più bravi sono andati più lontano.

Forse un po' viziati dalle bellissime condizioni di Rieti, piangiamo forse troppo quando accade qui quello che nel resto dell'Europa sarebbe un esito normalissimo di una gara qualsiasi.

12 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (9ª giornata di gara)

Sull'Italia campo di pressioni in graduale aumento.

La perturbazione che ieri ha interessato le regioni dell'Italia centrale, si estende dal basso Adriatico alla Polonia. La nuvolosità associata alla parte più meri-

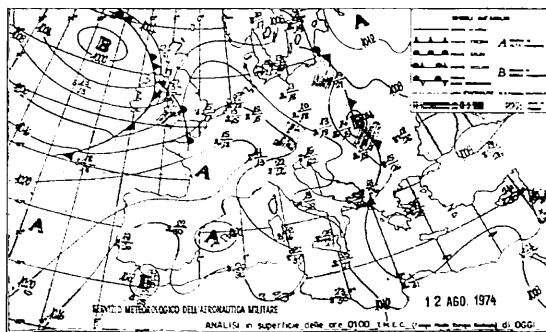


Fig. 27

dionale di detta perturbazione interessa marginalmente le regioni sud orientali della penisola, mentre la saccatura fredda a 500 mb estende la sua influenza marginale sulle regioni del versante adriatico, dove è prevista nuvolosità irregolare con precipitazioni anche temporalesche (fig. 27).

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto nella valle reatina mette in evidenza una notevole diminuzione dell'umidità e dell'instabilità convettiva. La inversione termica notturna sarà distrutta con una temperatura al suolo di 22,5°C, mentre lo strato sovrastante raggiungerà la labilizzazione con circa 26° C. La base di condensazione iniziale dei primi cumuli, che appaiono nella valle reatina verso le 13,30, sarà a 2.500 m QNH e la base stessa andrà sempre più elevandosi con l'aumentare della temperatura al suolo. I venti in superficie sono deboli variabili e tali rimangono sino alla quota di 1.500 m.

A 2.000 m spirano da NE con intensità di 5 Kt, poi si dispongono gradatamente da NW, con 10 Kt a 2.500 m, 20 Kt a 3.000 m, 25 Kt a 4.000 m (fig. 28).

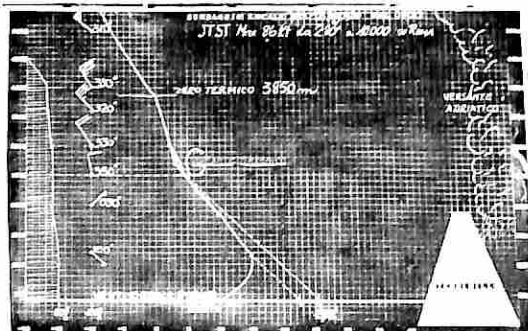


Fig. 28

La Commissione assegna i seguenti temi di gara: Lega 1, Classe Libera e Standard: Velocità sul triangolo Rieti - Barisciano - Assisi - Rieti (Km 250).

Lega 2: Velocità sul triangolo Rieti - Meggiano - Todi - Rieti (Km 132).

In Lega 1 - Classe Libera - è primo Fontana alla notevole media di 123,069 Km/h, 2° Vergani, 3° Villani, 4° Serra e 5° Lamera. Tutti i concorrenti in gara completano la prova.

In Classe Standard è primo De Orleans a 114,606, 2° Peter, 3° Briigliadori, 4° Monti, 5° Pronzati. Altri 22 concorrenti completano la prova. Due atterrano a pochi chilometri dal traguardo d'arrivo.

In Lega 2 vince Grazioli alla media di 77,685 Km h, 2° Costa, 3° Caraffini, 4° Toschi e 5° Villa. Altri 15 concorrenti completano la prova, mentre due atterrano lungo il percorso.

Ecco il commento del pilota Sandro Serra, concorrente in Lega 1 - Classe Libera: Ottima giornata! Visibilità eccezionale, forse più di 150 Km. Cumuli contenuti, ma con basi altissime e con forti ascendenze. Ampia zona di termiche ravvicinate che mi hanno permesso di compiere ben 74 Km sul secondo lato senza fare alcuna spirale e perdendo solo 1.000 m a forte velocità. Ampio fronte di brezza anche oltre il Gran Sasso ed il M. Gorzano. Sul lago di Compotosto le «fillapere» erano circa 500 metri più basse della base dei cumuli, che si raggiungeva sottovento a 2.800 m. Cumuli in banda anche sulla linea pedemontana della zona Subasio - Monte Maggiore. Forti discese per venti di caduta nella valle di Arrone dopo la Somma. Sarebbe forse stato meglio per me fare l'arrivo nella parte sinistra della Val Nerina che credo fosse più importante, ma un cumulo a destra della Somma mi ha ingannato, cumulo che poi era portato dal vento e non era più alimentato da terra. Vento forte da NNW all'arrivo. Termiche anche da 7 m/s e 4 di media.

13 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (10ª giornata di gara)

Sull'Italia si è stabilita una vasta area anticiclonica che si presenta in debole attenuazione sulle regioni settentrionali per il passaggio di deboli nuclei di vorticità che in seno alle correnti da SW a 500 mb dalla Spagna si vanno propagando all'arco alpino ove potranno aversi sporadici temporali (fig. 29).

Su tutte le altre regioni, in prevalenza sereno con venti deboli variabili a regime di brezza, dal suolo a 1.500 m.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto in volo nella valle reatina alle ore 08.00 locali, mette in evidenza la scarsa umidità dell'aria ed una forte

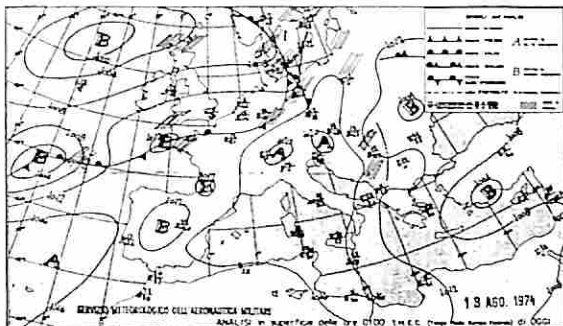


Fig. 29

subsidenza anticiclonica in atto negli strati sopra i 2.500 m, dove spirano venti moderati settentrionali tendenti a ruotare verso il 4° quadrante (fig. 30). Come si può rilevare dal diagramma termodinamico riportato nella stessa figura 30, l'inversione termica di superficie, prodottasi durante la notte, arriva fino alla quota di 1.300 m QNH e la sua distruzione richiede una temperatura al suolo di 26° C, raggiungibili verso mezzogiorno. Con un solo grado in più sarà possibile la formazione nella piana reatina di qualche cumulo con base teorica iniziale attorno ai 2.000 metri.

La Commissione Sportiva ha assegnato due temi di velocità su circuiti triangolari: alla Lega 1 (Classe Standard e Classe Libera (Rieti - Gola di Popoli (tra L'Aquila e Pescara) - Quadreggiano (presso Gualdo Tadino) e ritorno a Rieti, per complessivi Km 310; alla Lega 2 Rieti - Filetto (sulle pendici del Gran Sasso d'Italia) - Foligno e ritorno, per complessivi Km 204.

In Classe Libera ha vinto Walter Vergani in 3 h 32', seguito dal tedesco Neubert a 7', da Adele Orsi a circa 17', da Nidoli e da Capoferri.

La prova odierna ha pertanto rappresentato nuovamente una rivincita dei piloti italiani sugli agguerriti partecipanti stranieri.

In Lega 2, ove gareggiano gli esordienti, il milanese Trentini ha vinto in 2 h 48'

seguito da Toschi, Villa, Armani e dal giovane Caraffini (primo della classe Club che raggruppa gli alianti di più modeste prestazioni).

Nonostante le condizioni meteorologiche si siano rivelate piuttosto difficili, soprattutto in corrispondenza del primo «pilone» della Lega 1 (Gola di Popoli), sono stati migliorati due record nazionali su circuito triangolare di 300 Km:

- Monoposti maschile:
Walter Vergani a 87,785 Km/h
- Monoposti femminile:
Adele Orsi a 81,316 Km/h.

Nelle relazioni dei piloti che hanno partecipato alla «gara meteo», che vorremmo poter riportare integralmente in questa breve rassegna, se lo spazio ce lo acconsentisse, questa gara viene unanimemente definita: dura, difficile e altamente selettiva, fattibile per chi riusciva a superare le... «trappole meteo» sul percorso. Smilian Cibic lamenta anche le difficoltà incontrate in partenza per l'aggancio; Riccardo Briigliadori, la mancanza di cumuli sul percorso, se si escludono i tre cumulus humilis del crinale del Gran Sasso, con base a 3.200 m QNH. Lo stesso Briigliadori sconsiglia, in giornate di termiche secche per forte subsidenza anticiclonica in quota, di dare temi con piloni vicini a zone influenzate dalle brezze di mare.

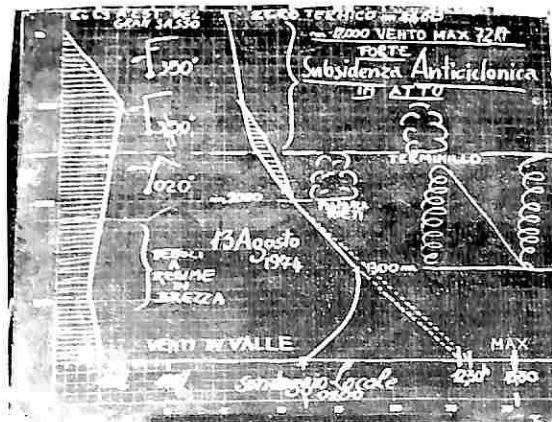


Fig. 30

Sandro Serra segnala che a Popoli, l'aria marittima in conflitto con quella continentale, creava forte turbolenza con discen-

denze o ascendenze strette e pulsanti, sia sopravvento che sottovento ai costoni. Sul secondo lato del triangolo, i costoni del Gran Sasso e del Monte Gorzano erano «portanti» mentre il Monte Vettore era «neutro». Buono per l'arrivo, sempre secondo Serra, il tratto ad Est del Monte Maggiore a cominciare da Colfiorito.

Per De Orleans, molto ben inquadrata la fascia ottimale di veleggiamento indicata nella lavagna al briefing meteo; e guai, aggiunge, a chi scendeva al disotto del limite inferiore (fig. 30).

Tenuto conto dell'affaticamento dei concorrenti, dopo 6 prove consecutive di cui l'ultima, quella del 13 agosto, molto impegnativa, il 14 agosto è stata dichiarata giornata di riposo.

15 AGOSTO 1974

Situazione generale e locale (11^a ed ultima giornata di gara)

Il campo di pressioni sull'Italia tende ulteriormente ad aumentare. Una vasta area anticiclonica si estende dall'Africa settentrionale ed attraverso il bacino del Mediterraneo si spinge alle regioni della Russia Nord-occidentale (fig. 31).

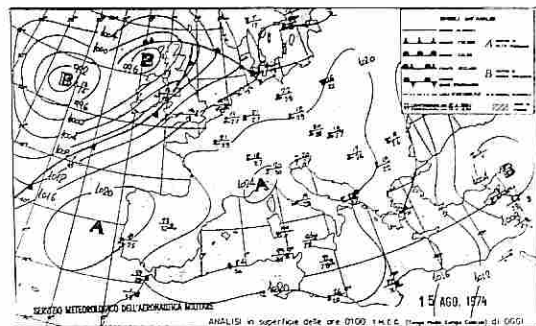


Fig. 31

Su tutte le regioni dell'Italia peninsulare prevalenza di sereno con venti deboli variabili a regime di brezza. La temperatura è ovunque in aumento.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto in volo nella valle reatina (fig. 32) indica la solita inversione notturna di superficie, eliminabile con 32° C.

Sopra l'inversione il gradiente è quasi adiabatico, tanto che con solo 33 C l'aria sarà labilizzata fino a 2.500 m QNH, base teorica iniziale dei possibili cumuli nella

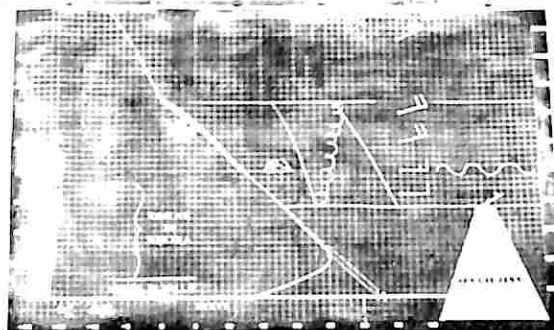


Fig. 32

conca reatina. Negli strati inferiori l'umidità relativa è scarsa mentre sopra i 3.000 metri l'aria è del tutto secca. I venti, dalla quota di circa 1.800 m QNH spirano debolmente da Est, con 10 Kt a 2.100 m, 15 Kt a 2.500 m, 20 Kt da 3.000 a 3.500 m con leggera rotazione a ENE. Si prevedono fenomeni di termoonda e di sottovento. Come banda ottimale di veleggiamento si indica lo strato compreso fra 1.900 e 3.200 m QNH.

Entrambe le Classi della Lega 1 hanno gareggiato in velocità sul circuito triangolare Rieti - Pescasseroli - Castelluccio - Rieti di complessivi Km 280,3.

In Classe Libera ha vinto Walter Vergani alla media notevolissima di 115 Km/h, seguito dal tedesco Neubert, da Villani, Serra e Nidoli.

15 concorrenti su 16 partiti hanno completato la prova.

Nella classifica generale finale Walter Neubert (Germania Occidentale) è risultato vincitore assoluto con 10.422 punti, seguito da: Walter Vergani (p. 9.399), Adele Orsi (p. 8.798), Fiorenzo Lamcra e Siegfried Puch (Austria).

Walter Vergani è pertanto Campione Italiano di Classe Libera, con riserva di omologazione dei risultati da parte della Commissione Sportiva Generale dell'Ae. C. d'Italia.

In Classe Standard ha vinto l'ultima prova il tedesco Ernst Peter alla media di

Attilio Pronzati, Nino Perotti, Cesare Bal-96 Km h seguito, con lievi distacchi, da: bis ed Alvaro De Orleans. Complessivamente 22 concorrenti su 28 partiti hanno portato a termine la prova.

La classifica generale finale vede al 1° posto assoluto Ernst Peter (Germania Occidentale) con 10.683 punti, seguito da Leonardo rigliadori (p. 10.159) che, con riserva di omologazione, è pertanto Campione Italiano 1974 di Classe Standard. Seguono nell'ordine Alvaro De Orleans (p. 9.840), Attilio Pronzati (p. 9.535) e Nino Perotti (p. 9.361).

Alla Lega 2 è stato assegnato un tema di velocità su triangolo Rieti - Assisi - Todi - Rieti (Km 163). Ha vinto la prova Giovanni Bulgheroni alla media di 66 Km ora, seguito da Giuseppe Borellini, Giovanni Massoni, Ugo Paolillo e Giancarlo Bresciani. 15 concorrenti su 22 partiti hanno completato la prova.

Nella classifica generale finale è risultato vincitore assoluto il vicentino Paolo Grazioli con 8.657 punti, seguito da Pietro Toschi (p. 8.117), Giovanni Bulgheroni (p. 7.879), Franco Trentini (p. 7.905), Luigi Villa (p. 7.851). Primo della Classe Club (e VI assoluto) è risultato il giovane varesino Antonio Caraffini, seguito da Ugo Paolillo e dalla coppia Giulio Varetto Carlo Grinza.

Dalle relazioni dei piloti partecipanti alla gara meteo trapela l'entusiasmo suscitato dalle condizioni incontrate lungo il percorso di gara di quest'ultima prova. Parole lusinghiere anche per l'esattezza delle previsioni meteo. De Orleans le definisce: «Perfette». Brigliadori Riccardo afferma che «E' stata la previsione più incredibilmente precisa di tutto il Campionato». Tutti concordano nell'affermare che la banda ottimale di veleggiamento indicata al briefing è risultata di estrema esattezza. De Orleans dichiara infine che «la spiegazione delle termiche di sottovento con l'ausilio del disegno mostrato al briefing meteo, lo ha salvato da una distrazione grave».

Un cenno particolare merita la relazione presentata dallo stesso De Orleans per la formulazione di un'ipotesi scientifica che, anche a prescindere da una sua ve-

rifica in sede pratica, testimonia l'impegno e la serietà con cui questo pilota si accosta ai fenomeni della meteorologia, cercando di penetrarne i più riposti segreti con intuizioni e argomentazioni di notevole interesse teorico-pratico.

Riassumeremo dunque i punti principali di questa ipotesi scientifica con la quale il De Orleans si propone di spiegare come mai nel corso della giornata (e in determinate situazioni sinottiche) si verifichi spesso una particolare rotazione dei venti secondo un andamento diverso da quello indicato nelle carte di analisi del mattino.

Tale diversa distribuzione dei venti, in situazioni in cui l'Italia si trovi ai margini dell'Anticiclone delle Azzorre, si potrebbe spiegare ipotizzando, sulle regioni dell'Italia centrale, l'instaurazione di una zona di bassa pressione relativa di origine termica, che alterando l'andamento delle isobare nel senso di una lieve saccatura relativa disposta all'incirca da Est a Ovest, provocherebbe un conseguente mutamento nella direzione dei venti secondo la nuova configurazione isobarica nei bassi strati dell'atmosfera. La bassa termica relativa sarebbe dovuta (sempre secondo questa ipotesi) al forte irraggiamento solare ed al relativo riscaldamento dell'atmosfera nella zona dei grandi massicci montani dell'Italia centrale (Gran Sasso, Terminillo, Vettore, Maiella, Velino, Parco Nazionale d'Abruzzo, ecc.) riscaldamento che non interesserebbe dunque solo gli strati superficiali ma anche quelli relativamente più alti in conformità con l'altezza dei suddetti massicci.

Si tratta senza dubbio di una teoria degna di essere presa in considerazione.

Tuttavia vi sono parecchi fattori che si frappongono fra l'ipotesi e la verifica al punto da rendere quest'ultima praticamente irrealizzabile, per la difficoltà di misurare con accuratezza l'effettiva entità della supposta caduta barica in una zona montuosa e poco uniforme come quella in esame, difficoltà di ordine pratico e finanziario, giacchè presupporrebbe l'installazione di una fitta rete di registratori barografici ai vari livelli e in una vasta zona.

Concludendo, tale ipotesi potrebbe essere valida per valori piuttosto rilevanti di questa bassa relativa. Per valori bassi, invece, vi sono parecchi altri fattori di entità notevole che potrebbero spiegare la rotazione dei venti osservata dal De Orleans, e cioè: l'influenza dei venti di valle, gli effetti di canalizzazione, la presenza di fronti di brezza marina, i regimi di brezze locali: tutti fattori che agiscono all'incirca ai medesimi livelli della supposta bassa relativa.

A conclusione del nostro resoconto sulla gara meteo vogliamo anche ricordare il poderoso lavoro di Riccardo Briigliadori, il quale assieme all'ultima relazione sulla gara di Ferragosto ha presentato uno schema accuratamente circostanziato relativo alle condizioni termiche riscontrate nel corso del circuito triangolare di 277

Km compiuto il primo giorno di gara. Non si tratta di una relazione scritta ma di un disegno (lungo alcuni metri!) che si snoda attraverso tutto il percorso montano del volo, con la raffigurazione dei rilievi, l'ubicazione delle termiche e dei cumuli sui vari costoni, i traversoni: insomma, la traduzione termo-oro-geografica del barogramma del volo, che oltre al valore documentario ne presenta anche uno didattico di notevole rilevanza.

A questo punto rivolgiamo il nostro grazie a tutti i concorrenti che con il loro contributo di osservazioni e di ricerche hanno tenuto vivo il dialogo fra il servizio meteo dei campionati ed i protagonisti dei voli.

L'appuntamento è per il prossimo anno.

Plinio Rovesti



Relazione su Rieti 1974

Proposte per le edizioni future

di PIERO MORELLI

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI

I Campionati Italiani di Volo a Vela, con i ben 76 alianti iscritti di quest'anno, hanno confermato di rappresentare la grande occasione d'incontro e di confronto per i volovelisti italiani e un'attrazione crescente per i piloti stranieri.

Praticamente sotto tutti i punti di vista l'edizione 1974 ha rappresentato un progresso rispetto a quella precedente. Il confronto in cifre è più eloquente di ogni altro (esso si riferisce ai soli giorni di gara, allenamenti esclusi):

	1973	1974	variazione
numero complessivo alianti iscritti	57	76	+ 33%
numero concorrenti italiani	50	68	+ 18
numero concorrenti stranieri	7	8	+ 1
numero alianti iscritti in Lega 1	43	51	+ 19%
numero alianti iscritti in Classe Libera	21	19	- 10%
numero alianti iscritti in Classe Standard	22	32	+ 45%
numero alianti iscritti in Lega 2	14	25	+ 79%
numero alianti iscritti in Classe Super	6	17	+183%
numero alianti iscritti in Classe Club	8	8	—
numero prove effettuate in Lega 1	11	11	—
numero prove effettuate in Lega 2	10	10	—
numero atterraggi fuori campo	137	202	+ 47%
numero incidenti a piloti	—	—	—
numero incidenti ad alianti	1	9	+ 8
numero incidenti ad aerei e piloti trainatori	—	—	—
numero aerotraining effettuati	606	847	+ 40%
ore di volo aerei trainatori	97 h 45'	138 h 24'	+ 42%
ore di volo alianti	2.068 h 44'	2.940 h 42'	+ 42%
Km percorsi dagli alianti (distanze nette valutabili ai fini del punteggio)	111.988	156.026	+ 39%

E' interessante rilevare l'incremento di concorrenti in Classe Standard e la lieve diminuzione in Classe Libera: questo corrisponde alla tendenza in atto in tutto il mondo ed è da attribuire, da una parte al crescente costo degli alianti di «libera», alla loro più disagiata e faticosa operatività e, dall'altra, alla maggior omogeneità fra gli «standard» con conseguente migliore messa in luce del valore individuale dei piloti.

Particolarmente significativo il forte incremento di concorrenti in Lega 2, che indica un crescente approccio di giovani o comunque di nuovi piloti all'attività agonistica di alto livello. In Lega 2 si

nota anche un forte incremento percentuale di alianti di Classe Super: si potrebbe già pensare di abolire la distinzione fra Super e Club (che ormai sembra aver fatto il suo tempo) e introdurre anche in Lega 2 la suddivisione in Libera e Standard (con classifiche separate, per stralcio). Una valutazione a parte dei concorrenti su Aliante Club potrebbe essere mantenuta ai soli fini della promozione in Lega 1.

Il solo dato statistico negativo è quello relativo al numero degli incidenti agli alianti (9 contro 1 dello scorso anno). A parte la considerazione che una parte degli incidenti ha comportato danni re-

lativamente lievi, è da notare che il risultato dello scorso anno è stato eccezionalmente favorevole e tale, purtroppo, da non costituire la regola. L'analisi degli incidenti, e la divulgazione delle sue risultanze, dovrebbe essere l'oggetto del lavoro di una qualificata commissione di volovelisti e abbracciare tutta l'attività volovelistica nazionale nell'arco di un anno solare, come viene fatto in altri Paesi (p.es.: Gran Bretagna, Germania Federale, Stati Uniti).

L'incremento di ore e chilometri volati è ancor più rimarchevole se si rileva che quest'anno tutte le prove sono state di velocità, essendo mancato il tema di Distanza entro Zona Delimitata (in cui si totalizzano assai più ore e km), che fu invece assegnato nelle due precedenti edizioni.

Se gli inviti agli Aero Club stranieri fossero stati diramati tempestivamente, il numero dei partecipanti stranieri sarebbe stato assai superiore e avrebbe già imposto la necessità di una limitazione del numero degli iscritti. L'edizione di quest'anno ha consentito di superare il dubbio sulla possibilità di operare, nelle attuali condizioni, con un numero così elevato di alianti. Con alcuni provvedimenti che vengono qui di seguito proposti, il numero massimo di alianti iscrिवibili potrebbe essere portato a 100. Un numero così elevato è stato superato solo nei Campionati Mondiali 1968 (Polonia), ove gli alianti partecipanti erano 105. In tutte le altre competizioni internazionali e nazionali, il numero massimo di alianti in gara è di 80 ÷ 90. Solo in un Campionato Nazionale inglese di alcuni anni fa è stato toccato il numero di 100.

Un limite è comunque imposto da necessità operative (disponibilità di aree di parcheggio, di servizi, di piste adeguate di decollo e di atterraggio, di aerei e piloti trainatori ecc.). Ma, se il limite di 100 fosse superato, anche se venisse adeguata la parte operativa, subentrerebbero problemi di sicurezza connessi con la presenza simultanea in volo di un gran numero di alianti in partenza, all'arrivo e su percorsi di gara identici o poco dissimili. Occorrerebbe

pertanto far volare a giorni alterni le diverse classi o gruppi di classi, e o differenziare sistematicamente i temi di gara. Ciò comporterebbe un aggravio organizzativo e una diminuzione del numero complessivo di prove per ciascuna classe.

Lo scrivente sconsiglia di prescindere da una limitazione preventiva, e propone di fissare in 85 il numero massimo di alianti iscrिवibili nel caso che vengano mantenute le condizioni operative attuali, in 100 se vengono realizzati i miglioramenti e gli adeguamenti qui di seguito proposti.

E' questa la prima scelta che l'AeCI dovrebbe fare al più presto e a monte della quale stanno le considerazioni seguenti.

L'Italia ha nella sua manifestazione di Rieti una carta da giocare e una grossa occasione di prestigio. Ma non soltanto: elevare, infatti, il livello quantitativo e qualitativo dei Campionati ha un notevole «fall-out» sul progresso del volo a vela nazionale sotto tutti gli aspetti, competitivo ed agonistico, organizzativo, di stimolo all'attività degli Aero Club locali, di potenziamento e stimolo all'attività del Centro Nazionale di Volo a Vela.

Alla base di tutto ciò sta la favorevole e fortunata circostanza che Rieti e l'Appennino Centrale sono una zona straordinariamente idonea al volo veleggiato e che, nel periodo prescelto per le gare, cioè nella prima quindicina di agosto, le condizioni meteorologiche si presentano adatte e persistenti, come ben 17 edizioni della nostra massima competizione (dal 1957 ad oggi) hanno costantemente dimostrato.

Secondo il parere espresso a più riprese da piloti di grande esperienza internazionale, e anche in base alle osservazioni che lo scrivente ha potuto fare personalmente in oltre 20 anni di presenza ai Campionati Mondiali di Volo a Vela (tutte le edizioni dal 1954 ad oggi, in molti Paesi europei, nel Nord e Sud America e in Australia) e ai Campionati Nazionali (tutti, dal 1957 ad oggi, a 10 dei quali ha partecipato come pilota concorrente), Rieti è al centro di una delle zone più favorite dalla natura per la for-

mazione di correnti aeree sfruttabili nel volo veleggiato; probabilmente è quella che presenta la maggior varietà di tali condizioni (correnti termiche, di pendio, ondulatorie, fenomeni di termo-onda). Tale zona è inoltre, senza alcun dubbio, di insuperabile interesse dal punto di vista turistico, storico e culturale. Fattore quest'ultimo da non trascurare, se si vede la grossa manifestazione sportiva anche nel quadro degli interessi più generali del Paese.

Perdere Rieti sarebbe un danno difficilmente riparabile per il nostro volo a vela. Potenziare Rieti potrebbe invece costituire una grossa occasione di progresso e di prestigio.

A fronte di voci che circolano ormai con insistenza e che darebbero, in tempi relativamente brevi, l'aeroporto lasciato dall'Aeronautica Militare e l'area aeroportuale privatizzata, lo scrivente si rende interprete del desiderio dei volovelisti affinché l'AeCI non tralasci ogni opportuna azione per far sì che l'aeroporto di Rieti non venga sottratto ad una attività aeronautica di così alto contenuto formativo, educativo e sportivo.

Ciò necessariamente premesso, l'AeCI, a modesto parere dello scrivente, dovrebbe valutare se mantenere la competizione reatina entro i limiti attuali o se darle, gradualmente, lo sviluppo atto a farla divenire, nel giro di qualche anno, la più importante competizione volovelistica europea.

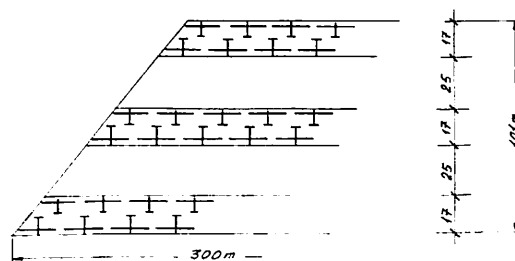
Questo obiettivo sembrerebbe assai più importante di quello, da molti (anche stranieri) auspicato, di far sì che Rieti sia sede dei Campionati Mondiali di Volo a Vela. Infatti, i Campionati Mondiali sono un evento «una tantum» e richiedono un enorme sforzo organizzativo. La grossa gara europea potrebbe invece essere un evento annuale e il suo progressivo adeguamento organizzativo potrebbe rendere possibile, a distanza di alcuni anni, lo svolgimento dei Campionati Mondiali senza sforzo eccessivo. Con il vantaggio evidente che le infrastrutture necessarie possono essere realizzate, almeno in parte, in modo permanente e a totale beneficio, fra l'altro, del Centro Nazionale.

2 - ADEGUAMENTI OPERATIVI E LOGISTICI

(con riferimento alla planimetria allegata)

2.1 Schieramento di partenza e parcheggio trainatori: la parte sud dell'aeroporto è stata quest'anno utilizzata sia per il parcheggio alianti sia per lo schieramento di partenza. Essa deve essere totalmente disponibile per lo schieramento di partenza (area A in giallo sulla planimetria). Può ospitare il parcheggio degli aerei trainatori (col vantaggio della prossimità al punto di rifornimento) (aree B in arancione sulla planimetria). Lo schieramento di partenza può essere disposto, se utile e necessario, anche su cinque file, lasciando tuttavia ampi corridoi sui bordi occidentale e orientale, sia per il movimento dei trainatori sia per l'afflusso degli alianti dall'area di parcheggio allo schieramento.

2.2 Parcheggio alianti e rimorchi: dovrebbero essere trasferiti nella zona sud-occidentale indicata con C e D (in arancione) sulla planimetria, rispettivamente. Il parcheggio alianti (C) dovrebbe coprire un'area di circa 100 x 300 metri (6 file di alianti affiancati, con 2 corridoi interni di larghezza 25 m):



A ovest del parcheggio alianti potrebbe essere sistemato il parcheggio rimorchi (D), su un'area di metri 10 x 300 e con corridoio di circa 30 metri fra le due aree stesse.

2.3 Tendopoli: andrebbe trasferita dalla zona attuale lungo il lato sud dell'aeroporto (prossima alla mensa) alla zona indicata con E (in rosso) sulla planimetria, in prossimità cioè delle aree C e D di parcheggio alianti e rimorchi.

Ciò comporta la necessità di assicurare colà acqua e energia elettrica: gli allacciamenti dovrebbero essere di facile attuazione, ma le pratiche relative e i lavori dovrebbero essere avviati assai per tempo.

La zona è totalmente priva di ombra. Non dovrebbe essere difficile, attraverso la Guardia Forestale, ottenere degli alberi da piantare lungo i bordi del perimetro aeroportuale Ovest e Sud-Ovest, in corrispondenza della tendopoli e oltre. Se ne avrebbe un beneficio, ovviamente, a distanza di anni. Intanto, per l'immediato, bisognerebbe creare «ombra» artificiale almeno per le autovetture. Tettoie con pali, tiranti in filo di ferro e «cannucchie» di copertura sono facilmente realizzabili e di basso costo: altezza metri 2,20 dal suolo - dovrebbero coprire complessivamente almeno metri 6 x 250.

E' indispensabile installare «in loco» dei servizi. Prevedendo una popolazione di 200 persone attendate, occorrerebbero circa 10 gruppi gabinetti-lavabi-docce. La soluzione più conveniente parrebbe quella di un serbatoio d'acqua fisso di pochi metri cubi, sopraelevato, e un impianto del tipo rimovibile (militare?) per i servizi, con trattamento chimico delle acque luride e/o fosse perdenti.

Una parte delle spese per queste installazioni può essere eventualmente recuperata chiedendo il pagamento di una quota giornaliera ai campeggiatori, come si fa normalmente in qualunque campeggio.

La zona che è stata finora destinata a tendopoli, potrebbe essere mantenuta a tale uso ma per i soli membri dell'organizzazione.

2.4 Accessi: oltre ai due accessi all'aeroporto da Via C. Rosatelli, utilizzati quest'anno, occorre aprirne un altro in prossimità dell'area prevista per la tendopoli (esiste già un cancello). E' in ogni caso necessaria una sorveglianza a questi cancelli, che consenta l'accesso solo a persone munite di contrassegni. Va studiata una soluzione che sia efficiente ma al tempo stesso non troppo onerosa. Sarebbe altresì opportuna la delimitazione di un'area riservata al pubblico la cui

presenza, finora scarsa, andrebbe tuttavia incoraggiata. A questo scopo, si dovrebbero fornire informazioni per alto-parlante sulle fasi delle prove ed esporre tabelloni illustrativi dei temi e dei concorrenti: ma è forse prematuro affrontare questo problema, che richiede notevole impegno.

2.5 Pista atterraggio alianti: dovrebbe essere delimitata con «cinesini» una ulteriore 4ª pista a Ovest delle tre già esistenti (F, in verde, sulla planimetria) da utilizzare per atterraggio alianti: larghezza 60 metri.

Il terreno è già idoneo, salvo circa 200 metri all'estremità Sud che andrebbero livellati con macchina spianatrice.

Con l'occasione, andrebbero spianate le asperità maggiori nella zona prevista per parcheggio alianti, rimorchi, tendopoli.

3 - SERVIZI SPORTIVI

Si è registrato un netto miglioramento rispetto allo scorso anno. Occorre rendere tuttavia più spediti e agevoli alcuni servizi.

3.1 Laboratorio fotografico: occorre un'altra persona che, in combinazione col sig. Valesio e col suo aiutante, realizzi dei turni (uno notturno e uno di primo mattino) per lo sviluppo dei negativi che pervengono tardivamente, da sottoporre al servizio controllo foto.

E' inoltre possibile, con poca spesa (acquisto di altri 4 telai supporto film), sviluppare in sequenza unica un'altra serie di film in serie alla prima (sviluppo della 2ª serie durante il lavaggio della prima serie) abbreviando così ulteriormente i tempi.

3.2 Servizio Controllo Foto: necessita un ulteriore proiettore e schermo da parete per il visionamento contemporaneo e comparativo delle foto contestate. Sarebbero altresì utili due lampade da tavolo a luce regolabile per visionare le foto campione durante le proiezioni. Preziosa è stata la disponibilità di una stanza dell'Ae.C. Rieti per realizzarvi la 2ª saletta di proiezione. Se non fosse disponibile la stessa stanza l'anno prossimo, si deve provvedere tempestivamente a realizzarla altrove.

3.3 Servizio «Finestra»: non è ancora soddisfacente. Va assolutamente migliorato agendo in due direzioni contemporaneamente:

- 1) Migliorare le installazioni:
 - a) radio efficienti con antenne fisse ben installate e apparati di riserva pronti all'uso;
 - b) frequenza radio riservata per le comunicazioni traguardo finestra da proibire ai concorrenti (si è usata quest'anno la 122.0 grazie alla cortesia dei piloti dell'Ae.C. Vicenza che vi hanno rinunciato con senso sportivo degno di elogio). Bisognerà fare un'indagine per sceglierne una idonea e inserire nel Regolamento il divieto ai piloti di servirsene;
 - c) sostituire gli apparati telefonici per le comunicazioni traguardo finestra con citofoni (utilizzando sempre il cavo gentilmente fornito dall'A.M.);
 - d) prevedere magnetofono per registrare **tutte** le comunicazioni traguardo finestra e finestra piloti, con scorta di bobine o cassette.
- 2) Modificare la procedura: si propone che sia definito un «punto di prenotazione» (per esempio: Rieti Porta Cintia) ove i piloti affluiscono annunciandosi e ricevendo l'ordine di proseguire per l'attraversamento del traguardo (AVANTI) o di spiralarne in attesa (ORBITARE). In quest'ultimo caso, sarà la «finestra», in base all'ordine cronologico di prenotazione (annotato), a dare l'AVANTI ai piloti.

3.4 Servizio traguardo: va perfezionato il dispositivo di collimazione e il tendone.

3.5 Cronometraggio: Pur avendo sempre svolto un lavoro accurato e coscienzioso, i cronometristi della F.I.C. rappresentano un onere di spesa notevole. Bisognerebbe vagliare la possibilità di ottenere a noleggio dal CONI o altro Ente un apparecchio cronoregistratore, come da tempo in uso ai Campionati Mondiali, che registra i tempi al 1" (approssimazione sufficiente). Tale apparecchio dovrebbe essere installato al traguardo e operato dal Commissario di traguardo (lo stesso che dà lo STOP alla finestra).

Sarebbe quindi necessario provvedere il traguardo di energia elettrica. Il necessario servizio di cronometraggio di riserva potrebbe essere svolto da un Commissario aggiunto di traguardo dotato di cronometro convenzionale, che assolverebbe nel contempo il compito di tabulare i tempi.

3.6 Servizio Bollettini: La mancata disponibilità di una fotocopiatrice delle caratteristiche richieste ha fatto saltare tutto il piano previsto per accelerare e semplificare l'emissione dei Bollettini, migliorandone altresì la presentazione. Si è dovuto così ripiegare sul ciclostile e relative matrici.

Bisogna concretare il noleggio di una **fotocopiatrice rapida** che operi su **carta comune** o di altro mezzo che comunque consenta di utilizzare i moduli già predisposti e ora giacenti presso il CNVV. Il Sig. Natali dell'AeCI ha preso buona conoscenza del problema e potrà essere interessato utilmente alla sua soluzione. La fotocopiatrice messa a disposizione quest'anno, tuttavia, pur abbisognando di continue cure, è stata molto utile per una quantità di lavori sussidiari.

Circa 23.000 pagine (Bollettini e Norme) hanno dovuto essere ciclostilate anziché fotocopiate, con forte aggravio di lavoro e ritardi.

3.7 Dichiarazioni di Atterraggio: Vanno predisposti nuovi moduli bilingue (italiano-inglese) in cui sia spiegato che occorre **timbro** e **firma** di autorità locale (Carabinieri o Comune o Comando Militare) oppure firme leggibili di due cittadini italiani maggiorenni con indirizzo, n. telefonico (se disponibile), n. e tipo di documento di identità. Deve essere inoltre specificato che, in difetto di quanto sopra, il concorrente è passibile di penalizzazione.

3.8 Cartoline Pilone: E' necessario mantenere **aggiornata** e arricchire la collezione di Cartoline Pilone (attualmente in numero di 32) anche per interessare ai percorsi di gara zone finora non utilizzate e per migliorare i circuiti FAI aumentando le possibilità di stabilire primati. Un aiuto a questo riguardo può essere fornito dal pilota geom. Mario Belli (Via Appia Nuova 519, 00181 Roma, telefono

06-780711) che si offerto di reperire documentazione aerofotogrammetrica presso la Fototeca Nazionale (Roma Eur).

E' opportuno dividere in cartelle lo documentazione disponibile relativa a ciascun pilone, allo scopo di facilitare la risoluzione di casi controversi. A questo fine, l'AeCl dovrebbe fare invio allo scrivente al più presto degli scatoloni contenenti i negativi fotografici relativi ai Campionati 1973 e 1974.

3.9 Sala Briefing: Occorre migliorare la soffittatura con paracadute. L'altoparlante deve essere sistemato più in basso.

Vanno previsti tavoli e sgabelli per 100 o 85 concorrenti (a seconda decisione AeCl).

3.10 Tabellone classifiche: Bisogna sostituire all'attuale tabellone provvisorio, un tabellone più vistoso e completo.

4 - REGOLAMENTO

E' necessario che sia divulgato **non oltre il mese di marzo**; che sia accuratamente riveduto in bozza per evitare i deprecabili errori di stampa che hanno ingenerato quest'anno non poca confusione; che sia riprodotto in un maggior numero di esemplari (quest'anno non sono risultati disponibili che 4 esemplari in sede di gara!). Oltre agli esemplari inviati ai Club (almeno in proporzione al numero di piloti da ciascuno iscritti quest'anno) e all'estero, devono risultarne disponibili a Rieti almeno 50.

Sarebbe anche auspicabile realizzare una versione bilingue (italiano-inglese).

Si propongono le seguenti modifiche:

4.1 Che il periodo dei Campionati venga portato, oltre ai 3 giorni di allenamento ufficiale, a 15 giorni ufficiali di gara (anziché i 13 attuali). Ciò non per aumentare il numero delle prove che è già il più elevato che si registra in tutto il mondo (quest'anno, come l'anno scorso: 11 prove per la Lega 1, 10 prove per la Lega 2), bensì per aumentare il numero delle giornate di riposo, utilizzabili, fra l'altro, anche per conferenze, proiezioni, riunioni e dibattiti, maggiori occasioni di contatto con gli stranieri.

Si proporrebbe per il 1975:

- allenamenti ufficiali: 31 luglio, 1 e 2 agosto;
- inizio gare: 3 agosto (domenica) con cerimonia inaugurazione e prova;
- ultimo giorno di gara: 17 agosto (domenica);
- chiusura e premiazione: 18 agosto (lunedì);
- nei 3 giorni precedenti l'inizio degli allenamenti ufficiali (28, 29 e 30 luglio): proibita l'attività volativa, per consentire di ultimare i preparativi e per non affaticare eccessivamente il personale;
- numero minimo di giornate di riposo: 3.

4.2 Che sia previsto, in modo assolutamente oggettivo, un meccanismo di retrocessione di piloti dalla Lega 1 alla Lega 2, al duplice scopo di:

- 1) porre un limite al numero di piloti delle due Classi di Lega 1 che, con il sistema attuale, tende inevitabilmente ad ingrossarsi;
- 2) rendere più omogenee, in quanto a qualità di concorrenti, le due Classi di Lega 1, evitando che piloti non all'altezza influenzino i punteggi di tutti gli altri attraverso il rapporto n/N che compare nella formula del punteggio per le prove di velocità.

Questo argomento andrebbe discusso a fondo in sede competente per pervenire a proposte concrete a breve termine (entro il corrente anno).

4.3 I concorrenti di nazionalità straniera dovrebbero concorrere per il loro **Paese**, con l'autorizzazione del loro Ae.C. Nazionale, e non per un Club italiano.

4.4. Radio: Si potrebbe pensare, con sicuro beneficio del contenuto sportivo della competizione, di proibire le comunicazioni radio fra i concorrenti. La radio dovrebbe essere usata solo per comunicazioni fra il pilota e il traguardo/finestra (obbligatoriamente sulla frequenza 123.5).

Questa norma è già attuata nei Campionati Nazionali della Germania Federale. E' incredibile l'abuso della radio che è stato fatto quest'anno in volo tra i piloti e tra i piloti e i rispettivi equipaggi di recupero.

Ma non è questa constatazione che induce lo scrivente ad avanzare la proposta: chè, anzi, è semmai proprio attraverso l'uso della radio che si può giungere ad educare gli utenti al suo impiego. E' invece la considerazione che gruppi di piloti si organizzano per aiutarsi a vicenda traendone vantaggi, talora solo presunti, a danno evidente dei piloti che devono fare tutto da soli. E' evidente l'aspetto anti-sportivo di questa pratica, che non dovrebbe essere consentita in una gara in cui si concorre a titolo individuale e sono in palio i titoli di Campione d'Italia.

Il controllo da parte dell'organizzazione è possibile, attraverso un ricetrasmittitore potente a banda continua, opportunamente piazzato. Ma la sola minaccia della squalifica o della penalizzazione dovrebbe da sola essere sufficientemente dissuasiva.

4.5 Dovrebbe essere esplicitamente stabilito che non è ammessa la partecipazione di alianti fuori gara.

4.6 Dovrebbe essere specificato che nel periodo ufficiale di gara saranno dati almeno 2 giorni di riposo (se il periodo è di 13 giorni) o almeno 3 (se il periodo è di 15 giorni).

4.7 Si potrebbe abolire la distinzione in Classe Super e Club di Lega 2, sostituendola con quella in Libera e Standard (con classifiche separate, per stralcio). Le percentuali di punti per la promozione in Lega 1 potrebbero essere 70% per la Libera, 60% per la Standard, 50% per chi concorre con aliante Club (secondo l'attuale definizione). Vedasi anche punto 1 della presente relazione.

4.8 Dovrebbe essere specificato che la frequenza 123.5 è obbligatoria per le comunicazioni pilota/finestra e che la frequenza XYZ è riservata alle comunicazioni fra traguardo e finestra.

5 - VARIE

5.1 **ANAS:** E' necessario che l'AeCI promuova **con urgenza** un'azione intesa a far modificare il Codice della Strada per quanto riguarda l'autorizzazione a circolare dei rimorchi trasporto aliante. Le attuali gravi difficoltà si ripercuotono, fra l'altro, anche sulla partecipazione di concorrenti stranieri che, in più occasioni, si sono trovati di fronte a difficoltà per

loro insormontabili. Il problema è vecchio di anni, come ben sa il Gen. Nannini, e ci ridicolizza agli occhi degli stranieri, oltre a causare difficoltà ai nostri volovelisti su ogni strada o autostrada, in ogni regione e in ogni periodo dell'anno. Il momento attuale è particolarmente propizio per agire, essendo in corso in sede parlamentare una revisione del Codice della Strada.

Può essere di grande aiuto a questo fine, o al fine subordinato di ottenere tempestivamente autorizzazioni «ad hoc» e «ad personam», l'opera (già utilmente offerta quest'anno) dal pilota Ing. Giandolfo, Ispettore Generale dell'ANAS, tel. 06-762254), sollecitato quest'anno a interessarsi per lodevole e gentile iniziativa dal Sig. G. Bertoli della DCA di Roma-Urbe.

5.2 **Telefono per uso pubblico:** Si è sentita la carenza di un telefono a disposizione di piloti, squadre, membri dell'organizzazione, visitatori, per loro comunicazioni private. Sarebbe desiderabile o l'installazione di un telefono a gettoni (come esisteva lo scorso anno presso l'Ae.C. Rieti) o l'installazione di un «contascatti» presso il telefono del CNVV.

5.3 **Premi:** anche quest'anno, soprattutto per iniziativa diretta o indiretta di singoli volovelisti (che lo scrivente ha autorizzato, forse andando oltre il proprio mandato), la maggior parte dei premi è stata raccolta senza intervento dell'AeCI. Le possibilità di tali iniziative sono evidentemente assai limitate.

L'AeCI dovrebbe forse considerare l'opportunità di effettuare richieste a Enti o privati nella forma che ritiene più conveniente.

Per esempio, il sig. Volpi (già, se non erro, istruttore presso il CNVV e/o l'Ae.C. Rieti) per suo diretto interessamento ha ottenuto quest'anno da privati reatini ben 6 coppe. Lo stesso chiederebbe che, su sua indicazione di nominativi, l'AeCI (o il CNVV?) inviasse lettere singole di richiesta, con almeno tre mesi di anticipo.

5.4 **Rendiconti spese:** Lo scrivente al fine di facilitare il lavoro della sig.na D'Alessandro dell'AeCI, ha predisposto un libro cassa suddiviso per capitoli per la registrazione delle spese, che consente fra l'altro un confronto immediato con le cifre preventivate.

Per mettere lo scrivente (o chi per lui) in condizioni di rendersi conto anche di questo fondamentale aspetto della manifestazione, sarebbe gradito l'invio di fotocopie delle pagine del libro predetto, una volta che le registrazioni siano state completate.

5.5 Ringraziamenti: Il Gen. Nannini ha preso buona nota degli Enti, Ditte e privati da ringraziare per aver offerto premi.

Naturalmente, un ringraziamento andrebbe rivolto anche ai membri dell'organizzazione con l'invito a rendersi disponibili l'anno prossimo.

5.6 Carte geografiche: E' necessario approvvigionarsi per tempo di almeno una decina di carte TCI 1 : 500.000 (Italia Centrale) e almeno di 60 carte TCI 1 : 500.000 (Italia Meridionale e Insulare).

Queste ultime potrebbero essere necessarie (per acquisto da parte dei concorrenti sprovvisti, la maggior parte) nella eventualità che, in condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli, si volesse assegnare uno spettacolare tema di distanza libera o su rotta prefissata, con possibili atterraggi in Calabria o addirittura in Sicilia, regioni mai sorvolate da alianti.

Il successo di una tale prova potrebbe avere notevoli ripercussioni propagandi-

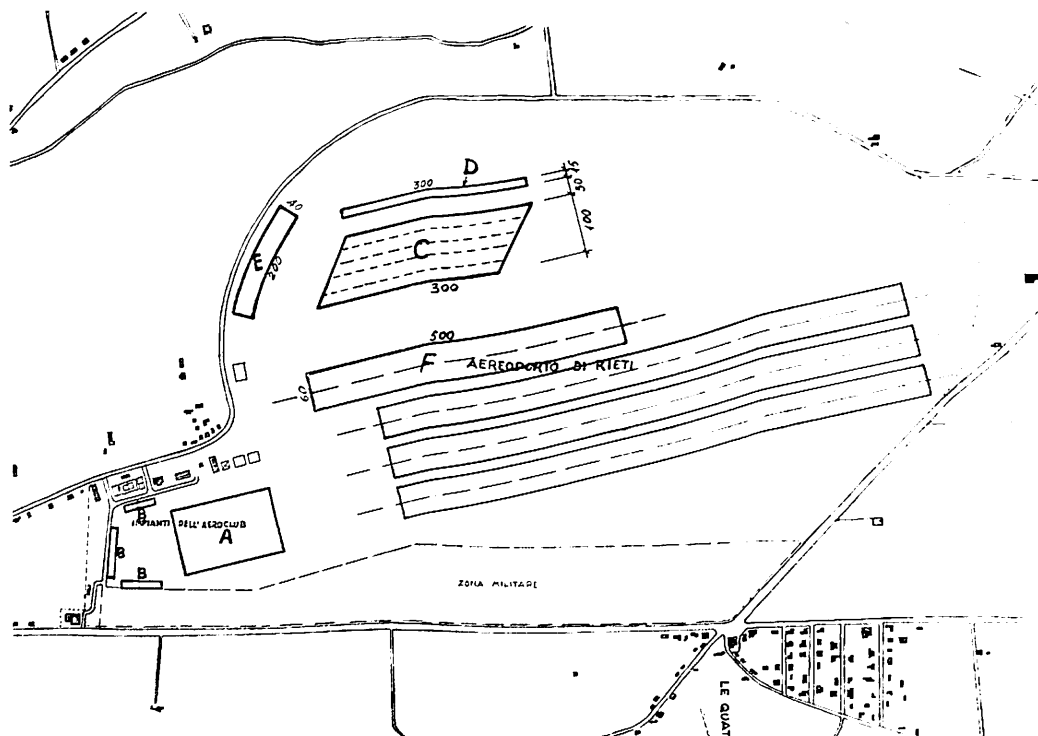
stiche sulla stampa e la RAI-TV. Sarebbe però necessario, in tal caso e limitatamente a quella sola prova, prevedere un rimborso in denaro o in benzina per alleviare le spese di recupero di quei concorrenti che superino un certo limite di distanza.

5.7 Medico sportivo: si ritiene opportuno segnalare che più volte, durante gli scorsi Campionati, si è ravvisata l'opportunità di sottoporre alcuni concorrenti ad un controllo medico, al fine di mettere essi stessi in condizione di valutare meglio l'opportunità o meno di effettuare la prova di gara. In generale, il parere di un medico qualificato potrebbe essere utile anche in relazione alla decisione di effettuare giornate di riposo.

Conscio della difficoltà e dell'onore connesso, lo scrivente ritiene opportuno limitarsi a segnalare il problema, potendo la sensibilità e la cautela degli organizzatori sopperire come sempre è avvenuto.

5.8 Tracciamento traguardo e delimitazione aree di servizio: Sarebbe assai utile disporre (chiedendo in prestito o noleggiandola) di una di quelle carriole a mano che si usano comunemente negli impianti sportivi per tracciare su prato linee in gesso.

Piero Morelli



Quattro equatori (poco meno)

di EGIDIO GALLI

IN CONFIDENZA

Ai primi di luglio il Campionato diventa il pensiero numero uno cosicchè il resto delle intenzioni e dei programmi si contrae e ne rimane condizionato.

L'autopreparazione va condensandosi nel solito quaderno di scuola «a riga unica» mentre l'antico dissidio tra il cuore che vorrebbe essere già sul posto e la mente irritata di non riuscire ad avere luce sui molti dubbi e bromuro sugli spigolosi rovelli, affatica come e più del lavoro muscolare richiesto dalla vangatura dell'orto di casa.

A quel punto di cottura, la SIP ci mette lo zampino e collega alla rete telefonica, togliendolo da un letargo di otto mesi, quell'apparecchio il cui funzionamento non era ormai più atteso da nessun componente la banda familiare. E' così che Piero Morelli mi raggiunge via filo e mi regala un altro rovello, il più grosso: il livello numerico raggiunto dalle iscrizioni è di 87.

E' un po' vero che la lirica «quel vago impallidir...» mi va come un abito su misura: fulmineo, infatti, mi tocca (la telefonata è in corso) il ricordo del Briefing Invernale di Bologna dove mi scappò detto «ch'era un peccato limitare le iscrizioni a Rieti in quanto le dimensioni del terreno, l'organico volovelistico e le esuberanti condizioni meteo d'aggancio consentivano la movimentazione di 70-80 alianti».

Come mancare di coerenza, adesso? Soltanto che a Bologna le cifre venivano fuori per la sicurezza che un post-gara (di una gara andata bene) dà a ogni organizzatore, mentre ora — col microricevitore in mano — tardo a dare l'assenso a Piero perchè quegli 87 me li sto contando uno ad uno, come se li vedessi, e non finiscono mai.

Dico la verità ho detto sì, ma da quel momento e per dieci giorni, ho pregato el **Signur di ciuq** di pur farmi venire un no-

do sulla lingua a condizione... che almeno una decina di quei matti perdesse la strada di Rieti.

La persero in undici e Rieti 1974 allineò... soltanto 76 alianti. Grazie al Cielo.

Ci si trova allora nella condizione dello scampato pericolo e invece di considerare che sono 19 più dell'anno prima, si tira un sospiro: «Meno male, sono 11 meno del previsto».

Fra le molte sfaccettature del nostro brillante volovelistico da mille carati c'è anche questa della dimensione: basta dare una occhiata al crescendo reatino per concludere che tutto è mutato (tranne gli **Stinson L-5**, naturalmente) al tasso del 600% in 17 anni.

anno	classe unica	libera	lega 1	stand.	lega 2	totale
1957	13					13
1958	16					16
1959	25					25
1960	16					16
1961	29					29
1962	23					23
1964	35					35
1965			24		6	30
1966			27		15	42
1967			35		10	45
1968			30		6	36
1969			34		10	44
1970		20		8	13	41
1971		24		17	9	50
1972		26		20	11	57
1973		21		22	14	57
1974		19		32	25	76

E' lì che nasce l'interrogativo interiore della responsabilità: ce la faremo, senza traumi e sbandamenti?

Francamente, bastano dieci giorni passati con questo chiodo in testa per perdere qualche ciuffo di capelli.

Poi, sbarcati dall'automobile dopo dieci ore di viaggio e messi i piedi sul suolo

ospitale dell'aeroporto, la caduta dei capelli si arresta, la digestione riprende secondo le ormai dimenticate regole della lontana adolescenza e il cervello, passato finalmente all'azione, fa giudizio.

Fine del monologo... da non diffondere.

LA COLLABORAZIONE

Il pilota convenuto a Rieti, visto ovviamente dall'altra parte del tavolo, è divenuto un collaboratore. Ci ripenso e completo: veramente un buon collaboratore. Dal rapporto di fiducia 1973 siamo passati alla calda cooperazione 1974.

Molto probabilmente l'attenuazione delle penalità fotografiche, da una parte, l'avvenuta accettazione delle non più nuove regole di rilevamento dei piloni, dall'altra, hanno dato ai piloti non solo più spazio per la parte sostanziosa della gara, cioè il risultato vero, di prova in prova, ma anche predisposizione ad avvicinare gli organizzatori per dare — in suggerimenti e attenzioni — molto di più che in passato.

Ciò ha valorizzato in grande misura il lavoro dell'organico, facilitandone le decisioni e le innovazioni.

Un esempio. La gara, col passar degli anni, ha fatto nascere parecchie abitudini: la cena da Rischione e alla mensa sottufficiali, la sosta serale sotto la tettoia del bar, il piazzamento della roulotte o della tenda nell'angolo «personale», il picchettaggio degli aliante a gruppi cittadini di torinesi, varesini e bergamaschi; la spedizione in brigata al Santa Susanna e via dicendo. Non ultima, per importanza, l'abitudine di piazzare il rimorchio trasporto-aliante il più vicino possibile all'aliante. All'ombra. Col timone orientato verso l'uscita. Magari in sosta vietata.

In quell'intelligente modo che quasi mimetizza il veicolo ma al tempo stesso fa passar la voglia ad altri di accostare il proprio. E' un sottile gioco sui limiti d'ombra, sui mezzi fili di strada e sulle distanze da ostacoli fissi, qualche volta completato dalla creazione di ostacoli mobili. Come nel diabolico gioco delle tre tavollette, lo squadrista fa scivolare, vicini tra di loro, aliante, rimorchio e autovettura.

Ci vuole un pizzico di cattiveria a smontare tanti castelli zingareschi, tanto è vero che nel '73 il coraggio e quel pizzico, appunto, mancarono. Nel '74, prima di sparare il «Via i rimorchi», beh, gli esami di coscienza furono più di uno. Poi, sotto l'incalzar del tempo, s'accende il pensiero tattico: se lo fai quando son qui tutti perdi il fattore sorpresa.

Sabato 27 luglio, al **briefing** presenziano undici piloti e a questi viene rivolto l'invito di piazzare i rimorchi nell'ansa aeroportuale sita al rovescio dell'ultima aviorimessa. Nessuna opposizione, nè in quel momento, nè in tutte le successive giornate.

Invero un problema serio risolto per la collaborazione dei piloti. Forse si rendevano già conto che settanta e più macchine volanti concentrate dove s'era abituati da un decennio a vederne quattro dozzine, rappresentavano una incognita per tutti. Penso sia stato così, perchè la sola corretta opposizione di alcuni si limitò al dire: «Nel rimorchio abbiamo un mucchio di cose utili». E subito dopo, adeguandosi: «Vuol dire che le trasferiremo nell'automobile».

Rieti, lo abbiamo visto tutti, non difetta di spazio; basta, infatti, muoversi in direzione di aree inutilizzate e vincere vecchie pigrizie. L'incendio dell'erba secca, proprio dove erano piazzati i rimorchi, cioè davanti a Rischione, non penso possa far cambiare idea. Pronto ed efficace — tra l'altro — l'intervento dei Vigili del Fuoco militari. Nel '75 bruceremo l'erba prima dell'arrivo dei concorrenti.

A proposito: chi può aver avuto il piro-movente anti-volovelistico?

GLI UOMINI INDISPENSABILI

La tradizione di ringraziare, nel corso della cerimonia di chiusura, i trainer che «col loro oscuro lavoro hanno assicurato il delicato servizio, eccetera» è bene che continui. E' interessante però non fermarsi alla buccia, bensì entrare nella polpa. Occorre infatti sapere che questi piloti, molto modesti quanto entusiasti e spesso assai esperti, hanno una loro gara nella gara dagli aspetti singoli e pericolosi che contrasta, quasi

in continuità, con il rigore che il responsabile delle operazioni di volo pretende che si applichi nella effettuazione del rimorchio dell'aliante e nella discesa in volo libero.

Facciamo due considerazioni.

Eterogenee erano la provenienza e la preparazione 1973 dei trainatori, come eterogenee sono state la provenienza e la preparazione 1974. Il capo-pilota Marchetti li ha tenuti e seguiti l'anno scorso come quest'anno. La maggior parte degli elementi erano gli stessi nelle due annate. Ma cosa è cambiato allora per avere un diverso rendimento (minore) nel 1974?

Possibile dare ascolto alla statistica secondo la quale passando dai 4-5 traini a testa del '73 ai 6-7 del '74 il pilota da brillante diventa opaco? Non credo proprio. Occorre che alcuni piloti trainatori afferrino la vera portata del danno che la falsa competizione interna arreca al servizio rimorchi. Stringere una virata per portare al punto di sgancio il proprio aliante prima di un altro, non serve, anzi non è voluto. Scendere a variometro inchiodato a fondo scala dà per risultato lo scavalco di un collega in planata ma al prezzo — insopportabile — di un colossale salto di temperatura sulla testa dei cilindri con la sicura conseguenza del «fottimento» del motore.

Il responsabile delle operazioni di volo non richiede l'affollamento dei trainatori in rullaggio ottenuto per scavalco tra colleghi ma l'armonia dell'anello percorso da macchine ugualmente interspaziate sia in salita che in discesa, tenuto conto (è qui che il pilota trainatore diventa artista) delle differenti potenze dei motori, del diverso stato di usura degli stessi, nonché del tonnellaggio e della inerzia dell'aliante trainato, che cambia di decollo in decollo sia per il tipo che per la zavorra imbarcata.

Secondo. La **concentrazione** che si richiede ai piloti rimorchiatori, soprattutto — è evidente — ai più giovani di carriera, deve dare questo unico risultato di comportamento: abbandono delle usanze vigenti nel club di appartenenza, quasi tutte di natura individualistica, e accettazione del nuovo ruolo di pilota da re-

parto inserito in una compagine costituita da pari grado, anche se di diversa anzianità, nella quale non c'è posto (e non è richiesta) per la bravura individuale eccedente lo standard.

Lo standard è fissato: condurre alianti di diverse caratteristiche su percorsi omogenei e in tempi tendenzialmente simili, in un solo punto di sgancio e alla quota prefissata, ad una velocità non inferiore a quella richiesta per quel tipo di aliante tenuto conto della sua zavorra.

Ammetto che occorre tempo per preparare gruppi di uomini ma è compito che non può essere accantonato, anche perché di Ercolino con 30.000 traini ce n'è uno solo e lo standard non può essere misurato su di lui.

Questo per la fredda tecnica.

Per il calore del rapporto umano dirò, invece, a onore dei «miei uomini per venti giorni», che bastano le due tornate dei decolli col vento in coda per dare a ciascuno di loro e palesemente il merito non comune di «aver tenuto» con pulito coraggio fino a passare e ripassare sull'alta tensione (possibile che ogni aeroporto abbia, appena fuori recinto, l'alta tensione?) senza nemmeno il margine del decametro.

Questo è volo. Ma il dignitoso nasce quando rivelerò che nessuno è venuto da me a lamentarsi. E ne avrebbe avuto valido motivo, anche se senza rimedio.

Adesso la tabella dei tempi per gli appassionati di cifre:

- 2 agosto:
67 decolli in 76' e 10 trainatori (allenamento).
- 3 agosto:
76 decolli in 80' e 12 trainatori (prima prova),
- 4 agosto:
79 decolli in 76' e 11 trainatori,
- 5 agosto:
73 decolli in 78' e 11 trainatori, 10 da metà partenze,
- 6 agosto:
75 decolli in 72' e 12 trainatori, 11 da metà partenze,
- 8 agosto:
50 decolli in 50' e 13 trainatori,

- 9 agosto:
72 decolli in 62' e 13 trainatori,
- 10 agosto:
74 decolli in 72' e 13 trainatori,
- 11 agosto:
71 decolli in 68' e 12 trainatori,
- 12 agosto:
71 decolli in 59'30" e 13 trainatori,
- 13 agosto:
70 decolli in 65' e 12 trainatori,
- 15 agosto:
66 decolli in 63' e 12 trainatori.

Prima nota: tutte le salite sono a 700 metri.

Seconda nota: la miglior partenza è stata realizzata il giorno 12 agosto al ritmo di un decollo ogni 50". Il primato 1973 era di 52" al decollo per un totale di 54 partenze con 12 trainatori.

E QUELLI STRAORDINARI

Tornato a casa, ho dormito dieci ore per notte e per un mese, ma so di alcuni «squadristi» che hanno prolungato la cura di recupero di un altro mese. Bisogna parlare di questi straordinari uomini (e donne, prego), per due validi motivi: perchè sono straordinari, appunto, e perchè degli altri, dei piloti, non c'è proprio pericolo che si parli poco.

La preparazione degli undici concorrenti dell'A.V.M. si è articolata, oltre che su di un programma di volo collegiale primavera e sulla particolare agenda di ciascuno, su una serie di riunioni settimanali per l'intero organico di piloti e aiutanti nell'esatta misura di 33 tra il 3 novembre 1973 e il 19 luglio 1974.

Dopo Rieti, nella riunione consuntiva del 6 settembre, l'amico Bruni, squadrista di Pogliani, fa un appunto organizzativo (e psicologico) sorprendente: «Potevate, voi anziani, metterci in guardia circa quello che ci aspettava a Rieti! Vi dichiaro che per me e per altri i primi due giorni sono stati traumatici. Quanto bastava per rientrare a casa».

Ciò vuol dire che non sono bastate 33 riunioni per preparare i nuovi squadristi all'urto frontale con la **bagarre** della gara. Gli stessi piloti concorrenti forse non

sanno, o almeno non sanno con esattezza, cosa faccia per loro, cosa debba fare per loro, lo squadrista. Lo intuisce, certamente, ma senza compenetrarsi; e d'altronde ha ben altro da fare.

I piloti finiscono, prima o poi, per unirsi tra di loro i discorsi a tre dimensioni (volano...), mentre i «terrestri» non possono fare a meno di rincatucciarsi nelle due dimensioni. Loro possono riferirsi a termiche, punti bassi, cumuli, sottoventi, traversoni di comune interesse vissuto che estraneano lo squadrista. Ma se la macchina è curata, pulita, spostata, allineata, dotata, tirata, smontata, recuperata, rimontata e ripulita è perchè... i modesti hanno una gran passione, la gran passione volovelistica che dà la forza di superare tutto.

Le vacanze volovelistiche reatine non sempre meritano tale definizione: sovente sono delle efficacissime cure dimagranti senza medaglia finale. Già: quest'anno abbiamo avuto i portoghesi delle medaglie con tanto di tessera di ex-ufficiale esibita come polizza di pegno. Che tristezza...

Bene. Sono convinto profondamente e Rieti '74 lo conferma ancora una volta, che tre quarti dell'interesse che circonda la grande gara si sprigiona dagli squadristi, spesso piloti di ieri, auguriamoci piloti di domani, qualche volta appiedati per aver dato l'aliante a un amico.

Resta il dispiacere degli squadristi retribuiti ai quali, per temperanza di termini, sarebbe meglio riconoscere dieci rimborsi di spesa piuttosto che una retribuzione.

LA DISCIPLINA

Riferendomi a quella di campo, lamento la sregolatezza (con poco genio) degli adolescenti, chiassosi (**transeat**), disordinati (**transeat**) e spreconi d'acqua (pollice verso). Il grido d'allarme sulle riserve d'acqua era assolutamente giustificato e responsabile e il Colonnello Bombardini ha il grande merito d'averlo lanciato a tempo e soprattutto di non aver mollato fin quando non ha trovato la testa del problema, ma lasciatemi dire liberamente della rabbia provata tante e tan-

te sere allorquando, lasciata la linea dopo 7 ore di **quella** temperatura più **quella** polvere, trovavo la doccia gelata resa tale dai giochi acquatici perpetrati dai «nostri» mocciosi per l'intero pomeriggio.

Alla faccia della parsimonia.

La doccia era fattibile alle 6,00 del mattino e me la sono gustata in silenziosa coppia, un paio di volte, con Neubert.

Poi tornavo a dormire (si fa per dire...) fino alle 7,00.

Riferendomi a quella di volo, denuncio l'impossibilità di intervenire nei numerosi ripeti: numerosi, casi di mancata collisione. Non ritengo possa parlarsi di affollamento del cielo, ma ben piuttosto di tolleranza, di saggezza e — lo lascio andare — di civica educazione mancanti.

L'assieme, al contrario, si chiama sicurezza del volo. Purtroppo la gara altera di molto il comportamento del pilota.

Un episodio. Non lontano da Rieti c'è un «roccolo». Di colpo la radio porta — anche a terra — un lamento per un passaggio tanto ravvicinato da provocare appunto l'esclamazione. Risposta testuale: «Non preoccuparti, tanto sono io».

Nella foga può scappare il danneggiamento involontario e allora basta un breve: «Numero tale, scusa». La risposta sgonfia la cosa: «Non è nulla» e permette la prosecuzione cavalleresca della corsa ma è stato captato poche, pochissime volte e ciò è male.

Sulla disciplina dell'uso della radio siamo al palo di partenza, alla barbarie più completa. Gli organizzatori hanno idee precise in proposito, anche se non molte e siccome l'ultima di queste è di imitare i tedeschi nel loro campionato nazionale e di **vietare la radio**, il far sì che questo non avvenga tocca solo ai piloti.

Tolgo direttamente dal quaderno a riga unica: «3 agosto 1974, eliminare le inutili chiamate radio su 122.6 e 123.5. Se la moglie non sente il messaggio ancorchè ripetuto **cinque** volte il medesimo, però, è ascoltato da altre 140 persone.

Che si seccano. Il messaggio per di più è poco tecnico perchè si limita a parlare di un arrivo che entro pochi minuti può essere visto da tutti».

La circuitazione di avvicinamento e di atterraggio è migliorata sul 1973. I residui sono sotto osservazione e possono essere classificati in: manovre cattive fatte occasionalmente da piloti normalmente corretti e manovre pericolose fatte da piloti abituarini.

L'uomo che torna in campo dopo ore di volo e dopo aver dato fondo alle energie, è pronto per la «vacca»: per un nonnulla si trova con la macchina in bassa velocità e a bassa quota e ti regala un atterraggio al traverso delle tre piste senza che tu possa assisterlo per radio. E forse sarebbe peggio. Da non punire. E' da capire. Sulle partaerei atterrano a —1 metro dal ponte e si «spetasciano» sulla poppa della nave. Gli danno un mese di licenza-riposo. Se lo ripescano...

Gli abituarini vanno puniti, senza indulgenza che la vedova non approverebbe sicuramente. L'entrata sul limite del magazzino militare, alle Quattrostrate, con quelle quotine stitiche da cadavere vivente e la viratina chiusa a terra con l'aiuto della brezza (mentre i corretti che circuitano per benino perdono la pista prescelta per il furto che il «nostro» fa a loro danno) è solo un esempio. Avvertenza: è difficile che a terra scappi qualcosa di ciò che avviene nell'area aeroportuale.

Proverbio: pilota avvisato, vedova mancata.

Dimenticavo: uno sotto osservazione è il mio caro amico 61, da Friburgo, grande... abituarino.

IL RACCOLTO

Quando, buttato uno sguardo sul tabellone di Mathilde, scopro che il cumulo delle distanze nette percorse dagli alianti in undici prove (dieci in lega due) è di 156.000 chilometri, penso a un errore di compilazione e rileggo con attenzione i parziali giornalieri. Tutto a posto, la cifra è esatta. E vale quattro anelli equatoriali, poco meno.

Ecco: il dato è colossale e mi viene spontaneo di ricercare il modo più persuasivo per portarlo all'altezza della comune afferrabilità, dato che un poco di propaganda volovelistica la facciamo tutti. Non è

facile. Chi ha faticato a Rieti, giunto in fondo, dice tra sè e sè: che peccato, un paio di prove ci stavano ancora. Ma come ridurre in presentabile relazione dedicata al profano la grande giostra durata tremila ore di volo?

In questa stessa amichevole stesura di appunti la penna si incastra ad ogni pagina e non riesce a manifestare nè bene nè appieno i sentimenti e i propositi che ci legano a Rieti passato e che ci risospingono, puntualmente, verso Rieti avvenire. Gli «operativi» hanno questa limitazione: sono molto più portati a girar tra le eliche che ad avvicinare l'inchiostro alla carta. Il tentativo di far colpo sul profano non è riuscito: non abbiamo trovato la formula.

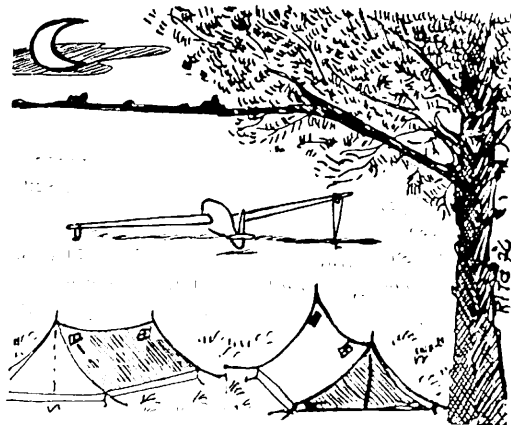
GRATITUDINE

Quest'anno c'erano tutti i vecchi amici dell'organico, meno Giusti, Ringrazio ognuno di loro per la amichevole, franca e incondizionata collaborazione. In partico-

lare desidero esternare sentimenti di riconoscenza per quanti hanno dovuto sopportarmi da vicino: la signora Luciana Passarani al ritmo di sette ore al giorno, Piero Morelli, Plinio Rovesti e i suoi tre simpatici sottufficiali, Angelo Zoli, il Colonnello Bombardini, la signora Mathilde Hofer (hai fatto benissimo a venire tra i matti di Rieti), Angelo-Sandro-Gianni trio da portaerei nucleare, Mancini e tutti i suoi uomini d'officina, Veneri, Pace, Parachini marito e moglie, Verde, la signorina Gabriella Carbone e la signora Amato, Valesio, Fabrizi, De Filippis, Duranti, Nuccio e la signorina D'Alessandro.

Infine, citando la persona di Willy Marchetti quale capo-pilota trainatore, desidero stringere simbolicamente la mano a ciascuno dei piloti rimorchiatori. E si meriterebbero molto di più.

Ai piloti concorrenti, italiani e stranieri, un caldo sentimento di simpatia per aver reso facile quello che in partenza si presentava come una parete di quinto grado.



VENDESI SHK - anno 1970
completo di strumenti e ossigeno

Scrivere a: CASSINELLI

Via C. Ravizza, 58 - 20149 MILANO - Telef. 305241/47

OKYO AI NUMERI!

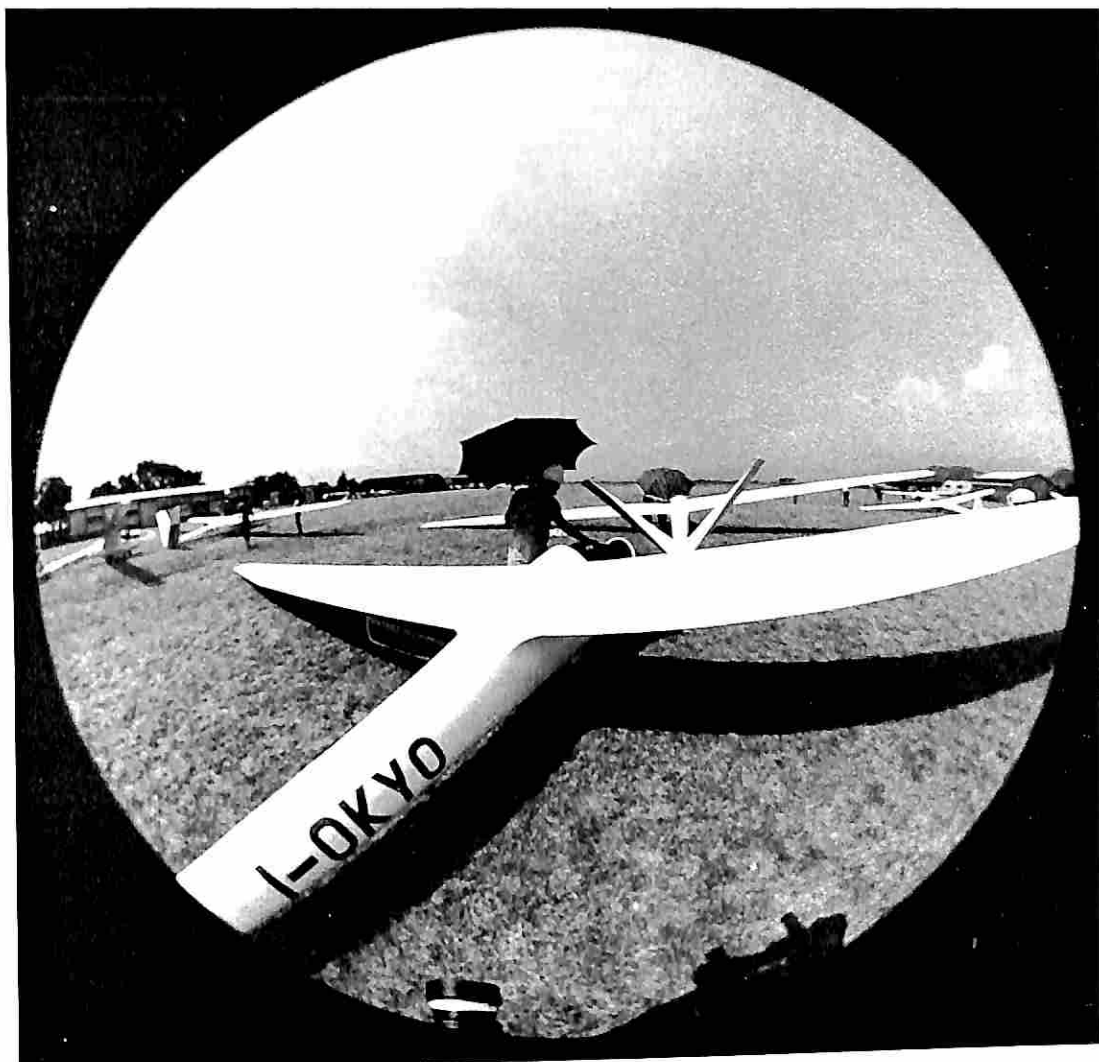


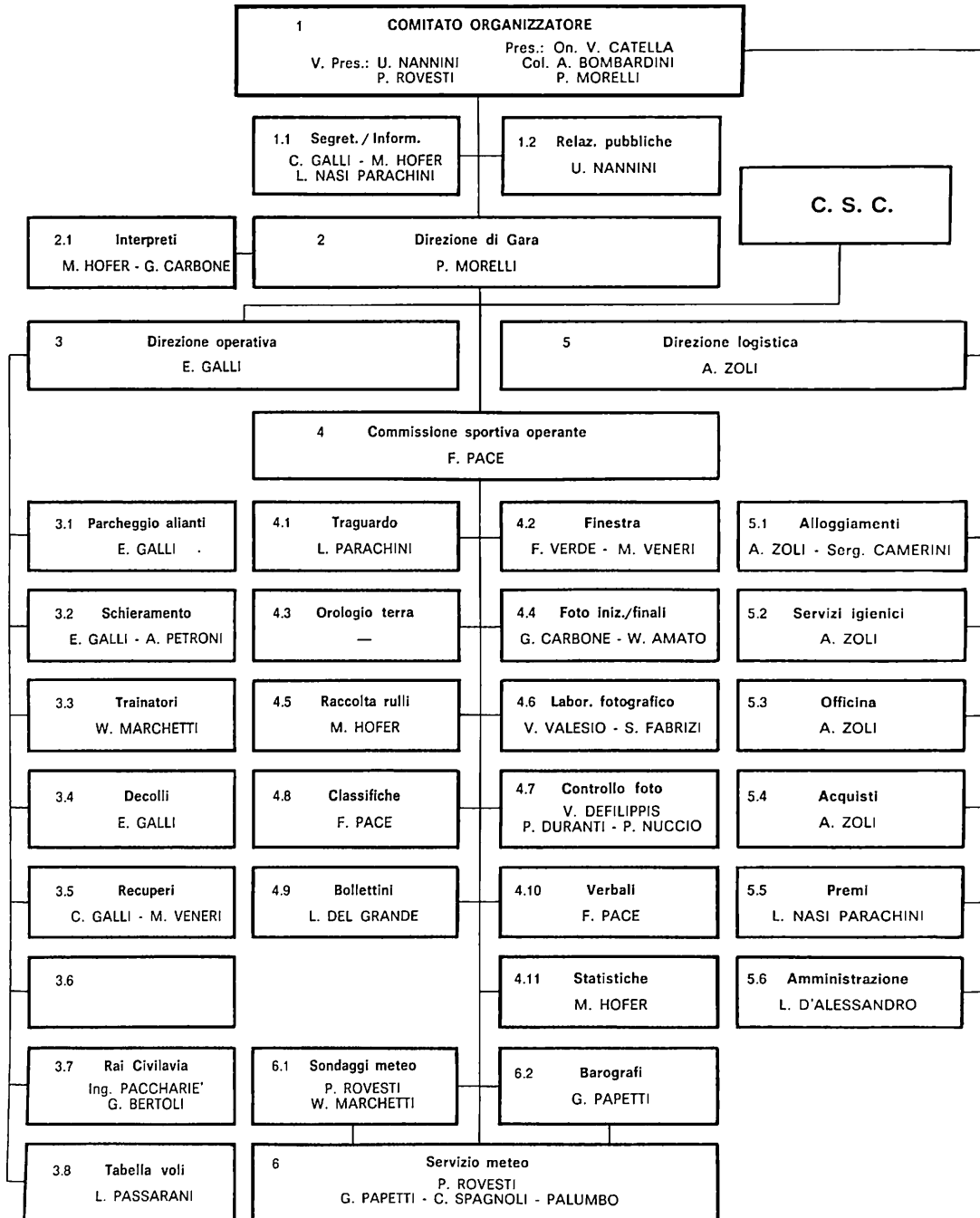
Foto di Vittorio Valesio

Nel comporre le tabelle che seguono siamo certamente incappati in qualche errore.

Invitiamo i più attenti nostri lettori a volerci segnalare, onde poterli rendere noti ai lettori meno attenti.

Per coloro che considerano inutili tutti questi numeri l'invito a saltarli a «piè pari», precisando che hanno solo valore a posteriori per eventuali confronti.

CAMPIONATI ITALIANI 1974



1° PROVA - 3 agosto - da Rieti:

S. STEFANO di S. Km. 66 x 97°
 GUALDO TADINO Km. 90 x 357°
 RIETI Δ di Km. 277,6

STANDARD:

1. Perotti	Km h 101,386
2. Pronzati	97,890
3. Brigliadori	96,969
4. Monti	96,250
5. Dall'Amico	94,182
6. Peter	93,451
7. De Orleans	90,016
8. Nietlispach	87,464
9. Marchisio	86,442
10. Balbis	84,756
11. Gavazzi	83,783
12. Piludu	82,381
13. Gritti	77,350
14. Urbani	76,229
15. Peccolo	74,346
15. Torggler	74,346
17. Maestri	73,934
18. Esposto	73,261
19. Spinelli	73,181
20. Menaldo	73,111
21. Cattaneo	70,106
22. Gussoni	67,666
23. Cairoli	66,580
24. Weber	53,784
25. Nodari	58,669

LIBERA:

1. Vergani	Km/h 121,577
2. Neubert	112,667
3. Nidoli	109,965
4. Villani	109,279
5. Lamera	108,039
6. Manzoni	107,736
7. Puch	105,041
8. Fontana	104,514
8. Orsi A.	104,470
10. Serra	102,562
11. Balzer	100,438
12. Capoferri	97,976
13. Motta	90,146
14. Barazzetti	83,183
15. Mantica - Muzi	81,467
16. Actis	71,871
17. Bougard	78,671

2° PROVA - 4 agosto - da Rieti:

PASSO VIAMAGGIO Km. 152 x 338°
 RIETI A e R di Km. 303

STANDARD:

1. Brigliadori	Km/h 92,771
2. Monti	91,749
3. Dall'Amico	85,099
4. Peter	82,917
5. Balbis	82,293
6. Nietlispach	81,028
7. Menaldo	80,627
8. Gavazzi	80,330
9. Gloeckl	79,894
10. Urbani	79,731
11. Cibic	79,550
12. Piludu	78,935
13. De Orleans	78,764
14. Cairoli	74,275
15. Pronzati	74,174
16. Perotti	73,110
17. Cattaneo	70,148
18. Peccolo	70,062
19. Gussoni	68,030
20. Caimotto	66,581
21. Agresta	66,290
22. Maestri	65,786
23. Brigliadori	63,819
24. Marchisio	Km. 303
24. Gritti	303
24. Torggler	303
24. Esposto	303
24. Weber	303
24. Nodari	303
24. Ferrari	303

LIBERA:

PASSO VIAMAGGIO Km. 152 x 338°
 COSTACCIARO Km. 104 x 354°
 RIETI Δ di Km. 315,4

1. Vergani	Km/h 101,696
2. Neubert	99,995
3. Lamera	96,069
4. Orsi A.	95,527
5. Villani	93,916
6. Manzoni	93,815
7. Fontana	93,352
8. Nidoli	93,023
9. Serra	91,827
10. Orsi G.	84,225
11. Balzer	79,826
12. Motta	78,053
13. Puch	74,937
14. Rasero	64,051
15. Actis	62,383
16. Bourgard	57,951

3^a PROVA - 5 agosto - da Rieti:

ROCCACASALE Km. 92 x 111°
 CASTELLUCCIO Km. 54 x 33°
 RIETI Δ di Km. 240,9

STANDARD:

1. Peter	Km/h 89,277
2. Gavazzi	83,149
3. Dall'Amico	83,005
4. Gloeckl	81,141
5. Pronzati	77,425
6. De Orleans	76,876
7. Piludu	76,348
8. Marchisio	75,887
9. Briigliadori	74,807
10. Caimotto	74,775
11. Monti	74,499
12. Gritti	73,795
13. Nietlispach	69,663
14. Perotti	68,829
15. Menaldo	67,780
16. Maestri	65,191
17. Ferrari	64,850
18. Cattaneo	64,666
19. Cibic	64,036
20. Gussoni	63,409
21. Agresta	63,293
22. Spinelli	60,075
23. Balbis	Km. 222
24. Torggler	222

LIBERA:

1. Neubert	Km/h 100,480
2. Vergani	91,192
3. Lamera	88,929
4. Nidoli	84,791
5. Orsi A.	84,559
6. Serra	83,954
7. Manzoni	78,356
8. Capoferri	77,391
9. Bourgard	75,314
10. Balzer	75,125
11. Motta	73,482
12. Actis	68,351
13. Puch	62,862
14. Mantica - Muzi	59,363
15. Villani	55,578

4^a PROVA - 6 agosto - da Rieti:

CELANO Km. 69 x 123°
 MEGGIANO Km. 43 x 2°
 RIETI Δ di Km. 207,6

STANDARD:

1. Monti	Km/h 97,072
2. Briigliadori	96,334
3. Peter	96,235
4. De Orleans	94,758
5. Marchisio	91,409
6. Perotti	91,186
7. Nietlispach	90,831
8. Gritti	87,339
9. Gavazzi	84,966
10. Pronzati	83,077
11. Gloeckl	81,929
12. Ferrari	81,607
13. Menaldo	79,086
14. Cattaneo	76,238
15. Briigliadori	75,843
16. Balbis	74,751
17. Cibic	73,292
18. Esposto	72,878
19. Maestri	72,419
20. Dall'Amico	71,204
21. Bucceri	70,446
22. Piludu	69,716
23. Spinelli	68,084
24. Caimotto	68,066
25. Cairoli	67,751
26. Agresta	66,314
27. Peccolo	72,778
28. Gussoni	64,389
29. Weber	60,422
30. Torggler	58,764
31. Nodari	50,168

LIBERA:

CELANO Km. 69 x 123°
 FOLIGNO Km. 59 x 349°
 RIETI Δ di Km. 244,1

1. Manzoni	Km/h 94,277
2. Neubert	89,296
3. Vergani	87,517
4. Orsi A.	86,399
5. Lamera	85,766
6. Nidoli	85,699
7. Actis	84,904
8. Puch	84,431
9. Capoferri	84,253
10. Orsi G.	83,620
11. Fontana	78,756
12. Motta	78,091
13. Villani	78,022
14. Serra	75,275
15. Balzer	72,000
16. Bourgard	70,976
17. Mantica - Muzi	69,776
18. Rasero	59,168

5' PROVA - 8 agosto - da Rieti:

PESCIASSEROLI Km. 103 x 132
RIETI A e R di Km. 207,8

STANDARD:

1. Peter	Km h 94,682
2. Perotti	88,509
3. Balbis	88,175
4. Gussoni	87,803
5. Dall'Amico	86,905
6. Pronzati	85,878
7. Briogliadori	85,730
8. De Orleans	84,338
9. Gloeckl	82,991
10. Monti	82,789
11. Nietlispach	78,638
12. Bucceri	78,104
13. Peccolo	76,703
14. Maestri	67,328
15. Menaldo	66,943
16. Spinelli	62,996
17. Briogliadori	61,003
18. Gritti	57,847
19. Torggler	52,857
20. Piludu	49,962
21. Marchisio	48,120
22. Ferrari	41,060
23. Esposto	Km. 156,7
24. Cattaneo	151,5
25. Cibic	146,9
25. Nodari	146,9
27. Urbani	143,3
27. Agresta	143,3
29. Weber	142,1

LIBERA:

RIVISONDOLI Km. 118 x 121"
RIETI A e R di Km. 236,4

1. Vergani	Km/h 104,653
2. Fontana	96,786
3. Neubert	95,526
4. Orsi A.	85,868
5. Orsi G.	84,387
6. Balzer	77,395
7. Mantica - Muzi	74,784
8. Motta	70,655
9. Villani	60,849
10. Lamera	58,936
11. Bougard	55,927
12. Puch	49,583
13. Rasero	43,343
14. Serra	Km. 211,8
15. Nidoli	194,4
16. Manzoni	177,8
17. Actis	175,2

6' PROVA - 9 agosto - da Rieti:

GUALDO TADINO Km. 90 x 357"
RIETI A e R di Km. 178,8

STANDARD:

1. Peter	Km/h 99,518
2. Nietlispach	96,823
3. Briogliadori	95,871
4. Gloeckl	93,613
5. De Orleans	93,179
6. Pronzati	91,771
7. Piludu	91,497
8. Monti	89,487
9. Marchisio	88,955
10. Dall'Amico	88,820
11. Spinelli	88,296
12. Perotti	88,187
13. Peccolo	86,146
14. Balbis	85,244
15. Cattaneo	83,704
16. Maestri	80,179
17. Caimotto	79,008
18. Bucceri	78,795
19. Gritti	78,164
20. Cairoli	76,556
21. Briogliadori	75,772
22. Agresta	73,648
23. Ferrari	73,429
24. Gussoni	71,306
25. Esposto	69,250
26. Cibic	66,606
27. Menaldo	64,874
28. Weber	64,639
29. Urbani	64,195
30. Nodari	44,518

LIBERA:

UMBERTIDE Km. 107 x 337"
RIETI A e R di Km. 212,4

1. Vergani	Km/h 110,036
2. Neubert	99,770
3. Fontana	97,918
4. Nidoli	95,820
5. Lamera	95,330
6. Orsi A.	94,939
7. Puch	92,125
8. Manzoni	91,937
9. Villani	91,849
10. Serra	90,737
11. Orsi G.	90,362
12. Capoferri	82,592
13. Actis	80,455
14. Bougard	79,800
15. Mantica - Muzi	78,796
16. Motta	77,929
17. Balzer	77,621
18. Rasero	71,348

7ª PROVA - 10 agosto - da Rieti:

PESCASSEROLI Km. 103 x 132°
 PASSO VIAMAGGIO Km. 152 x 338'
 RIETI Δ di Km. 504,6

STANDARD:

1. Peter	Km/h 89,065
2. Gloeckl	77,535
3. Piludu	72,126
4. Pronzati	Km. 491,9
5. Marchisio	467,8
5. Briogliadori	467,5
5. Monti	467,5
5. De Orleans	467,5
5. Nietlispach	467,5
5. Dall'Amico	467,5
5. Balbis	467,5
5. Maestri	467,5
5. Gussoni	467,5
5. Peccolo	467,5
5. Spinelli	467,5
5. Briogliadori	467,5
5. Cairoli	467,5
5. Esposto	467,5
5. Bucceri	467,5
20. Torggler	463,9
21. Cibic	461,1
22. Gritti	444,5
22. Ferrari	444,5
24. Agresta	425,9
25. Weber	279,5
26. Urbani	204,7
27. Perotti	183,9
27. Nodari	183,9

LIBERA:

1. Neubert	Km/h 97,507
2. Lamera	91,676
3. Fontana	90,974
4. Manzoni	80,995
5. Puch	77,614
6. Bourgard	77,485
7. Orsi G.	Km. 504,5
8. Orsi A.	467,5
8. Nidoli	467,5
8. Villani	467,5
8. Serra	467,5
8. Balzer	467,5
8. Motta	467,5
8. Capoferri	467,5
15. Mantica - Muzi	279,8
16. Actis	183,9
17. Vergani	103,9

8ª PROVA - 11 agosto - da Rieti:

UMBERTIDE Km. 107 x 337°
 RIETI A e R di Km. 212,4

STANDARD:

1. Briogliadori	Km. 113,8
2. Peter	113,2
3. Perotti	100,2
3. Briogliadori	100,2
5. Gloeckl	93,6
6. Monti	79,6
6. De Orleans	79,6
6. Pronzati	79,6
6. Nietlispach	79,6
6. Dall'Amico	79,6
6. Piludu	79,6
6. Balbis	79,6
6. Marchisio	79,6
6. Maestri	79,6
6. Gussoni	79,6
6. Peccolo	79,6
6. Spinelli	79,6
6. Menaldo	79,6
6. Cibic	79,6
6. Cattaneo	79,6
6. Weber	79,6
6. Cairoli	79,6
6. Ferrari	79,6
6. Agresta	79,6
6. Urbani	79,6
6. Bucceri	79,6
6. Nodari	79,6
28. Caimotto	73,6

LIBERA:

1. Neubert	Km/h 74,519
2. Puch	70,774
3. Bourgard	62,020
4. Vergani	Km. 132,8
5. Orsi A.	112,2
6. Rasero	89
7. Lamera	79,6
7. Fontana	79,6
7. Nidoli	79,6
7. Villani	79,6
7. Serra	79,6
7. Balzer	79,6
7. Actis	79,6
7. Mantica - Muzi	79,6
15. Manzoni	77,6

9° PROVA - 12 agosto - da Rieti:

BARISCIANO	Km. 62 x 101'
ASSISI	Km. 75 x 345'
RIETI	Δ di Km. 250

STANDARD:

1. De Orleans	Km/h 114,606
2. Peter	113,910
3. Briigliadori	111,510
4. Monti	110,443
5. Pronzati	107,258
6. Gloeckl	106,762
7. Nietlispach	105,957
8. Perotti	105,882
9. Marchisio	102,215
10. Cairoli	101,592
11. Cattaneo	100,863
12. Peccolo	96,764
13. Gritti	96,401
14. Piludu	95,329
15. Caimotto	94,817
16. Bucceri	93,760
17. Ferrari	93,100
18. Spinelli	92,688
19. Agresta	90,625
20. Menaldo	90,425
21. Balbis	87,404
22. Cibic	86,755
23. Torggler	81,551
24. Maestri	74,689
25. Nodari	71,531
26. Weber	67,904
27. Briigliadori	75,276
28. Gussoni	Km. 238,6
28. Esposto	238,6

LIBERA:

1. Fontana	Km/h 123,069
2. Vergani	116,204
3. Villani	115,994
4. Serra	114,928
5. Lamera	114,344
6. Neubert	113,094
7. Nidoli	111,566
8. Manzoni	110,769
9. Orsi A.	109,356
10. Balzer	97,392
11. Puch	96,868
12. Bourgard	96,246
13. Capoferri	92,006
14. Mantica - Muzi	82,184
15. Actis	77,134

10° PROVA - 13 agosto - da Rieti:

GOLA DI POPOLI	Km. 88 x 106'
QUADREGGIANA	Km. 88 x 004'
RIETI	Δ di Km. 310,2

STANDARD:

1. Perotti	Km/h 85,875
2. De Orleans	85,759
3. Nietlispach	78,642
4. Monti	77,276
5. Peter	76,957
6. Dall'Amico	74,024
7. Bucceri	72,931
8. Marchisio	72,722
9. Briigliadori	80,898
10. Gloeckl	70,607
11. Piludu	70,527
12. Balbis	70,460
13. Pronzati	75,378
14. Peccolo	63,988
15. Briigliadori	71,429
16. Maestri	70,634
17. Cairoli	61,069
18. Menaldo	65,751
19. Torggler	55,547
20. Ferrari	51,512
21. Agresta	Km. 224,5
21. Weber	224,5
23. Caimotto	207,5

LIBERA:

1. Vergani	Km/h 87,723
2. Neubert	84,960
3. Orsi A.	81,317
4. Nidoli	79,110
10. Capoferri	78,438
5. Lamera	74,827
6. Manzoni	74,802
7. Serra	74,597
8. Puch	69,125
9. Balzer	69,057
11. Bourgard	Km. 223,2
12. Villani	114,1
13. Actis	110,6

11^a PROVA - 15 agosto - da Rieti:

ALIANTI IN GARA

PESCASSEROLI Km. 103 x 132"
 CASTELLUCCIO Km. 54 x 33'
 RIETI Δ di Km. 280,3

STANDARD:

1. Peter	Km/h 96,213
2. Pronzati	96,167
3. Perotti	95,026
4. Balbis	93,063
5. De Orleans	90,745
6. Ferrari	89,808
7. Dall'Amico	88,656
8. Gloeckl	88,570
9. Marchisio	88,183
10. Brigliadori	83,354
11. Peccolo	82,956
12. Caimotto	82,725
13. Cattaneo	81,919
14. Gritti	78,096
15. Brigliadori	76,203
16. Menaldo	74,077
17. Maestri	74,039
18. Bucceri	73,763
19. Piludu	71,384
19. Urbani	71,343
21. Agresta	66,413
22. Torggler	64,985

STANDARD

Libelle	15
Cirrus	8
ASW 15	6
diversi	3
<hr/>	
	32

LIBERA

Kestrel 604	4
Kestrel 17	5
ASW 17	3
Nimbus 2	2
diversi	5
<hr/>	
	19

LIBERA:

1. Vergani	Km/h 114,969
2. Neubert	111,636
3. Villani	109,874
4. Serra	103,125
5. Nidoli	107,900
6. Orsi A.	98,910
7. Lamera	98,591
8. Fontana	91,985
9. Mantica - Muzi	89,489
10. Puch	87,005
11. Capoferri	82,718
12. Balzer	79,813
13. Manzoni	75,553
14. Actis	75,327
15. Bourgard	61,160

LEGA DUE

Libelle St.	5
ASW 15	3
A 3	2
Cirrus 18	2
diversi	13
<hr/>	
	25

ENTI PARTECIPANTI

	Standard	Libera	Lega 2	Totale	1973
AVAL - VARESE	4	5	4	13	9
AERO CLUB TORINO	5	4	2	11	9
AVM - MILANO	5	—	6	11	7
AVA - VALBREMBO	4	2	2	8	7
AERO CLUB FERRARA	—	1	4	5	2
GVA - L'AQUILA	3	—	1	4	2
AERO CLUB VICENZA	2	—	2	4	3
AERO CLUB BOLZANO	2	—	1	3	1
AERO CLUB ROMA	2	—	1	3	1
AERO CLUB BOLOGNA	—	1	1	2	1
CPV - MILANO	1	1	—	2	2
GVV VALZANIA - COMO	—	2	—	2	2
GVP - PADOVA	1	—	—	1	1
AERO CLUB AOSTA	—	—	1	1	2
AERO CLUB RIETI	—	—	—	—	1
GERMANIA OCCIDENTALE	2	1	—	3	1
AUSTRIA	—	1	—	1	2
BELGIO	—	1	—	1	—
SVIZZERA	1	—	—	1	1
INGHILTERRA	—	—	—	—	2
	<hr style="border: 1px solid black;"/>				
	32	19	25	76	56
1973	22	20	14	56	

CLASSE STANDARD - «Coppa Ettore Cattaneo»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a 3/8				2 ^a 4/8				3 ^a 5/8				4 ^a 6/8				5 ^a 8/8				6 ^a 9/8				7 ^a 10/8				8 ^a 11/8				9 ^a 12/8	10 ^a 13/8	11 ^a 15/8	Punteggio finale	%	Class.
					△ 277,6	303,0	△ 240,9	△ 207,6	207,8	178,8	504,6	212,4	250,0	310,2	280,3																											
1	Peter E.	LIBELLE	61	Germania Occ.	6	912	4	889	1	1.000	3	988	1	1.000	1	1.000	2	995	2	993	5	906	1	1.000	10.683	97,1	1															
2	Brigliadori L.	CIRRUS	78	AVM Milano	3	951	1	1.000	9	839	2	990	7	909	3	950	5	852	1	1.000	3	967	9	848	10	853	10.159	92,3	2													
3	De Orleans A.	ASW 15	86	GVA Roma	7	873	13	843	6	862	4	968	8	895	5	914	5	852	6	699	1	1.000	2	997	5	937	9.840	89,4	3													
4	Pronzati A.	LIBELLE 203	22	AVAL Varese	2	961	15	791	5	868	10	804	6	910	6	895	4	896	6	699	5	922	13	790	2	999	9.535	86,7	4													
5	Perotti N.	ASW 15	10	Ae.C. Torino	1	1.000	16	780	14	762	6	918	2	937	12	846	27	335	3	880	8	907	1	1.000	3	986	9.361	85,1	5													
6	Monti R.	CIRRUS	42	AVAL Varese	4	943	2	988	11	836	1	1.000	10	879	8	864	5	852	6	699	4	956	4	909	26	185	9.111	82,8	6													
7	Gloeckl J.	LS 1.D	58	Germania Occ.	29	0	9	855	4	909	11	788	9	881	4	920	2	982	5	822	6	917	10	840	8	913	8.827	80,2	7													
8	Nietlispach H.	LIBELLE	611	Svizzera	8	845	6	868	13	782	7	913	11	837	2	963	5	852	6	699	7	908	3	924	25	191	8.782	79,8	8													
9	Piludu F.	CIRRUS	14	Ae.C. Roma	12	788	12	845	7	856	22	618	20	545	7	891	3	974	6	699	14	795	11	839	19	716	8.566	77,9	9													
10	Balbis C.	LIBELLE	6	AVA Valbrembo	10	815	5	882	23	372	16	688	3	934	14	806	5	852	6	699	21	711	12	838	4	964	8.561	77,8	10													
11	Marchisio G.	ASW 15	45	Ae.C. Torino	9	834	24	377	8	851	5	921	21	527	9	856	5	852	6	699	9	868	8	862	9	908	8.555	77,7	11													
12	Dall'Amico P.	ASW 15.B	4	Ae.C. Torino	5	920	3	914	3	930	20	639	5	921	10	854	5	852	6	699	30	0	6	875	7	915	8.518	77,4	12													
13	Peccolo L.	CIRRUS	79	Ae.C. Torino	15	699	18	745	28	233	27	561	13	817	13	818	5	852	6	699	12	810	14	770	11	849	7.853	71,4	13													
14	Maestri G.	LIBELLE	56	AVM Milano	17	694	22	698	16	732	19	656	14	722	16	737	5	852	6	699	24	575	16	740	17	747	7.852	71,4	14													
15	Menaldo A.	CIRRUS	33	Ae.C. Vicenza	20	685	7	864	15	761	13	749	15	718	27	528	30	189	6	699	20	743	18	688	16	747	7.371	67,0	15													
16	Gritti A.	LIBELLE	11	AVA Valbrembo	13	732	24	377	12	828	8	864	18	625	19	709	22	809	29	459	13	806	24	169	14	793	7.171	65,2	16													
17	Brigliadori R.	LIBELLE	46	AVM Milano	28	77	23	676	25	315	15	698	17	658	21	677	5	852	3	880	27	482	15	748	15	771	6.834	62,1	17													
18	Ferrari G.A.	LIBELLE	41	GVA L'Aquila	29	0	24	377	17	728	12	784	22	455	23	645	22	809	6	699	17	771	20	539	6	927	6.734	61,2	18													
19	Cattaneo M.	ASW 15.B	76	Ae.C. L'Aquila	21	652	17	746	18	726	14	709	24	308	15	785	31	0	6	699	11	854	27	156	13	837	6.472	58,8	19													
20	Agresta P.	LIBELLE	AW	CPV Milano	27	290	21	703	21	710	26	570	27	291	22	648	24	775	6	699	19	745	21	332	21	659	6.422	58,4	20													
20	Cairolì G.	LIBELLE	17	AVM Milano	23	612	14	793	25	315	25	590	32	0	20	687	5	852	6	699	10	862	17	739	23	273	6.422	58,4	20													
22	Gussoni R.	CIRRUS	34	AVA Valbrembo	22	625	19	723	20	712	28	543	4	930	24	616	5	852	6	699	28	256	29	147	24	264	6.367	57,9	22													
23	Spinelli B.	LIBELLE	8	AVA Valbrembo	19	686	31	303	22	675	23	595	16	678	11	847	5	852	6	699	18	767	26	160	NP	0	6.262	56,9	23													
24	Caimotto G.	LIBELLE	40	Ae.C. Torino	26	323	20	706	9	839	24	595	30	166	17	721	29	236	28	467	15	789	23	306	12	846	6.194	56,3	24													
25	Bucceri A.	PHOEBUS B	104	GPV Padova	NP	0	NP	0	NP	0	21	628	12	831	18	718	5	852	6	699	16	778	7	864	18	743	6.113	55,5	25													
26	Torggler H.	ASW 15.B	16	Ae.C. Bolzano	15	699	24	377	23	372	30	465	19	575	31	63	20	845	29	459	23	648	19	681	22	643	5.827	52,9	26													
27	Cibic S.	LIBELLE	21	Ae.C. Vicenza	29	0	11	852	19	719	17	668	25	299	26	552	21	840	6	699	22	704	27	156	28	74	5.563	50,5	27													
28	Urbani P.	LIBELLE	91	GVA L'Aquila	14	720	10	854	28	233	32	151	27	291	29	519	26	373	6	699	30	0	31	0	19	716	4.556	41,4	28													
29	Esposito V.	LIBELLE	13	AVM Milano	18	687	24	377	25	315	18	662	23	319	25	588	5	852	29	459	28	256	30	28	NP	0	4.543	41,3	29													
30	Weber G.	FOKA	W	Ae.C. Bolzano	24	470	24	377	28	233	29	488	29	289	28	525	25	509	6	699	26	503	21	332	NP	0	4.425	40,2	30													
31	Nodari R.	CIRRUS	1015	AVAL Varese	25	424	24	377	31	60	31	245	25	299	30	251	27	335	6	699	25	542	25	163	27	175	3.570	32,4	31													
32	Gavazzi M.	CIRRUS	X	AVAL Varese	11	804	8	860	2	932	9	831	31	78	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	3.505	31,8	32											

CLASSE LIBERA - «Coppa Claudio Ambrosini»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1° 3/8 △ 277,6	2° 4/8 △ 315,4	3° 5/8 △ 240,9	4° 6/8 △ 244,1
1	Neubert W.	ASW 17	WN	Germania Occ.	2 908	2 979	1 1.000	2 926
2	Vergani W.	NIMBUS 2	SS	AVAL Varese	1 1.000	1 1.000	2 892	3 899
3	Orsi Adele	KESTREL 604	32	AVAL Varese	8 824	4 925	5 815	4 883
4	Lamera F.	ASW 17	F	Ae.C. Torino	5 861	3 931	3 866	5 874
5	Puch S.	KESTREL 17	PS	Austria	7 830	13 673	13 563	8 854
6	Nidoli G.	KESTREL 604	V7	AVAL Varese	3 880	8 894	4 818	6 873
7	Manzoni R.	KESTREL 17	36	AVAL Varese	6 857	6 904	7 743	1 1.000
8	Serra S.	KESTREL 17	68	Ae.C. Bologna	10 804	9 879	6 803	14 718
9	Fontana V.	NIMBUS 2	VF	AVAL Varese	8 824	7 898	16 54	11 769
10	Villani G.	KESTREL 604	98	Ae.C. Ferrara	4 873	5 905	15 479	13 759
11	Balzer M.	KESTREL 17	12	AVA Valbrembo	11 782	11 732	10 706	15 669
12	Bourgard P.	DIAMANT 18	2	Belgio	17 458	16 465	9 708	16 654
13	Capoferri S.	ASW 17	SC	AVA Valbrembo	12 757	17 149	8 732	9 851
14	Mantica-Muzi	CALIF A.21	3	CPV Milano	15 587	17 149	14 523	17 636
15	Actis F.	KESTREL 17	44	Ae.C. Torino	16 488	15 519	12 627	7 861
16	Motta C.	SHK	171	Ae.C. Torino	13 676	12 711	11 687	12 760
17	Orsi G.	KESTREL 604	26	«Valzania» Como	18 0	10 786	17 45	10 842
18	Rasero D.	PHOEBUS 17	111	Ae.C. Torino	18 0	14 539	18 0	18 479
19	Barazzetti G.	KESTREL 19	A1	«Valzania» Como	14 604	NP 0	NP 0	NP 0

5° 8/8 ←→ 236,4	6° 9/8 ←→ 212,4	7° 10/8 △ 504,6	8° 11/8 ←→ 212,4	9° 12/8 △ 250,0	10° 13/8 △ 310,2	11° 15/8 △ 280,3	Punteggio finale	%	Class.
3 912	2 869	1 1.000	1 1.000	6 894	2 972	2 962	10.422	94,7	1
1 1.000	1 1.000	17 148	4 533	2 927	1 1.000	1 1.000	9.399	85,4	2
4 819	6 808	8 667	5 450	9 854	3 936	6 817	8.798	79,9	3
10 558	5 813	2 972	7 319	5 907	5 871	7 813	8.785	79,8	4
12 468	7 772	5 905	2 988	11 721	8 814	10 681	8.269	75,1	5
15 323	4 819	8 667	7 319	7 877	4 914	5 819	8.203	74,5	6
16 297	8 770	4 921	15 311	8 869	6 871	13 550	8.092	73,5	7
14 352	10 754	8 667	7 319	4 913	7 869	4 865	7.948	72,2	8
2 924	3 847	3 969	7 319	1 1.000	15 98	8 738	7.439	67,6	9
9 577	9 769	8 667	7 319	3 925	12 175	3 942	7.390	67,1	10
6 737	17 588	8 667	7 319	10 726	9 814	12 599	7.339	66,7	11
11 529	14 615	6 904	3 959	12 714	11 342	15 388	6.736	61,2	12
18 47	12 651	8 667	6 0	13 669	10 807	11 632	5.962	54,2	13
7 711	15 602	15 399	7 319	14 564	14 135	9 709	5.334	48,5	14
17 292	13 624	16 262	7 319	15 510	13 169	14 547	5.218	47,4	15
8 672	16 591	8 667	16 0	NP 0	NP 0	NP 0	4.767	43,3	16
5 804	11 750	7 720	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	3.947	35,8	17
13 408	18 508	18 0	6 357	16 0	16 73	16 0	2.364	21,5	18
NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	NP 0	604	5,5	19

LEGA DUE - «Coppa Aldo Tait»

Class.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1° 3/8			2° 4/8			3° 5/8			Punteggio finale	Class.	Club											
					←→	←→	△ 168,3	←→	←→	←→	←→	←→	←→				←→	←→	←→	←→	←→	←→	←→				
					167,2	208,0			116,2			106,6	303,0			116,2	132,0	204,5	163,3								
1	Grazioli P.	CIRRUS 18	66	Ae.C. Vicenza	3	934	5	950	1	1.000	1	1.000	2	863	1	1.000	13	372	1	1.000	10	826	8	712	8.657	1	
2	Toschi P.	ASW 15	101	Ae.C. Ferrara	8	879	2	999	4	924	2	955	3	841	3	878	11	453	4	838	2	972	16	378	8.117	2	
3	Bulgheroni G.	A.2	16	AVAL Varese	16	769	13	835	9	810	9	650	16	512	2	962	4	950	13	642	9	839	1	1.000	7.979	3	
4	Trentini F.	A.3	83	AVM Milano	1	1.000	6	926	7	835	6	710	5	803	3	878	10	455	11	681	1	1.000	10	617	7.905	4	
5	Villa L.	LIBELLE St.	57	AVM Milano	9	869	7	924	6	864	3	784	4	813	3	878	13	372	5	829	3	953	13	565	7.951	5	
6	Caraffini A.	SKYLARK 4	39	AVAL Varese	10	865	4	963	13	375	11	552	9	706	3	878	2	998	3	859	5	917	10	617	7.730	6	1
7	Armani G.	SHK	20	AVA Valbrembo	7	881	9	893	5	911	16	437	1	1.000	3	878	13	372	10	754	4	918	13	565	7.609	7	
8	Massoni G.	LIBELLE St.	53	AVM Milano	11	856	10	889	8	818	8	683	18	486	15	802	13	372	12	653	7	869	3	976	7.404	8	
9	Bresciani G.	A.3	YY	Ae.C. Ferrara	17	765	14	791	10	804	13	511	20	440	13	866	7	787	18	445	8	858	5	910	7.177	9	
10	Costa - Costa	LIBELLE St.	89	AVAL Varese	21	254	12	881	2	983	7	686	10	662	3	878	13	372	2	954	6	873	10	617	7.160	10	
11	Viscardi P.	CIRRUS St.	75	AVM Milano	12	831	8	896	13	375	4	750	6	762	15	802	22	0	14	591	14	672	6	884	6.563	11	
12	Paolillo U.	E.C. 41	27	Ae.C. Aosta	13	790	15	510	19	129	5	723	11	645	22	687	1	1.000	15	773	18	0	4	924	5.981	12	2
13	Varetti - Grinza	Ka. 6E	E	Ae.C. Torino	20	534	21	294	11	779	17	381	15	535	21	719	3	973	22	158	12	691	7	865	5.929	13	3
14	Ferorelli F.	ZUGVOGEL	69	GVA L'Aquila	6	902	15	510	2	983	22	185	14	550	15	802	13	372	7	796	11	751	17	0	5.851	14	
15	Pagnoni N.	CIRRUS 18	122	Ae.C. Vicenza	14	782	3	990	16	262	21	246	13	589	3	878	8	494	8	755	17	85	9	629	5.710	15	
16	Borellini G.	ASW 15.B	28	AVAL Varese	2	984	19	370	19	129	22	185	17	489	3	878	13	372	19	438	15	378	2	997	5.220	16	
17	Ferrari - Zauli	BERGFALKE	FZ	Ae.C. Roma	21	254	NP	0	12	777	18	372	19	477	20	740	6	856	16	518	13	673	15	529	5.196	17	4
18	Magni V.	KESTREL 17	93	Ae.C. Ferrara	4	920	1	1.000	19	129	19	331	7	725	13	866	22	0	6	828	18	0	17	0	4.789	18	
19	Pogliani G.	SF.26 St.	65	AVM Milano	19	702	17	416	18	139	10	560	12	598	3	878	13	372	17	511	18	0	17	0	4.176	19	5
20	Colamussi A.	LIBELLE St.	A	Ae.C. Ferrara	24	164	24	0	24	0	22	185	21	199	3	878	5	876	8	755	15	378	17	0	3.435	20	
21	Profanter F.	Ka. 6E	O	Ae.C. Bolzano	18	745	19	370	19	129	15	454	22	157	15	802	13	372	20	373	18	0	17	0	3.402	21	6
22	Moltrasio M.	LIBELLE St.	V4	AVA Valbrembo	5	915	11	884	16	262	12	535	8	708	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	3.304	22	
23	Guglielmi-Labelarte	M. 200	191	AVM Milano	21	254	17	416	15	279	14	488	24	0	15	802	8	494	21	199	NP	0	NP	0	2.932	23	7
24	Danieli L.	URIBEL D	L	Ae.C. Torino	25	0	22	265	19	129	20	263	23	150	NP	0	12	417	13	0	18	0	17	0	1.224	24	8
25	Candini S.	ASW 15.B	511	Ae.C. Bologna	15	781	23	210	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	NP	0	991	25	

LE VELOCITA' REALIZZATE NELLE PRIME SEI PROVE

CLASSE STANDARD, per complessivi 1.415,7 Km

dai vincitori	in 890 min. pari a	95,44 Km h
da PETER	928	91,53
BRIGLIADORI	947	89,69
MONTI	964	88,12
DE ORLEANS	998	85,11
PRONZATI	1.014	83,77
PEROTTI	1.022	83,11

Nel 1973 i vincitori delle prime sei prove, per complessivi 1.493 Km, hanno realizzato la media di 87,54 Km/h.

CLASSE LIBERA, per complessivi 1.526,8 Km

dai vincitori	in 874 min. pari a	104,81 Km/h
da VERGANI	900	101,78
NEUBERT	921	99,47
ORSI A.	997	91,88
LAMERA	1.059	86,50

Nel 1973 i vincitori delle prime sei prove, per complessivi 1.493 Km, hanno realizzato la media di 98,10 Km/h.

DISTANZE ASSEGNATE E CHILOMETRI PERCORSI

CLASSE STANDARD

Prova			Assegnati	Percorsi	%	
1 ^a	3 8	△	277,6	8.605,6	7.458,2	86,7
2 ^a	4 8		303,0	9.393,0	9.333,5	99,4
3 ^a	5 8	△	240,9	7.467,9	6.758,8	90,5
4 ^a	6 8	△	207,6	6.443,2	6.404,4	99,4
5 ^a	8 8		207,8	6.649,6	5.514,5	82,9
6 ^a	9 8		178,8	5.542,8	5.424,0	97,8
7 ^a	10 8	△	504,6	15.642,6	12.344,2	78,9
8 ^a	11 8		212,4	6.584,4	2.502,4	38,0
9 ^a	12 8	△	250,0	7.750,0	7.227,2	93,2
10 ^a	13 8	△	310,2	10.338,8	7.522,6	72,7
11 ^a	15 8	△	280,3	7.848,4	7.208,0	91,8
			2.973,2	92.266,3	77.697,8	84,2

CLASSE LIBERA

Prova			Assegnati	Percorsi	%	
1 ^a	3 8	△	277,6	5.274,4	4.719,2	89,5
2 ^a	4 8	△	315,4	5.677,2	5.416,4	95,4
3 ^a	5 8	△	240,9	4.336,2	3.692,7	85,1
4 ^a	6 8	△	244,1	4.393,8	4.393,8	100,0
5 ^a	8/8		236,4	4.255,2	3.860,4	90,7
6 ^a	9 8		212,4	3.823,2	3.823,2	100,0
7 ^a	10 8	△	504,6	9.082,8	7.371,9	81,2
8 ^a	11 8		212,4	3.610,8	1.685,6	46,7
9 ^a	12 8	△	250,0	4.000,0	3.750,0	93,7
10 ^a	13/8	△	310,2	4.963,2	3.749,6	75,6
11 ^a	15/8	△	280,3	4.484,8	4.204,5	93,7
			3.084,3	53.901,6	46.667,3	86,6

LEGA DUE

Prova			Assegnati	Percorsi	%	
1 ^a	3/8		167,2	4.180,0	3.816,4	91,3
2 ^a	4 8		208,0	4.992,0	4.283,0	85,8
3 ^a	5/8	△	168,3	4.039,2	2.697,4	66,8
4 ^a	6/8		116,2	2.788,8	2.529,8	90,7
5 ^a	9/8		106,6	2.558,4	2.323,3	90,8
6 ^a	10/8		303,0	6.666,0	5.642,9	84,6
7 ^a	11/8		116,2	2.672,6	1.697,4	63,5
8 ^a	12 8	△	132,0	3.036,0	2.815,0	92,7
9 ^a	13 8	△	204,5	4.499,0	3.232,8	71,9
10 ^a	15/8	△	163,3	3.592,6	2.308,8	64,3
			1.685,3	39.024,6	31.346,8	80,3

Comlessivamente 7.742,8 185.192,5 155.711,9 84,1

CI HANNO DETTO:



W. NEUBERT (Germania Occ.)

Stavo parlando poco fa di Walter Vergani dal quale sono affascinato e mi meraviglio che non sia sempre tra i primi nelle gare internazionali e campionati mondiali ai quali partecipa: sarebbe interessante scoprirne una volta le cause! In Italia primizia solitaria nel gruppo dei piloti di punta e sono convinto che sarebbe il grande favorito in caso di un campionato mondiale qui a Rieti. Altri piloti come Adele Orsi per esempio sono piloti di punta, d'altronde quest'anno il livello si è elevato come ben si può desumere dalle classifiche. Naturalmente mi riferisco solo ai piloti di classe libera perché non ho avuto modo di osservare in volo

gli altri. In questi 5 anni di gare a Rieti sono stato sempre così conquistato, dall'avventura volovelistica, dal paesaggio e dall'organizzazione che, tempo permettendo, tornerò — e voglio tornare — ancora! Le condizioni meteo sono così buone che non è possibile fare un confronto con quelle nostre. Noi abbiamo 11 giorni di gara che si riducono a 5-6 giorni effettivi e quando ne abbiamo potuto volare 10 si è parlato di condizioni texane. Io credo che Rieti sia ancora meglio, quasi ideale, ricca di variazioni perché non c'è un giorno uguale all'altro. Il mio parere sulla distanza libera è che non ritengo sia la giusta strada per Rieti. Due o tre anni fa, non ricordo esattamente, si fece distanza libera con Costacciaro ultimo pilone a N



e dopo verso S in volo libero. In questo modo è ancora possibile parlare di distanza libera; io proporrei però come piloni 1° Pescasseroli e 2° Costacciaro, quindi da qui distanza libera a S. I Km volati sarebbero non inferiori all'altro tema ma sarebbero di rischio inferiore perchè la maggioranza dei piloti conosce la zona almeno fino a Benevento e sarebbero facilitate nel recupero le rispettive squadre. Varrebbe la pena di pensarci per una prossima edizione. Nel 1973 mi ha conquistato il «cats' cradle» non perchè quel giorno vinsi bensì perchè il tema permetteva un volo interessante. Aggiungerei a questo riguardo la richiesta di un maggior numero di piloni in modo di aumentare le possibilità di scelta e di conseguenza i Km percorribili favorendo così anche altri piloti. Proporrei di aumentare la lunghezza dei temi dato il livello medio raggiunto dai piloti e puntare su percorsi di 300 e più Km perchè superare le difficoltà delle termiche serali sarebbe un ottimo allenamento per i mondiali. Riassumendo, 300 Km ed oltre, più decolli anticipati.

J. GLOECKL (Germania Occ.)

Ottima l'organizzazione e riguardo ai temi giornalieri la scelta è stata talvolta sbagliata come del resto succede ovunque: temi corti con giornate fumanti e viceversa. La meteorologia non è ancora una scienza esatta in tutto il mondo e quindi anche qui. Ma il tempo è stato sempre così bello che si è potuto volare tutti i giorni ed io sono entusiasta dei miei 13 voli (da noi si può contare su

non più di 4/5 giornate volative). Secondo me dovrebbe essere obbligatorio il taglio del traguardo altrimenti si verifica, come è successo un giorno, che i primi partiti — senza taglio — sono stati enormemente avvantaggiati rispetto agli ultimi decollati che non hanno nemmeno potuto lasciare Rieti a causa delle peggiorate condizioni del tempo. Inizio taglio traguardo quindi quando tutti sono in volo ma obbligatorio per dare ad ognuno le stesse possibilità. Inoltre quando i temi della Standard e della Libera coincidono sarebbe meglio far partire prima la classe Standard dato che la Libera può fare medie superiori. Altra osservazione è riguardo la partenza dei primi giorni di gara a mio giudizio troppo ritardata: da noi si manda in volo un osservatore per saggiare di volta in volta le condizioni. D'altronde ci sono termiche fino a sera per cui i piloti sono quasi sempre tornati a casa lo stesso.



Dal posto e dal lato organizzativo riterrei possibile perfino fare un Campionato Mondiale solo che si dovrebbe dare ai piloti stranieri la possibilità di due settimane di allenamenti per volare su tutti i piloni almeno una volta perchè questi sono talvolta molto difficili da trovare ed è pos-

sibile confonderli: anche a me è successo il primo giorno — ho preso zero punti — in quanto ho confuso S. Stefano con un paesino 5 Km più avanti. In questo caso sono stati 900 punti perduti ed irrecuperabili.

E. PETER (Germania Occ.)



Sono entusiasta di Rieti che ho cominciato ad apprezzare dal secondo giorno in quanto reduce da un trasferimento di 2.000 Km. Il segreto della mia vittoria è che non c'è un segreto: sono venuto a Rieti per conoscere l'Umbria e per affrontare la gara stessa. Non condizionato da alcunchè ho messo a profitto unicamente la mia esperienza personale ed in ciò sono stato talmente favorito da vincere. Ha contribuito alla mia vittoria anche l'ospitalità della gente di qui, la capacità dei gruppi organizzativi di far funzionare tutto in modo eccellente e le possibilità vololistiche del paesaggio che avevo to-

talmente sottovalutato. Amici mi avevano consigliato già da tempo questo viaggio a Rieti ma io non ritenevo possibile tali condizioni nel mese di agosto. Condizioni che tutti i giorni di gara avrebbero potuto permettere 3-4-500 Km con temi diversi e che non sono state sfruttate completamente.

A riguardo, se posso fare un'osservazione, direi di anticipare i decolli in modo da sfruttare meglio le possibilità termiche della giornata. Sulle possibilità che offre Rieti posso solo dire che Rieti offre tutte le garanzie necessarie. Sarebbe interessante se una volta i campionati mondiali fossero organizzati qui perchè ogni pilota sarebbe in grado di sfruttare tutta la sua esperienza con le possibilità offerte: dalla brezza marina all'onda, dalla termica al volo di pendio e ogni giorno è diverso e pretende adeguate decisioni. Inoltre si vola sia in pianura che in alta montagna fino a 3.000 metri senza problemi e senza che sorgano estreme difficoltà di atterrabilità. Però tutto ciò se non fosse unito alla meravigliosa esperienza di vedere durante un solo volo dal Tirreno all'Adriatico, dal massiccio del Gran Sasso ai paesini dell'Appennino fondati dai Romani non sarebbe decisivo per un mio soggiorno in agosto a Rieti.

Posso concludere promettendo che tornerò senz'altro! Escludo, per quanto affascinante e avventurosa possa essere, la distanza libera da un contesto competitivo perchè ritengo che l'indirizzo di una direzione di gara non debba essere la ricerca della distanza pura ma il compromesso tra questa e la possibilità di riavere in campo o a distanza ragionevole tutti i mezzi volanti per la gara del giorno successivo. La soluzione a questo problema è la «prescribed area» o «cats' cradle» perchè permette di sfruttare completamente le condizioni meteo abolendo i recuperi impossibili — permettendo al pilota di dormire nel proprio letto — favorendo con ciò la sicurezza del volo successivo. Le giornate di volo dovrebbero essere sfruttate di più di come sia stato fatto fin'ora, forse per rispetto ai piloti meno esperti; le ben più grandi possibilità di Rieti dovrebbero essere esaltate con l'occasione di un campionato mondiale. Ringrazio gli organizzatori e «Volo

a Vela», per l'ospitalità, e sarò contento se il prossimo anno avrò ancora il piacere e l'onore di poter partecipare al Campionato Italiano.

S. PUCH (Austria)

E' la seconda volta che prendo parte a questo Campionato e non ho niente di cui lamentarmi, al contrario ritengo che l'organizzazione delle gare non abbia niente da invidiare ad un Campionato Mondiale. Riguardo i temi giornalieri penso che la scelta sia stata sempre idonea e ogni giornata di volo si è trasformata in un piacere. Come consiglio riferito alle foto dei piloni direi che contenere il numero degli stessi in una ventina sarebbe sufficiente, soprattutto vantaggioso per gli stranieri. Sarebbe anche opportuno differenziare i numeri di gara come segue: per la classe Standard numeri e per la classe Libera lettere, o viceversa.



Credo che l'aeroporto di Rieti e la zona circostante ben si prestino ad una manifestazione internazionale e anche, eventualmente, ad una gara mondiale.

P. BOURGARD (Belgio)



E' la prima volta che vengo in questo Paese e devo dire che sono stato accolto estremamente bene e partecipo ad un Campionato dove tutto, ispirato ai Mondiali di Waikerie, ha ottimamente funzionato: dall'organizzazione, alle previsioni, alla linea di partenza. La scelta delle prove è stata fatta, a mio giudizio, con molta opportunità. Per un pilota straniero che si presenta per la prima volta il grande problema è la navigazione perchè è difficile procurarsi carte aggiornate. Dal punto di vista del volo le condizioni meteorologiche incontrate sono state speciali e non sfruttate completamente da un pilota di pianura come io — purtroppo — sono. I tipi di volo possibili sono diversi come diverse sono le condizioni meteo: termiche, termodinamica, onda.

Rimane da considerare che quando le condizioni sono deboli l'esperienza che noi abbiamo delle condizioni nordiche difficili ci permette di affrontare meglio degli altri piloti italiani (che sembrano quasi ignorare questo tipo di volo) quella parte povera del volo stesso. Riguardo la distanza libera sono contrario a questo tipo di prova; abbiamo la possibilità con una prova di «cats' cradle» di fare lo stesso se non di più eliminando altresì tutti quei rischi ed inconvenienti per noi piloti e tutta quella responsabilità per l'organizzazione. In più — non meno importante — dobbiamo ricordare che la «cats' cradle» permette di sfruttare a fondo tutte le caratteristiche meteo della giornata e considero questa prova la sublimazione di tutte le gare di un campionato.

Non penso di potermi permettere dei consigli dal punto di vista dell'organizzazio-

ne che considero perfetta. Ho partecipato a più competizioni internazionali e posso aggiungere che a Rieti, soprattutto verso gli stranieri, tutto è organizzato con enorme «fair-play».

H. NIETLISPACH (Svizzera)



Sono venuto a Rieti per la prima volta e per me è stata una cosa del tutto nuova. Debbo dire subito che le condizioni atmosferiche, meteorologiche e di navigazione sono del tutto speciali a Rieti, nel senso che è abbastanza unico nel mondo e soprattutto in Europa.

La combinazione del volo alpino con il volo di pianura è appunto una possibilità abbastanza singolare.

Per contro bisogna fare molta attenzione negli atterraggi in campagna ed in proposito penso che l'organizzazione che invita i piloti che vengono a Rieti per la prima volta, sia stranieri che italiani, dovrebbe fornire loro una documentazione sulle zone inatterrabili e sulle zone dove è possibile atterrare.

Le condizioni meteo che abbiamo trovato qui ci hanno dato la possibilità di fare degli ottimi voli e la sicurezza di poter fare un campionato del tutto unico per il mese d'agosto, cosa impossibile in ogni altra parte dell'Europa.

Penso che l'Aero Club d'Italia e i volovelisti italiani debbano fare di tutto per

conservare al volo a vela questo fantastico centro di Rieti.

Malgrado sia la mia prima partecipazione, ho fatto dei buoni voli e fino all'ultimo giorno ho mantenuto il quinto posto in classifica generale. Solo nell'ultima prova ho commesso l'errore di passare ad Est del Gran Sasso e sono finito al bordo dell'Adriatico in quanto non c'era più terreno atterrabile. Una vera trappola che ha pregiudicato il mio piazzamento finale. Tutto qui è bene organizzato, anche la documentazione fotografica, proporrei però che se si arriva da un triangolo da Sud il pilota possa passare il traguardo da Sud a Nord anziché doverlo tagliare da Nord a Sud.

Penso che sia possibile organizzare un campionato mondiale a Rieti permettendo però una buona settimana di allenamento per tutti i piloti stranieri.

Voglio ringraziare l'Aero Club d'Italia e gli amici volovelisti italiani, assicurando loro che per me è stata una bellissima occasione il poter volare a Rieti.

Traduzioni curate da Alessandro Lanzi

AGOSTINO BUCCERI

Il Campionato: splendido! Forse il migliore da 10 anni a questa parte, il migliore per numero di presenze, di piloti stranieri e per le condizioni meteo. La meteorologia ci è stata grande amica perché ha permesso di realizzare temi che non erano ancora stati proposti, per esempio i 500 Km anche se l'anno scorso avevamo avuto la «prescribed area» e l'Adele mi pare abbia fatto oltre 650 Km. Bei piloti, belli anche gli alianti e riguardo alle mie gare posso dire che ho perso le prime 3 e le successive fatte con un... sistema cinematografico perché ho perso del tempo allo scopo di realizzare un film sul volo a vela. Belle e facili comunque le prove, mi sembra non troppo impegnative, interessanti anche dal punto di vista meteorologico perché abbiamo avuto condizioni di termomonda e brezza di mare molto belle che abbiamo sfruttato per la seconda o terza volta in questi ultimi anni e tutto sommato un Campionato che a me ha dato molte soddisfazioni e riten-

go anche agli altri piloti. Organizzazione perfetta, Morelli si è dato molto da fare con il PF ed il PV, Rovesti sempre all'altezza della situazione, mi spiace solo che gli stranieri vincano ogni anno, ecco questo mi dà un senso di rammarico perchè vorrei che i piloti italiani si preparassero e volassero di più e... vincessero in casa propria.

Riguardo ai temi vorrei che fossero più lunghi e più impegnativi perchè volare 3 o 4 ore è poco. Proporrei che i temi fossero come quelli che si danno all'estero, ai Campionati Mondiali, cioè temi molto più lunghi e tentare, per esempio, i 500 Km più di una volta (e in questo Campionato si sarebbero potuti fare) ma soprattutto penso sarebbe opportuno allenare i nostri piloti ad un volo meno orografico e più meteorologico perchè ho notato che i piloti stranieri che vengono a volare a Rieti adottano (e vincono) un sistema di volo a carattere più generale e non si preoccupano troppo, al contrario di noi, di conoscere quei punti quasi fissi dove si sale! Ritengo che al pilota italiano manchi proprio questo tipo di preparazione meteorologica globale con la quale affrontare qualsiasi tipo di volo.

Sono favorevole ad un Campionato Europeo, non Mondiale perchè Rieti non offre ancora la possibilità di ospitare tanta gente in quanto è un paesetto. Anche se attuare ciò è a scapito delle giornate a nostra disposizione. In ogni caso noi potremmo volare lo stesso a Bolzano, a Varese, a Bergamo ecc. e quindi vedrei molto volentieri un Campionato Europeo qui a Rieti.

ATTILIO PRONZATI

Secondo me i piloti che vengono a Rieti appartengono a due categorie: quelli che vengono per sottoporsi ad una selezione sportiva, a fare dello Sport Puro, e quelli che vengono a fare del turismo volovellistico. Naturalmente questo provoca uno scontro di atteggiamenti come ad esempio il giorno di riposo visto in modo negativo dal pilota sportivo se la giornata è buona dal punto di vista meteo (tante giornate favorevoli meteorologicamente = tante giornate di gara) e visto anzi,

invocato dall'altro tipo di pilota! Pilota che dopo qualche gara è stanco e quindi si ritiene in diritto di andare alla Direzione di Gara per dire che così non si può andare avanti, che i piloti sono stressati, che occorre farli riposare altrimenti il pericolo aumenta. E praticamente mettono la Direzione di Gara di fronte al dilemma se dare o negare il giorno di riposo di fronte a due tendenze così opposte, e secondo me è questo lo sbaglio: non è ammissibile che i piloti possano interferire con le decisioni della Direzione di Gara!

Perchè se esistono persone che dopo un po' si stancano e non vogliono partecipare con uno spirito così agonistico come sarebbe giusto aspettarsi è meglio che queste stesse persone facciano qualcosa d'altro! E quindi non vengano a Rieti dove si disputa in fin dei conti un Campionato Italiano che tutto sommato significa anche selezione di uomini che si misurano tra di loro. Sono i migliori che devono uscire fuori, quelli che sanno durare più a lungo, quelli che sanno tenere una buona media di gara; perchè in un Campionato Mondiale è inammissibile pensare che i piloti un bel giorno vadano alla Direzione di Gara dicendo che siccome sono stanchi domani si deve fare riposo e se è inammissibile qui lo è anche ai Campionati Italiani dove la partecipazione significa selezione con finalità chiaramente intuibili e stimolo a trascinare, tramite l'agonismo, i giovani ad un certo livello. Perciò dobbiamo evitare che le persone responsabili siano turbate da queste interferenze che, ripeto, non rispecchiano il senso di Rieti. Quanto sopra detto vale anche per i responsabili della meteorologia che devono essere liberati dalla preoccupazione degli alianti che possono scassarsi: gli alianti si scassano non perchè le previsioni non corrispondono al vero oppure perchè le previsioni non erano così buone da permettere una gara, gli alianti si scassano perchè sono i piloti imprudenti che generalmente li fanno a pezzi: a quelli che scelgono per tempo il probabile punto di atterraggio non succede stranamente nulla o quasi! Poichè ritengo di conoscere abbastanza bene il Plinio Rovesti mi sembra che lui si faccia troppo scrupolo nel decidere i temi sempre pensando ai probabili alianti che si scasseranno. A mio giudizio riten-

go che Rovesti debba poter fare liberamente i suoi temi senza alcuna preoccupazione, che se poi ci saranno piloti che riterranno i temi proposti impossibili bene, che non partano! Mi riferisco con ciò ancora a Vinon dove il pilota che si iscrive deve firmare una dichiarazione dove dice che tutte le responsabilità sono sue e questo è un atteggiamento che si deve decidere se è giusto prenderlo o non: a mio modo di vedere se si vuole fare una selezione seria reputo giusto prenderlo.

Circa un Campionato Europeo da svolgere a Rieti dopo la selezione nazionale è un argomento del quale ho sentito parlare solo alcune ore fa: ritengo che dal punto di vista organizzativo Rieti oggi non abbia niente da invidiare a due competizioni a carattere europeo che io conosco. Mi riferisco alla «Coppa d'Europa» (Angers) e al «Concorso Europeo di Volo a Vela Alpino» (Vinson) dove abbiamo quindi due definizioni a carattere continentale. Viste le due organizzazioni mi sembra che Rieti possa senz'altro porsi **almeno** a questo livello. Ci sarà forse da limare qualcosa ma si tratta comunque di sfumature tecniche che con un po' di buona volontà saranno facilmente eliminabili. Il rompere il Campionato Italiano in due parti di cui una vorrebbe essere una selezione dei piloti italiani per poi farli partecipare tutti insieme ai piloti europei in una competizione più allargata per vedere sia la preparazione agonistica sia i valori di confronto mi sembra un'idea estremamente valida!

NINO PEROTTI

Questo campionato è stato favorito dalle condizioni meteorologiche che sono state ottime. Purtroppo un'eccessiva prudenza da parte dell'organizzazione ha frenato un poco quello che avrebbe potuto essere il livello delle prove. In effetti alcuni temi sono stati particolarmente ridotti rispetto alle effettive possibilità della giornata ed il fatto di far partire troppo tardi le classi ed in special modo la classe standard non ha permesso di ottenere quei risultati altrimenti possibili, considerate le stupende condizio-

ni meteo, soprattutto dei primi giorni di gara. Per l'organizzazione il giudizio non può essere che di totale encomio perché le mie osservazioni fatte in precedenza erano pienamente giustificate! Avrebbero potuto essere superate se l'organizzazione avesse ridotto un poco l'estrema prudenza di valutazione.

Le mie prove sono state caratterizzate da alcuni «buchi» e per ciò il risultato finale esprime esattamente quanto mi merito. Naturalmente un buon pilota deve saper riconoscere i propri errori: i miei sono stati determinati dalla «errata» sicurezza di ottenere risultati più brillanti di quanto non fosse nelle mie possibilità. Non mi accontentavo di agganci di un certo tipo, volevo qualcosa di meglio per poter avere non un risultato di alto livello ma un risultato di assoluto prestigio! Questo ha determinato la responsabilità ben meritata di pesanti buchi. Nelle ultime prove ho migliorato un pochino forse come risultato di una maggiore modestia. Nella classe standard abbiamo avuto un pilota tedesco, Peter, di livello veramente elevato il quale ci ha regolarmente battuti tutti. Questo va un po' a disdoro dei piloti italiani ridimensionati nel confronto!

Con tutto ciò non si deve dire che il volo a vela italiano è arretrato rispetto a quello di altri Paesi, diciamo che molte volte in una gara ci sono serie circostanze che fanno sì che un pilota possa emergere con maggiore facilità, però la lezione è stata abbastanza severa. Leonardo Brigliadori ha rivinto il titolo con pieno merito dando un notevole distacco in punti ai suoi diretti inseguitori tra i quali personalmente io sono sparito abbastanza in fretta appunto per quei «buchi» di cui parlavo prima. Bob Monti, che sarebbe stato con pieno merito alle spalle di Leonardo Brigliadori, all'ultima prova — come tutti possiamo vedere dalla classifica — è sparito non per colpa sua ma per un buco totalmente immeritato.

FIorenzo LAMERA

Mi pare che questo campionato sia stato ottimo dal punto di vista organizzativo, abbastanza buono dal punto di vi-

sta meteorologico e dei risultati. Le velocità medie sono state alte, forse le più alte di questi ultimi anni.

Purtroppo io non ero troppo preparato, con una macchina nuova, e sono arrivato troppo stanco. Penso che avrei potuto fare di più ma sono ugualmente contentissimo di quel poco che ho fatto. Riguardo l'organizzazione del campionato penso che sarebbe ora di modificarla facendo correre una settimana prima la Lega 2 e in tempi successivi classe standard e libera, oppure ho sentito da Briigliadori una proposta di campionato molto breve, di sette giorni, per tutti gli italiani, e poi una Coppa del Mediterraneo alla quale potrebbero partecipare soltanto i primi cinque classificati delle due classi. Questo a mio avviso sarebbe forse la cosa migliore anche perchè ho la sensazione che si possa imparare molto vedendo volare e volando assieme a degli stranieri che hanno dimostrato di essere migliori di noi, purtroppo!

ERCOLINO ADDARIO

Come al solito tutti i trainatori che vengono a Rieti sembrano ripescati nei vari cassetti dei Clubs! Penso che i vari Clubs dovrebbero anche pensare chi mandare. Inoltre le macchine che vengono qui sono raramente in ordine e già troppo logorate per il lavoro che devono fare qui. L'L5 è imbattibile ancora oggi.

I Morane vanno abbastanza bene però tolto il decollo, che è facilitato, per il resto la resa è forse inferiore a quella dell'L5. Naturalmente parlo di un L5 in ordine, non di questi del Centro.

La trasformazione di un L5 con un motore più potente darebbe il migliore trainatore che possa esistere dopo il Vilga. Anche noi ne abbiamo uno in trasformazione dal Gonalba e speriamo che entro gennaio o al massimo in primavera sia pronto. Come installazione motore è a posto, mancano solo le capottature.

UMBERTO MANTICA

Per conto mio il campionato dovrebbe essere anche una preparazione per i futuri piloti che vi parteciperanno, per cui vedo favorevolmente la presenza di molti

biposti che permetterebbero al secondo pilota di farsi quell'esperienza necessaria a partecipare nel successivo campionato con quel minimo di preparazione. Purtroppo vedo che il biposto non è tenuto in considerazione anche perchè ne abbiamo diversi qua al Centro e non vengono messi a disposizione per fare questo tipo di gara.



Ritengo che i risultati siano stati buoni e il mio giudizio vale anche per le medie molto alte rispetto ai precedenti campionati; direi che i «nostri» dovrebbero volare un po' di più e naturalmente essere più preparati per i campionati mondiali.

Io non sono un campione e volo sul Calif perchè mi piace volare su un biposto ed il Calif è quanto di meglio ci sia sul mercato. E' una macchina che va benissimo e mi piacerebbe vederne volare diversi ai campionati.

Circa un'eventuale competizione europea a Rieti penso sarebbe sempre interessante perchè si metterebbe a confronto il pilota italiano con quello straniero e da ciò non può che nascere un'esperienza positiva per i nostri piloti. Anche quest'anno, del resto, abbiamo visto la partecipazione di diversi piloti stranieri.

IL QUESTIONARIO

Al termine dei Campionati, con lo specifico intento di sfruttare l'entusiasmo ancora regnante, abbiamo raccolto interviste e diramato un questionario per poter poi pubblicare il maggior numero possibile di opinioni intorno al nostro volo a vela agonistico.

Convinti che «il diffondere opinioni» sia una delle ragioni di esistere di VOLO A VELA, pubblichiamo tutto quanto ci è pervenuto, riservandoci di tentarne un'analisi in un secondo tempo.

A tutti quelli che ci hanno risposto il nostro sentito grazie; a quelli che non l'hanno fatto rinnoviamo l'invito a volerci rispondere, prendendo magari lo spunto dalle molte e diverse esposizioni che appaiono qui di seguito.

Ecco le domande poste ai partecipanti ai Campionati nazionali 1974:

A) DOMANDE RIFERITE AL CAMPIONATO NAZIONALE 1974

- 1) Considerazioni sui propri risultati, sugli exploit realizzati e sulle difficoltà incontrate.*
- 2) Considerazioni sul funzionamento dell'organizzazione e segnalazione di eventuali lacune.*
- 3) Considerazioni sui risultati complessivi e sul livello qualitativo dei piloti partecipanti.*
- 4) A salvaguardia del livello qualitativo dei piloti ed a conforma di una adeguata preparazione, ritenete che il visto del Presidente dell'ente di appartenenza del concorrente possa essere qualificato sino a rappresentare un «benestare» od un eventuale «veto» alla partecipazione al Campionato?*

B) LEGA DUE E CLASSE CLUB

- 5) Considerazioni sull'eventuale sostituzione della Lega Due con la Classe Club (con eventuali handicaps moderatori) attribuendo a quest'ultima il titolo di Campione Italiano, non previsto per la Lega Due.*
- 6) Ipotizzando la creazione della Classe Club, ritenete che il Campionato nazionale di questa classe possa effettuarsi subito prima del Campionato nazionale per le classi Standard e Libera?*

C) COMPETIZIONE EUROPEA E CAMPIONATI MONDIALI

- 7) Premesso che le entusiastiche dichiarazioni dei validi e qualificati concorrenti stranieri non tengono conto della nostra situazione nazionale ed ignorano l'imponente e frenante apparato burocratico, volete esprimere la vostra opinione circa l'effettuazione di una impegnativa competizione europea da effettuarsi subito dopo i Campionati nazionali, necessariamente ridotti nel tempo?*
- 8) Pensate che l'Italia possa presentarsi candidata per l'organizzazione dei Campionati mondiali 1978?*

Giancarlo Maestri



1) Se uno è soddisfatto del proprio risultato (sempre che non sia arrivato primo) è un modesto senza ambizioni: se non è soddisfatto, vuol dire che è un presuntuosetto, ma con un po' di «grinta» in più. Ebbene, seppure con un certo imbarazzo, ti confido, che faccio parte della seconda categoria. Riguardo gli exploit, se penso ai 114 di media del primo arrivato nel triangolo di 250 Km, rispetto ai miei 76 Km/h, mi vien voglia di mettermi il tupé, baffoni finti e ritornare in Lega 2.

Difficoltà, sì: soprattutto nell'inserirmi nell'élite del Volo a Vela Italiano. Io, questo sconosciuto! Mi sentivo a mio agio, come un pinguino nel Sahara!!!

2) Senza pecche l'organizzazione. Un bravo di cuore a Morelli, Galli, Pace, Rovesti, Verde e a quanti vi hanno fatto parte. Bravi perfino i fotografi, anche se mi hanno penalizzato (giustamente) di 100 punti. Scarsa, insignificante, anzi deficiente la premiazione. Noi italiani ci circondiamo di tutti gli stranieri, fino a dare ad uno di loro il premio per aver fatto il più lungo recupero. Senti questa idea che mi è venuta per il prossimo anno (se parteciperò ancora ai Campionati, naturalmente). Invece del triangolo dei 500 Km, io cercherò di fare la distanza in linea retta; commetterò un piccolo errore di rotta, ma sai che bella coppa mi daranno!! Poi uno va in Germania o in Francia e se non arriva fra i primi tre non si becca nemmeno la Coppa del Nonno. Insomma, mica tanto, ma una medaglietta di vermeille a tutti i concorrenti per ricordo dei Campionati, non avrebbe intaccato la «solidità» finanziaria dell'Aeroclub d'Italia. Nevvero?

3) Risultati, O.K. Per quanto riguarda la qualità, penso che in tutti i tipi di gara di questo mondo, la qualità finisca di chiamarsi tale dopo i primi sette-otto arrivati. Fai un po' tu.

4) No comment! Lo chiederò al mio presidente. Lui è molto più «politico» di me.

5) Meglio pensare ai soli handicaps. Non vedo come possano gareggiare assieme un Cirrus libera e un A2. Tutto il resto, anche se si chiamasse Serie B non modificherebbe un bel niente.

Riguardo al punto 4) invece, perchè non far recedere in questa categoria i piloti di Serie A (Libera compresa naturalmente) che si sono comportati da «schiappe» ai Campionati precedenti? Foot-ball, docet!

6) A parte il fatto che l'italiano medio, fa le ferie quando chiude la Fiat, non vorrei far stramazzone di fatica tanti carissimi amici come il Piero, Egidio, Plinio ecc. E poi, perchè togliere la soddisfazione del Campionato unico per tutti, ai pivei che corrono per la prima volta?

7) Io, che non sono straniero, non sono molto valido e per niente qualificato, tengo invece conto della nostra situazione nazionale e non ignoro affatto l'imponente e frenante apparato burocratico. Ma allora perchè invece di buscarle regolarmente dai «professionisti» stranieri non giochiamo un poco fra noi, organizzando in un anno tre o quattro garette? Impegnando meno tempo, meno grana e soprattutto meno «grane» l'apparato burocratico forse frenerà di meno.

8) Non oso pensarci. Sarebbe troppo bello. Mi prenoto subito adesso come uomo di squadra!!

Marco Gavazzi

1) Ho fatto solo metà campionato, causa scassatura. Tuttavia ho, notato che mentre l'anno scorso ero nella fase in cui non capivo perchè gli altri mi davano 20 minuti ad ogni gara, quest'anno l'ho capito. Speriamo che le varie «fasi» si susseguano in fretta, prima di invecchiare.

2) Ottimo funzionamento sotto ogni punto di vista. Uniche 3 lacune: a) il caldo soffocante del briefing; b) penalità per errata fotografia ancora troppo elevata: se un mio concorrente prende la foto del pilone da un angolo sbagliato è facile calcolare — stando dalla parte della ragione — quanti secondi (nemmeno minuti!) ha guadagnato rispetto a me: quindi lo si penalizzi di conseguenza, e in più gli si addebiti 20/30 punti per scoraggiare la fretta della virata. Ma non di più, perchè il pilone l'ha fatto, secondo FAI, come me; c) la pedanteria del prof. Piero Morelli, che peraltro, occorre riconoscerlo, ha anche molte virtù.

3) Risultati complessivi: qualche nome nuovo, finalmente. Ma molto all'orizzonte ancora. Secondo me ciò dipende dall'inesistenza nei singoli clubs di serie iniziate per colmare l'abisso esistente tra neobrevettati e piloti sportivi. Molti elementi che potrebbero avere dei numeri in futuro si perdono per strada, perchè nessuno li ha portati a fare i 50/100 Km, e alla fine si stufano e abbandonano il volo a vela. Il risultato finale è l'impossibilità di una selezione per mancanza di piloti sportivi.

Livello qualitativo: l'è semper li stess. Com'è possibile che un Peter che non ha mai visto la Val Nerina in vita sua abbia tostato tutti senza eccessiva preoccupazione?

4) Senz'altro, ma i nomi è meglio che vengano proposti al Presidente da un comitato (piccolo, per favore), possibilmente composto dall'istruttore e da due piloti sportivi.

5) OK per la classe club con gli handicaps. No per il titolo: che significato avrebbe? Campione italiano dei principianti? Meglio attribuire un valore selettivo per entrare in classe libera o standard. E anche il contrario, naturalmente, sarebbe divertente: concentrerebbe le attenzioni dei partecipanti anche negli ultimi posti in classifica, con un conseguente effetto agonistico di indubbio interesse.

6) Non necessariamente: è simpatico trovarsi tutti insieme e fare una bella festa.

7) Interessante. Ma gli italiani, stanchi, finirebbero per farsi male. Meglio mante-

nere il carattere di Rieti: gli stranieri vengono pure sempre, numerosi e qualificati. Ma «invitati» alla nostra festa paesana.

8) Sì, ma che ciò non guasti i campionati nazionali.

Paolo Grazioli

1) Come primo classificato di Lega 2 non posso che ritenermi soddisfatto del risultato ottenuto soprattutto se penso al fatto che mi è mancato il tempo per un allenamento e per approfondire la conoscenza dei luoghi (seconda volta che vado a Rieti e per il solo tempo di gara). Maggiore soddisfazione ho avuto nella prova «andata e ritorno dal Passo di Viaggio» che mi ha permesso di conquistare un sospiro «diamante» e di completare da solo il tema in un rientro difficile, anche per molti «campioni».

2) Sull'organizzazione nessun commento se non di plauso pieno ed in tutti i sensi per competenza, diligenza e dedizione.

3) Ritengo che i risultati ottenuti siano buoni nella media ed ottimi solo in una modesta percentuale.

La circostanza che gli stranieri vincano «fuori casa» con una certa regolarità dimostra una maggiore loro preparazione e di tipo più professionale. D'altra parte non c'è da meravigliarsi, poichè, in Italia l'attività volovelistica si limita per lo più ai giorni festivi e (salvo l'eccezione di Rieti) manca quasi ovunque di una scuola di «performance».

Inoltre i nostri poveri Club, abbandonati da tutti e sempre alle prese con il bilancio, offrono scarse possibilità ai piloti soprattutto per l'inadeguatezza dei mezzi e servizi.

4) Non ritengo che il «benestare» del Presidente del Club possa costituire un fatto discriminante nel senso di togliere la possibilità a chi merita di partecipare ad un campionato.

Ritengo invece che il Presidente, in questi casi, si dovrebbe consigliare con il direttore della scuola, con l'istruttore e con gli anziani. Non manca certo il pericolo di personalismi e possibili ingiustificati «veti», ma questi aspetti deteriori,

credo, non facciano norma e siano compensati da quelli positivi di una scelta appropriata ed oggettiva, assai proficua in un campionato.

5-6) Non sarei d'accordo di sostituire la Lega 2 con la «classe club».

Con l'uniformarsi delle «macchine» (recentemente abbiamo notato minori differenze fra classe libera e standard) e con la migliore preparazione dei piloti che saranno sempre più selezionati, la Lega 2 si differenzia solo per aver temi meno impegnativi, più adeguati a chi è meno esperto dei luoghi e delle condizioni locali.

Riterrei invece di dover cambiare i criteri d'ammissione alle due leghe escludendo la partecipazione alla «2» degli allianti della classe Libera e di quei piloti che hanno partecipato a più di tre campionati nazionali e limitando l'ammissione alla «1» a quei piloti che si sono classificati con un certo punteggio in lega «2» o che hanno altri titoli ed altrettanto validi.

7) Ritengo possibile e senz'altro da tentare una competizione europea da effettuare ogni 2-3 anni insieme al campionato nazionale, ridotto, escludendo la partecipazione della lega «2».

8) Prima di pensare ai mondiali, sarà bene provvedere ai campionati europei e poi si vedrà!!

Angelo Gritti

1) Molto migliorato il mio modo personale di volare (sia in quanto a velocità, ora medie di 90!, che di stile) nonostante quest'anno sia arrivato 16° in Standard e lo scorso anno avessi vinto la Lega 2. L'esperienza di Lega 1 è avvincente!

2) Organizzazione ottima.

3) In Lega 1 buona preparazione generale: certo il risultato nostro comparato a quello degli stranieri è sempre un po' scarso.

4) Concordo circa il potere «decisionale» del Presidente.

5) Bene la classe Club (con handicaps); bene per la proclamazione di «Campione Italiano».

6) Meglio ancora insieme: è più viva la «festa» del volo a vela e per l'organizzazione lo sforzo, seppur più intenso, è più breve.

7) Sì per l'eventuale competizione europea.

8) Sì per i mondiali '78!!!

Giovanni Bulgheroni



1) Ho ottenuto un risultato inaspettato, in verità più per una condotta prudente (un solo fuori campo a 14 Km da Rieti) che per la capacità di correre.

Le mie velocità medie sono però aumentate verso la fine del campionato, cosa che mi fa sperare di aver imparato qualche cosa da chi va più forte di me.

2) Organizzazione eccezionale sotto ogni aspetto.

Ho particolarmente apprezzato la cura e la competenza con cui veniva considerata la sicurezza del volo.

Ritengo doveroso ringraziare tutti coloro che hanno sacrificato le loro vacanze per rendere possibile lo svolgimento di questa gara.

3) Per la Lega 2 mi sembra che il livello medio sia discreto; con alcuni che vanno molto forte.

Non mi ritengo in grado di dare dei giudizi sulla Lega 1, certamente hanno un paio di marce in più, quando si è in una termica e si lotta per fare la massima quota fa un certo effetto vedere una formazione di Libera che passa notevolmente più sotto ad alta velocità senza degnare di attenzione quel più 2 considerato essenziale per il proseguimento del volo.

4) Il visto del presidente potrebbe essere una ulteriore garanzia, ma ritengo che un benessere venga già dato attualmente, anche se in via non ufficiale.

Inoltre mi pare che fra i partecipanti non ci fosse nessuno con preparazione insufficiente, almeno per quanto riguarda la sicurezza.

5) Mi sembra interessante l'idea di introdurre degli handicaps moderatori per incoraggiare tutti a partecipare anche con macchine superate. La denominazione e la eventuale attribuzione del titolo italiano di categoria mi sembrano secondari dato che si tratta di una categoria che a mio parere non ha l'agonismo come primo fine. Comunque non riterrei giusta l'attribuzione di un titolo italiano perchè si tratta di una categoria di passaggio ed in cui partecipano piloti con esperienza e preparazione estremamente diversa.

Trovarei simpatica una maggiore dotazione, se non di premi, almeno di ricordi per i piloti che partecipano alla prima gara.

6) Lo svolgimento della gara prima del campionato Standard e Libera darebbe dei vantaggi di organizzazione, ma ritengo si creino dei problemi di possibilità di partecipazione per molti in periodo diverso da agosto.

Inoltre gli esordienti non parteciperebbero a quella magica atmosfera che è un campionato come è oggi con il relativo bagaglio di esperienza.

7-8) Ho trovato le condizioni di quest'anno eccezionali ma non mi sento di dare il giudizio su quanto richiesto.



1) I risultati da me conseguiti sono negativi. Per un aliante di classe Club, come il Foka, non è possibile concorrere con alianti di classe Standard della moderna generazione e di classe Libera.

2) Il funzionamento dell'organizzazione è stato buono.

3) Il livello di preparazione e di agonismo dei concorrenti possono considerarsi elevati ed hanno quindi permesso di raggiungere ottimi risultati.

4) Il visto del presidente dell'ente di appartenenza del concorrente non è qualificato per decidere con competenza su questo argomento.

5) Si dovrebbe creare una classe Club escludendo la Lega 2 dai campionati.

6) Sì, escludendo dalla partecipazione i piloti che gareggeranno nel successivo campionato.

7) Secondo me una competizione europea sarebbe possibile migliorando le attrezzature aeroportuali come ad esempio l'officina e contando su un certo numero di aerei da traino senza doverli prelevare da lontani aeroclub. Il periodo dovrebbe essere subito dopo i campionati nazionali.

8) Non vedo come l'Italia possa presentarsi candidata ai Campionati mondiali 1978 per l'enorme spesa che dovrebbe essere stanziata per rinnovare la flotta di aerei da traino e di alianti e attrezzature di hangar i centri di volo a vela.

Pietro Viscardi

1) Trattandosi della mia prima partecipazione e non avendo grandissima preparazione considero soddisfacenti i risultati ottenuti.

E' utile parlare di exploit e le difficoltà mi sono sembrate superabili con una normale preparazione.

2) Ottimo il funzionamento della organizzazione, difficile segnalare delle vere lacune.

3) I risultati specialmente della Standard mi sembrano notevoli e comparativamente migliori di quelli della Libera.

Il livello qualitativo dei piloti sembra in continuo miglioramento. Soprattutto interessante la partecipazione degli stranieri dai quali si ha sempre qualcosa da imparare.

4) No comment.

5) Mi sembra che la formula così com'è (Lega 2) vada abbastanza bene. Non sono in grado di proporre o giudicare emendamenti.

6) Vedi B-5.

7) Sarebbe un'esperienza interessante vedere piloti di rilevanza europea impegnati a Rieti.

8) Penso di sì.

Attilio Pronzati

1) Soddisfatto del risultato, considerato anche lo stato di stanchezza e di affaticamento nel quale sono arrivato a Rieti. Soddisfatto soprattutto per l'eccellenza delle condizioni meteo e per la loro varietà (caratteristica della zona di Rieti). Nessuna difficoltà particolare, dispiacimento per l'annullamento di almeno una giornata di gara.

2) Direi ci si sta avvicinando all'ottimo, apprezzabile lo sforzo per eliminare con la massima rapidità possibile tutti i piccoli inconvenienti (inevitabili direi, quali ad esempio l'efficienza delle radio alla partenza). Bene per i temi più lunghi (ma a mio avviso non ancora abbastanza). Bene per avere ripreso confidenza con

gli arrivi da Sud (deve venire smentita, o perlomeno ricondotta negli esatti termini, la presunta pericolosità di questa rotta). Infatti tutta la parte sud-est di Rieti è e rimane un «meraviglioso» campo e zona di gara. Cercare di allargare ancora il campo di competizione a nord e nord-ovest di Perugia, come anche verso Orte ed Orvieto. Partenze ancora mediamente troppo tardive.

3) Risultati complessivi e livello in marcato miglioramento, positiva la partecipazione in classe standard di piloti di valore internazionale, fattore molto stimolante.

4) Il problema esiste e deve venire affrontato. Il metodo di selezione proposto può dare risultati positivi, forse allargando l'Ente che procede alla selezione: anziché il presidente del Club, il Presidente con altri due qualificati elementi eletti dai piloti del Club. A questo sistema va però affiancato il criterio dell'esclusione dal Campionato successivo dei piloti che non hanno raccolto per esempio almeno il 30% del punteggio massimo e tenendo conto che chi, per cause di forza maggiore, deve abbandonare dopo almeno 3 prove possa usufruire come valore indicativo della media dei punti raccolti durante la sua permanenza.

5-6) A mio personale avviso, tenuto conto dell'attuale parco aianti e delle sue variazioni in corso si deve procedere ad effettuare il Campionato di Lega 2 riservato ai giovani piloti (per giovani = senza grande esperienza di gara) in due Classi: Libera e Standard con l'applicazione di handicaps moderatori.

Ritengo troppo pesante per l'organizzazione sdoppiare nel tempo — prolungando l'impegno delle persone — le due manifestazioni. Meglio sopportare qualche carico supplementare di lavoro, ma non allungare i termini (salvo che non si possa disporre di volontari, in questo caso avremmo persone che come piloti si preparano ad entrare in Lega 1, come organizzatori a divenire preparati rincalzi o ad acquistare esperienza per irrobustire gli attuali quadri dell'organizzazione di gara).

7) Sì, Rieti può divenire un centro europeo, un terreno per gare internazionali.

Non adotterei il criterio di un Campionato Nazionale abbreviato + Gara Internazionale ma, invece, una sola Competizione Internazionale valida per la nomina del campione nazionale. Alla Competizione far partecipare una selezione di italiani possibili e potenziali candidati al titolo.

8) ? Sinceramente me lo auguro. Lo sforzo da compiersi va obbiettivamente valutato e vanno «inventariate» le disponibilità di uomini, mezzi, ecc.

Suggerisco: perchè al fine di valutare le «forze» non si tenta di organizzare il «I» Campionato europeo di classe Standard» con 4 o 6 partecipanti per Nazione?

Giancarlo Bresciani - YY



Accingendomi a rispondere al questionario tengo a precisare che le risposte sono ancora «a caldo», quindi certamente spontanee, ma non vagliate al setaccio del tempo.

1) Quest'anno non volevo fosse il mio primo anno di gare, desideravo iniziare con un'altra macchina (in resina, standard, più facile allo smontaggio ecc.) e soprattutto mi mancava quella iniezione

di sicurezza in me stesso che ritenevo mi avrebbe dato maggior tranquillità nell'affrontare una prova così impegnativa come i campionati italiani di volo a vela. Nelle settimane precedenti i campionati, volando a Rieti con il mio A3, mi sono reso conto che forse avevo mitizzato troppo il concetto del volo in gara a Rieti e con «iniezioni» di comportamento per il volo in montagna, ha deciso ed ho affrontato me stesso nel volo in montagna ed in gara.

Vedi quante volte ho ripetuto la parola «montagna» e per me, pilota di pianura, è una cosa molto importante: è un mostro sacro che va capito, affrontato, assecondato e le soddisfazioni poi, sono indescrivibili. Non ho visto la gara come competizione con gli altri, ma con me stesso, infatti non ho mai fatto un traguardo!

Con 10 gare su dieci, tutti i piloni fotografati, quindi concluse tutte le prove eccetto un solo fuori campo, ho voluto cercare di capire il volo con appoggio orografico; sono sempre tornato a casa, ma sono ancora un pivello ed il prossimo obiettivo è di imparare a «correre».

I punteggi più scadenti li ho presi nelle prove più facili e brevi mancandomi una certa dose di grinta e di impegno sentendomi più spronato dai temi impernativi e su questo devo ragionare molto: per volare a vela è necessario tra le altre cose conoscere bene se stessi, ed in una gara di quindici giorni di durata ci vuole molta autodisciplina.

Ad Angelo Zoli devo certamente la «forma mentis» che mi ha consentito di affrontare e superare le 10 prove per complessivi 1.644,2 Km con 7.177 punti su 8.657 del vincitore della Lega 2 (82,90%). Ora Angelo mi devi insegnare a correre!!!

2) Sull'organizzazione nulla da eccepire (sembrava quasi di non essere in Italia...), l'unica lacuna è che ritengo debba esser posta maggior cura nella scelta e nella ricerca dei piloti trainatori.

3) Perchè gli stranieri sono più bravi? Ben vengano ed il paragone ci sproni a migliorare.

4) Perfettamente inutile ogni benessere.

5) Ritengo che la lega due così come è congeniata sia notevolmente formativa e

trovo inutile un titolo italiano per classe club.

Gli handicaps sono una cosa giusta ma in pratica chi favoriscono? su cosa basarsi? sulla polare dell'aliante o sul valore del pilota!...

6) Ritengo ridicolo far subire agli organizzatori uno sdoppiamento dei tempi attraverso una seconda gara o prima o dopo i campionati Standard e Libera, dispersivo sia come tempo che come energie.

7) Ritengo che la risposta 6) sia valida anche per questo. I campionati di volo a vela italiani sono a detta dei piloti stranieri (e di noi italiani) una esperienza unica al mondo ed è giusto che loro, compatibilmente ai posti disponibili vivano la nostra aria assieme a noi.

E se si fa una competizione europea i nostri migliori a quale parteciperanno?

8) Sì.

Hans Torgler



1) Il risultato scarso personale credo che è a causa dello scarso training avuto in questa primavera.

2) L'organizzazione è perfetta. La distribuzione del regolamento potrebbe essere più in anticipo e personalmente ai partecipanti. La possibilità per riparazioni degli alianti è da perfezionare. Domenica 11 agosto non c'era gas per fare delle saldature.

3) Le condizioni metereologiche erano ottimali.

4) Negativo. Il presidente di un gruppo volo a vela non è sempre anche un volovelistista molto qualificato. Comporterebbe dell'attrito interno nei gruppi.

5) Negativo. La Lega Due è necessaria fino a che si trova un altro sistema per la qualifica di entrata in Lega Uno. La cifra di alianti di classe club è molto modesta.

6) Sì. Sarà necessario a effettuarsi la Lega Due ad un altro periodo per poter aumentare la Lega Uno (stranieri).

7) Negativo se questa competizione comporta la diminuzione o esclusione degli stranieri nel campionato italiano. Spostando la Lega Due si potrebbero invitare più stranieri al campionato italiano.

8) Sì.

Smilian Cibic

1) Per quanto riguarda i miei risultati è meglio non parlarne: è stata un'annata «no», un campionato in cui, per ragioni del tutto estranee al volo a vela, non mi è riuscito di ottenere in gara quel minimo indispensabile di concentrazione che consentisse dei risultati decenti.

Mi spiace particolarmente che ciò sia avvenuto in un campionato così entusiasmante ed al quale ero arrivato convinto di fare bene.

Comunque, sbagliando si impara, e sento veramente di avere imparato molto quest'anno: penso che il lungo elenco di errori commessi che sto compilando per cercare di evitarli in futuro dovrebbe riuscire molto utile.

2) L'organizzazione ha raggiunto un elevatissimo grado di efficienza e va elogiata in blocco.

Lacune? Forse nei temi di gara, che potrebbero essere più lunghi anticipando le partenze, e potrebbero anche essere dati con un po' più di fantasia (quadralateri, triangoli da ripetere due volte, ecc.). Questo verrebbe anche incontro ai fautori delle gare dure, mantenendo il massimo di cinque giornate consecutive di gara (ritenute insuperabili dai medici sportivi tedeschi).

E' da considerare che un allungamento del tema non stanca in proporzione il concorrente che ha come quota fissa di fatica per ogni gara già prima del traguardo il briefing, la preparazione del volo, il decollo, l'attesa del traguardo ed il taglio dello stesso.



3) I risultati complessivi mi sembrano eccellenti: lo confermano i sorprendenti aumenti delle medie, sia dei primi arrivati che della massa dei concorrenti. Ciò conferma un costante progresso generale, ed un rapidissimo inserimento nel giro dei nuovi arrivati. Purtroppo dobbiamo ancora e sempre constatare che i nostri amici tedeschi hanno una marcia in più. Sarebbe molto interessante analizzare in che cosa consista questa loro superiorità.

4) Finchè abbiamo in giro presidenti che non distinguono un aliante da un aeromodello o, nel caso che mi interessa direttamente, hanno come scopo principale della loro attività la paralisi del volo a vela, si tratta di visti inutili.

Penso che il benessere od il veto, di cui non nego l'utilità, debbano venire per vie più volovelistiche.

5) In mancanza di altre gare per esordienti lascerei la Lega Due com'è.

Il campionato della Classe Club avrebbe senso, secondo me, se vi partecipasse chi normalmente vola su alianti club. Temo invece che, salvo provvedimenti limitativi (diversi dall'handicap), vi si iscriverebbero con buone probabilità di successo anche piloti che per tutto l'anno volano su orchidee in caccia di un titolo di campione italiano.

6) Penso difficile un'effettuazione di tale campionato subito prima dei campionati Standard e Libera per il prolungamento nel tempo, probabilmente oltre limiti tollerabili, dello sforzo e della presenza fisica degli addetti all'organizzazione.

7) Forse sono troppo pessimista (lavoro nel settore tessile) ma temo, da come vedo il futuro, che sarà già tanto se nei prossimi anni riusciremo a fare i campionati italiani.

Se i tempi, come tutti ci auguriamo, ritornassero normali vedrei con favore una candidatura italiana per i mondiali del '78, purchè fosse garantita la copertura delle spese, copertura che non vedo da quale parte possa venire.

Peraltro ho appena letto sull'«Aerokurier» della candidatura svizzera, che mi sembra abbastanza seria.

Forse sarebbe più facile lanciare una meno impegnativa competizione europea, accorciando, ma non troppo, i campionati nazionali.

Sergio Capoferri

Mai così bello Rieti!

La massiccia partecipazione di piloti al Campionato 1974 sta a dimostrare un sempre maggior interesse per tale competizione; e di questo dobbiamo esserne lieti perchè in tal modo il volo a vela ita-

liano, sia qualitativamente che quantitativamente, sta avviandosi ad una maggiore espansione.

I risultati di Rieti '74 ritengo siano da considerare validissimi sotto ogni punto di vista, sia sportivo che organizzativo.

A questo proposito bisogna sottolineare il contributo all'organizzazione dato dalla equipe di Morelli.



Senza alcun dubbio è un'equipe da mondiali; ma andiamoci piano prima di voler fare a Rieti i mondiali.

Il salto di qualità da due anni in qua è stato imponente; tuttavia dobbiamo pensare che le strutture di Rieti come sono attualmente sono ancora carenti per una competizione a tale livello.

Per la Lega Due ritengo di basilare importanza il mantenerla in vita, anzi bisognerebbe ampliarla e potenziarla sempre di più.

Non dimentichiamo che è dalla Lega Due che possono venir fuori i campioni di domani.

La competizione di Lega Due dovrebbe essere fatta come attualmente è; ciò dà luogo ad una maggiore conoscenza fra concorrenti delle due Leghe.

1) I miei risultati non meritano particolari considerazioni. Alcune gare sono andate bene, alcune altre piuttosto male, e la classifica rispecchia fedelmente questa scarsa regolarità.

2) L'organizzazione ha funzionato in modo superiore ad ogni elogio. Unico appunto: una eccessiva, anche se lodevole, preoccupazione per la sicurezza, ha impedito di ottenere risultati di ancora maggiore rilievo. Mi riferisco in particolare ai temi dei primi giorni di gara, compresi in poche ore di volo (specialmente per la classe standard); mentre partenze più anticipate avrebbero permesso uno sviluppo ben maggiore, grazie alle eccezionali condizioni atmosferiche regnanti in quei giorni sull'altipiano a sud-est di Rieti.

3) Malgrado quanto sopra detto, i risultati complessivi sono stati veramente eccellenti, e per dimostrarlo è sufficiente considerare i chilometri percorsi durante il Campionato. Il livello qualitativo dei piloti è stato molto elevato per coloro che si sono classificati entro il primo terzo delle classifiche finali, con una citazione speciale per gli stranieri, veramente bravissimi. Per contro, alcuni piloti non hanno ancora compreso che il Campionato Italiano è diventato una gara dura, seria ed esigente, e che per condurlo a termine in modo onorevole occorrono quindi una preparazione ed un impegno adeguati.

4) Difficilmente il presidente di un Aero Club può avere una chiara visione del valore dei piloti (a meno che non si tratti di un club esclusivamente volovelistico) quindi il suo visto non è una garanzia di qualità. L'unico modo per salvaguardare il livello qualitativo, resta quello di retrocedere ad altra categoria i piloti che non hanno ottenuto una sufficiente classifica. Oppure, quando il volo a vela italiano sarà cresciuto ancora un poco, il sistema francese delle selezioni regionali.

5) Può essere un'ottima idea, benchè contrasti un poco con la considerazione precedente: infatti non si tratterebbe più di una Lega per piloti inesperti o imprepa-

rati, bensì di un Campionato Italiano al quale potrebbero concorrere piloti anche molto bravi, che per un qualsiasi motivo non potessero disporre di un aliante di alte caratteristiche.

6) Certamente sarebbe un bene che questo Campionato di classe club si svolgesse subito prima del Campionato per le classi standard e libera; seguitando però il discorso di prima, sarebbe necessario decidere a priori come comportarsi con i piloti che, per bene allenarsi al campionato, diciamo così, più importante, decidessero di tentare prima la conquista del titolo di classe Club.

7) Ignorando appunto la situazione del nostro Paese, una impegnativa competizione europea a Rieti avrebbe tutte le premesse per un successo, cominciando dalle condizioni meteo: dopo le esperienze effettuate in varie parti del mondo, bisogna dire che Rieti, per volare in aliante, resta uno dei posti più entusiasmanti che si possano trovare. Anche l'attuale «staff» organizzativo è quanto mai efficiente, garanzia di assoluta serietà; e persino il campo con le sue installazioni non è poi così inferiore a quanto visto in altre località.

8) Maggior impegno richiede l'organizzazione di un Campionato Mondiale. L'incognita vera è però la condizione in cui si troverà l'Italia nel 1978. Al di là di questa incognita, tutto il resto è perfettamente superabile, data la straordinaria capacità ed esperienza delle persone che hanno guidato le ultime edizioni del Campionato Italiano.

Maurizio Ferrari

1) Essendo la prima volta che partecipo al campionato, posso ritenermi più che soddisfatto del risultato ottenuto e delle esperienze acquisite sia positive che negative (se ne esistono).

2) Direi più che buona, ma essendo privo di esperienze precedenti non dispongo di punti di confronto.

3) Già il fatto che erano presenti più di 75 alianti, a mio modesto avviso, è da considerarsi più che positivo.

4) Se il presidente è competente direi di sì.

5) Io proporrei addirittura di avere 4 campioni italiani: uno di libera, uno di standard, uno di lega 2 (Super) ed uno di classe Club.



6) Sì.

7) Sarebbe auspicabile, ma del resto anche a Torino e a Bolzano si svolgono (o svolgevano) dei raduni volovelistici, perchè non «utilizzare» uno dei due come gara europea.

8) Purtroppo no.

Carmelo Motta

1) Nulla di interessante dal punto di vista agonistico.

Ho mancato i 500 per poco; sono partito fra gli ultimi ed ho anche perso tempo all'aggancio; risultato sono atterrato all'imbrunire dissipando gli 800 metri che avevo al passo della Somma a 30 Km circa da Rieti.

Volo di estremo interesse, ho percorso circa 60 Km in termooda.

Quando i temi sono molti impegnativi, sarebbe bene dare ai piloti la possibilità di partire prima.

2) Organizzazione perfetta!

3) Chiaramente il livello dei piloti va crescendo ogni anno, specie in classe standard; i risultati sono cresciuti di pari passo ma certamente anche favoriti da condizioni meteo molto buone.

4) No. In certi casi il Presidente è una persona illustre e certamente non qualificata. Il giudizio, secondo me, deve nascere dalle prestazioni del pilota: spetta alla Commissione Sportiva Operante dare benestari o divieti. In tal caso, l'opera della Commissione dovrà iniziare in tempo utile.



Il passaggio fra la classe club e le altre, deve avvenire seriamente; gli ultimi in classifica della classe libera e standard devono tornare alla classe club e viceversa.

5) Sì handicap moderatori; a Torino è stato fatto un esperimento con ottimi risultati. Bisogna riprenderlo ed adottarlo integralmente: quindi classe club (orchi-

dee comprese) e relativo campione italiano. Personalmente vedrei meglio handicap molto gravosi.

6) Organizzazione permettendo, sì; ma non è pensabile chiedere un tale sacrificio alle stesse persone: ecco perciò la necessità di formare un altro organico.

7) Una competizione a livello europeo è certamente auspicabile. Gli organizzatori se la sentono di protrarre le loro fatiche? La parte economica presenta una possibile soluzione?

Restano comunque le remore messe in luce nella stessa domanda.

8) Certamente sì. I partecipanti stranieri rimarrebbero entusiasti per le prevedibili condizioni meteo (è sperabile) e per l'organizzazione ormai più che collaudata. Un piccolo sforzo per migliorare i servizi igienici e la mensa in particolare, e si avrebbe la perfezione.

Unico inconveniente da prendere in considerazione è la parziale inagibilità del campo nella sua parte ovest per la presenza di pietre e buchi.

Giovanni Massoni

1) Ritengo i miei risultati soddisfacenti, anche se modesti, considerando la mancanza di un allenamento agonistico.

2) Il funzionamento dell'organizzazione è stato ottimo.

3) I risultati complessivi sono stati buoni come pure il livello qualitativo dei piloti però, molti piloti, hanno risentito della mancanza di una specifica preparazione agonistica.

4) Il Regolamento del Campionato deve già prevedere i titoli sufficienti alla partecipazione: il benessere tecnico del Presidente dell'Ente di appartenenza può essere introdotto per gli alianti di proprietà dell'Ente.

5) La Lega 2 e la Classe Club assommano concetti troppo diversi, le classifiche 1974 sono di difficile interpretazione ed un Campione Italiano avrebbe un senso sportivo molto confuso. A mio avviso ritengo:

- i Campionati, nelle attuali dimensioni, dovrebbero svolgere funzioni qualificate a livello di Campionato Italiano;
- la Lega 2 potrebbe rispecchiare «la seconda categoria di piloti» con relativo titolo di Campione d'Italia;
- in merito agli alianti di Lega 2 sarebbe necessario dividere la Classe Standard dalla Classe Libera o, almeno, determinare dei validi coefficienti positivi o negativi rispetto ad un aliante «tipo».

6) Se la partecipazione numerica a Rieti dovesse aumentare, si renderebbe necessaria una suddivisione del Campionato in due periodi diversi: ciò, però, comporterebbe un raddoppio di impegni organizzativi. La partecipazione numerica dovrebbe essere contenuta in un'unica dimensione, corrispondente alla massima capienza, e si dovrebbe operare sul meccanismo della selezione per elevare il livello qualitativo medio del Campionato. Ad esempio un sistema equilibratore potrebbe essere:

- l'automatico passaggio dalla 2^a alla 1^a categoria in funzione dei risultati ottenuti in 2^a (come avviene attualmente);
- l'automatico passaggio dalla 1^a alla 2^a se non vengono conseguiti nella 1^a categoria un minimo di risultati prestabiliti.

7) E' possibile organizzare una competizione internazionale che potrebbe tendere ad istituire i Campionati Europei (in analogia ad altre discipline sportive), con cadenza biennale ed alternata rispetto ai Campionati Mondiali. Le difficoltà burocratiche sarebbero superabili con:

- un Regolamento completo: ovvero che contenga anche la posizione e le norme regolanti la presenza in Italia dei concorrenti stranieri (compresa la circolazione dei rimorchi);
- speciali disposizioni ministeriali che diano validità al Regolamento (ovviamente preventivamente concordato).

8) Non mancano le possibilità e le capacità perchè l'Italia si presenti candidata per l'organizzazione dei Mondiali 1978, occorre però tener conto della nostra situazione generale nazionale e di quanto esposto al punto 7.

* * *

Aggiungo alcune note sui seguenti punti:
Piloni e percorsi: suggerisco, se possibile, poter realizzare:

- che i piloni siano maggiormente funzionali rispetto ai percorsi: ciò al fine di guadagnare tempo per la velocità;
- che i piloni, compatibilmente con le situazioni meteo, tendano sempre al tipo F.A.I.: ciò potrebbe fruttare qualche primato.

Classe Club: questa categoria dovrebbe comprendere tutti gli alianti che, pur essendo sufficientemente moderni ed efficienti, rispondano alle seguenti caratteristiche:

- siano di tipo economico;
- consentano prestazioni inferiori a quelli Super usati nelle due classi Libera e Standard;
- siano diffusi negli A.C.
- permettano la partecipazione a piloti che non dispongono di un aliante di alte caratteristiche.

Nella realtà odierna, questa classe, accomuna invece alianti «tecnicamente scartati», nel tempo, dalle classi Super.

Il parco alianti italiano, oggi, è privo di una consistente esistenza di vere macchine «tipo Club» e ciò rende ancor più difficile il confronto dei risultati di una gara.

Anche per questa classe Club è indispensabile, in ogni caso, determinare dei coefficienti, positivi o negativi, rispetto ad un aliante tipo.

La classe Club richiede, inoltre, percorsi di gara appropriati perchè gli eventuali handicaps non possono risolvere tutti i problemi tecnici a causa della grande diversità di prestazioni nei confronti degli alianti Super.

Gare secondarie: il Campionato Italiano concentra tutte le forze del volo a vela, in senso agonistico, e finisce per costituire l'unica possibilità di allenamento e di selezione; sarebbe auspicabile l'organizzazione di gare locali, svolgibili nei giorni di sabato e domenica, che, per ragioni di capacità dimensionali (numero dei partecipanti in relazione alle possibilità organizzative locali), potrebbero essere frazionate per categorie ed in date e località diverse.

Scuole di volo a vela: il confronto del numero di piloti italiani, rispetto al numero dei piloti di altri paesi europei, mette in evidenza una nostra netta inferiorità quantitativa in questo campo sportivo; poichè da anni permane una grande differenza, non riscontrabile in altre attività sportive, sarebbe auspicabile una maggior incisività da parte dell'Aero Club d'Italia al fine di alleviare le difficoltà di carattere economico, tecniche e burocratiche che oggi limitano le nostre scuole di volo a vela.

In proposito ritengo utile un'iniziativa tipo «seminario dei responsabili delle scuole

di volo a vela» che approfondisca l'argomento: sono convinto che la soluzione di molti piccoli problemi può costituire validi incentivi o, quanto meno, eliminare motivi frenanti all'attività didattica.

Industria italiana nel campo del volo a vela: si tratta di un argomento complesso e delicato ma, nella sostanza reale, è da molto tempo che in Italia non viene costruita una serie di alianti, economicamente accessibili, neppure di tipo Club. Un discorso completo sugli argomenti di cui ai capitoli precedenti potrebbe giustificare un incontro degli operatori, nel campo delle citate costruzioni, al fine di esaminare eventuali opportune e convenienti possibilità.

Enrico Ferorelli

1) E' stata la mia prima gara di volo a vela e per me a 150 ore dal brevetto l'essere riuscito ad arrivare secondo e quinto in due prove è la più grande soddisfazione ed è di incoraggiamento a proseguire.

Mi sono reso conto di quanto abbia ancora da imparare ed un piazzamento migliore di quello ottenuto sarebbe stato fortuna e non merito.

Ho scoperto che l'unica maniera di volare a vela è con la mentalità ed il metodo di gara e nelle gare ho imparato molto più che non avrei imparato in anni di razzolamento intorno al campo.

Non ho scassato, i tre fuori campo li ho fatti a Foligno, cioè in aeroporto come mi ero prefissato, ed ho fatto in quindici giorni quasi duemila chilometri: la più bella vacanza della mia vita!!

2) Sono gratissimo all'organizzazione e a tutti quelli che hanno lavorato per rendere possibile questo campionato, nessuna lacuna eccetto il troppo tardo orario di partenza, quasi tutte le prove.

3) Ottime gare peccato che le condizioni non siano state così fumanti come potrebbero essere a Rieti.

Livello qualitativo dei piloti ottimo e non ho nulla da dire a riguardo dei miei antagonisti altro che ammirazione per la loro bravura e coraggio.



4) Non ritengo si debba salvaguardare nessun «livello qualitativo» in un libero mondo agonistico. Le regole fino ad ora applicate per la selezione sono secondo me adeguate ed io rappresento il caso limite cioè 150 ore e «C» d'argento appena conseguito. Si tratta piuttosto di incoraggiare più gente a correre se si vuole contare su un po' più di una decina di piloti tutti mediocri su scala mondiale. Ci pensa il campionato stesso a selezionare!!

5) Non ho particolare sentimenti a riguardo e non capisco bene la sottigliezza. Non si può paragonare al calcio: serie A e serie B?

6) Qui invece mi sembra ci sia il rischio di commettere un errore. Credo fermamente sia utilissimo che la Lega 2 corra insieme alla Libera e Standard. Lo scambio di esperienze, il volare tratti insieme, le medesime condizioni meteorologiche portano ad un utilissimo scambio di esperienze ed ad un'ottima scuola in volo e dopo il volo a terra. Separando non si fa altro che aumentare il divario e rendere più difficile colmarlo.

7) Evviva una competizione internazionale evviva i campionati mondiali. Che ne pensi di fare: Regionali - Nazionali - Internazionali? Comunque le date sono quelle che sono e per esempio in Inghilterra c'è una gara internazionale che può essere in conflitto.

Spero che nel '78 si riescano a fare i campionati in Italia, sarà più facile per me vincerli «in casa» anche se sono oriundo.

Dario Rasero



1) Non ho realizzato particolari exploits, ma ho fatto dei gran bei voli. Uno zero punti alla prima prova mi ha un po' smontato, a dire il vero, ma poi mi sono reso conto del fatto che le ultime posizioni della classe libera dovevano comunque essere occupate, ed ho provveduto. Principale e determinante difficoltà è stata il riconoscimento di alcuni piloni nuovi per me, con conseguenti incertezze e notevoli perdite di tempo e di quota. Il difetto deve essere mio, evidentemente, almeno all'80%. Quel noto Pilota straniero che a proposito di piloni e foto ha più volte parlato di sado-masochismo aveva certo le sue buone ragioni. Che esa-

gerasse? Mah!!?? A me disturba che sul terreno le strade non siano gialle ed i fiumi azzurri, come sulle carte... e non è tutto!

2) L'Organizzazione mi sembra già avanti sulla via della perfezione, ed appare dotata di una riserva di auto perfezionismo tale da garantire ulteriori progressi. Alla Commissione Sportiva, quella che sceglie i temi della giornata, rimprovero:

- di non tenere sufficiente conto delle **condizioni meteo «reali»** esistenti al momento della partenza o poco prima;
- di mancare di elasticità nel senso che, una volta presa una decisione in fatto di temi, sembra che rifiuti la possibilità di guardare in aria per vedere come stanno le cose;
- di non avere temi alternativi, evitando di mandare i piloti a Nord, ad esempio, anche quando le condizioni appaiono visibilmente sfavorevoli (atterraggi in massa a Perugia), mentre sono buone a Ovest ed a Sud;
- di non sentire anche l'opinione di un Rappresentante dei Piloti in gara circa i temi, anche in considerazione delle condizioni fisiche e del grado di stanchezza dei Piloti stessi.

3) I risultati complessivi mi sembrano buoni, così come il livello qualitativo dei Piloti. Per diventare bravi occorre gareggiare, imparando da quelli che ne sanno di più. Ne deriva che i livelli qualitativi, per forza di cose, devono essere molti, dalla «vedette» all'apprendista campione, e che tutti hanno la loro ragion d'essere.

4) Se il Presidente è un praticante del volo a vela sportivo, il suo visto ha un significato. In caso contrario non serve assolutamente a nulla, almeno sul piano tecnico, e non può certo essere considerato «qualificato» ai fini proposti.

5) Mi sembra opportuna la sostituzione della Lega 2 con la Classe Club, con handicaps, ma non l'attribuzione del titolo di Campione Italiano. Si tratta di una «classe» che ha e deve mantenere lo scopo preminente di «introduzione» alla competizione di Piloti che intendono iniziare l'attività agonistica. I Campioni d'Italia devono restare unicamente quelli di Classe Libera e Standard, come ai Campionati Mondiali.

6) Ritengo che per la Classe Club sarebbe bene evitare la denominazione di Campionato Italiano, e ciò per evitare che ne derivi un Campione di una Classe non ufficialmente prevista sul piano internazionale. Con la qualifica di Coppa XY, Trofeo ZK o simili, dovrebbe effettuarsi subito prima del Campionato Nazionale per le Classi Standard e Libera, favorendo la permanenza a Rieti dei partecipanti, anche dopo la conclusione delle loro gare, così da poterli eventualmente utilizzare per l'organizzazione o come squadre.

7) Esprimo opinione favorevole ad una Competizione Europea da effettuarsi subito dopo i Campionati Nazionali, ridotti nel tempo ma non troppo. In proposito penso però ai «costi» supplementari che potrebbe comportare. Non sarebbe meglio invitare più stranieri (quelli bravissimi che abbiano qualcosa da insegnare o costituiscano uno stimolo a far meglio per i nostri migliori ai Campionati Nazionali? Costerebbe meno, certamente. A proposito di stranieri: perchè non far pagar loro l'iscrizione come a tutti gli altri concorrenti? Non vedo un solo valido motivo di fargliene omaggio, visto anche che si tratta di persone non propriamente indigenti.

8) Penso che l'Italia potrebbe presentarsi candidata per l'organizzazione dei Campionati Mondiali 1978, e questo perchè ha capacità organizzative adeguate e colaudate. Però ancora una volta penso ai costi enormi, sempre che si trovino i soldi per affrontarli. Pur considerando tutto quanto c'è da considerare, resto dell'opinione che i pochi mezzi disponibili per il V.V. debbano essere destinati, con assoluta preminenza, ai Club ed ai Piloti italiani (soprattutto ai giovani). Vedrei prima l'urgenza di portare il Centro Nazionale di Rieti almeno al livello di St. Auban o della Montagne Noire, con macchine ed attrezzature aggiornate, usabili senza riserve e restrizioni, con servizi a terra adeguati non solo per la sopravvivenza ma per un piacevole soggiorno a terra anche di chi non vola (un motel, una piscina, una Club House meno precaria, ecc. ecc.).

Ho risposto a tutto, ma mi viene in mente ora che i premi sono sempre miseri e scarsi. Venire a Rieti costa un minimo di

mezzo milione: basterebbe questa considerazione per aumentare il diametro delle meschinissime medagliette destinate a chi non è nei primi tre. Tralasciando l'aspetto venale, bisognerà non trascurare troppo quello estetico-sentimentale. Dico bene? Le gare di regolarità a motore, in confronto, distribuiscono a tutti i partecipanti dei premi super-sibaritici.

Basta, ora smetto. Le critiche vogliono essere costruttive e non polemiche, è chiaro.

Non voglio dimenticare di ringraziare tutti coloro che, con la loro valida e disinteressata opera, ci hanno permesso di trascorrere anche quest'anno gli splendidi giorni ruggenti (?) di Rieti. Arrivederci, se Dio vuole e speriamo che lo voglia!!

Alvaro De Orleans Borbon

1) I miei risultati sono soddisfacenti. Quest'anno ho radicalmente modificato l'impostazione di gara rispetto agli anni scorsi, cercando in luogo del buon piazzamento nelle singole prove, il buon piazzamento generale. Ciò viene rivelato anche dalle relativamente mediocri classifiche giornaliere (quinto, ottavo ecc.) che, sommati i punti, portano al terzo posto generale.

2) L'organizzazione funziona bene. Lo spirito con il quale vengono giudicate le foto è quello giusto (tolleranze segrete!)

3) Ha vinto Peter. La sua partecipazione è stata preziosa: senza di lui Brigliadori ed io ci culleremmo nell'illusione di essere bravi. Un vero monito a non sentirsi troppo sicuri se faranno i Mondiali a Rieti. Anche i primi quindici circa hanno imparato a correre, e anche se i rispettivi limiti tecnici sono variabili, una certa voglia di vincere l'hanno acquisita in molti. Siamo sulla strada giusta.

4) E' pura follia. I presidenti di Aero Club molto, molto raramente sono a conoscenza del livello sportivo acquisito dai loro soci volovelisti. Si ripeterebbe in molti Club quello che oggi avviene su scala nazionale per i Campionati Mon-

diali: esclusioni ingiustificate e partecipazioni non motivate (almeno così sembra ai più).

5) Per rispondere occorre prima precisare l'obiettivo che devono soddisfare i Campionati. Se è di divertire più che selezionare, o viceversa.

A questo aggiungiamo considerazioni sulle risorse che il volo a vela italiano può offrire in termini di giornate di competizione all'anno, e sui vincoli rappresentati dal massimo numero di alianti che possono partecipare ad ogni giornata di competizione. Ciò posto, suggerisco di: lasciare le cose come stanno, massimizzando le risorse e riducendo i vincoli; in seguito, ben sfruttato il contesto, riproporiamoci il problema di un terzo Campione.

6) Risposto a 5).

7) Premesso quanto detto a 5), la mia opinione è di non indulgere in sogni di prestigio.

Adoperiamo il cielo italiano per migliorare i piloti italiani, i concorrenti stranieri sono già liberi di partecipare ai Campionati, non vedo perchè dedicare ulteriori risorse (scarse) tutte per loro.

8) No. Non prima del 1980. Inoltre, anche in quella data, solo se 200 piloti italiani si impegnano per iscritto a passare trenta giorni a Rieti collaborando. I cervelli ci sono; gli esecutori no. Certo sarebbe una vera meraviglia, ed il cielo di Rieti lo merita.

Walter Vergani

1) I risultati sono sempre criticabili, per fortuna. Posso personalmente essere scontento della carenza di grinta che mi ha condotto al secondo fuori campo; senza contare qualche arrivo sbagliato, un paio di agganci, un paio di scelte troppo anticipate sull'orario di partenza, qualche indugio in ascendenze smorzate.

Gli «exploit» realizzati sono in funzione di qualche litro di zavorra in più e di uno 0,5 m/sec. in più sulla media per volo delle ascendenze. Ciò dovuto a minore rarità di ascendenze forti e maggiore uniformità di condizioni sul percorso.

2) Organizzazione lodevole sotto ogni aspetto e soprattutto lodevoli uomini e direzione. Volendo comunque criticare, occorrono cartelloni almeno bilingui, interprete ufficiale al briefing, sviluppo degli impianti di telecomunicazione (rimettere almeno i telefoni a gettone), sistemare gli impianti sanitari ed adeguarli (ma quante volte l'abbiamo già detto, fra tutti?), una tinozza che funga da piscina. Sul piano operativo, partenze anticipate (spessissimo trovate condizioni già piene ai primi decolli), e **temi più lunghi** (già detto molte volte), anche ripetuti se lo spazio aereo è piccolo (200 Km per 2). Questo è indispensabile per togliere importanza alla strategia dell'ora di partenza ed all'alea degli agganci.

3) Occorre depurare la Lega 1 dei meno preparati. La Classe Libera deve migliorare, è troppo debole. L'allenamento dei piloti deve essere preteso migliore. Quante scassature si possono imputare a ciò?

4) Una volta esistevano i premi «extra insegna» e forse esistono ancora. Per questo si dovevano compilare moduli con fotografie. Il giudizio moderno su l'esperienza di un pilota di volo a vela non è più basato sul numero di ore volo effettuate, ma **sui chilometri percorsi**. Occorre pretendere la dimostrazione di un certo numero di chilometri percorsi (incluso qualche volo lungo), prima di arrivare a Rieti. Se invece non si vuole escludere nessuno da questa festa, peggio per loro. Si deve smetterla con la storia dei «piloti stanchi». E' un Campionato Nazionale. Vorrei sapere perchè gli stranieri non sono mai stanchi, soprattutto di vincere.

5) Sono irriducibilmente contrario agli handicap. Esistono giornate in cui le differenze di alianti si traducono in qualche minuto di tempo impiegato in più, altre in cui le differenze vogliono dire «fuori campo», e peggio se il passaggio difficile è appena dopo la partenza. Occorre creare classi di alianti il più possibile omogenei. Differenze reali del 10% sull'efficienza massima e sulla discesa a 150 Km/h possono essere colmate dalla bravura del pilota. Non è quindi necessario creare molte classi. Sono favorevole a mantenere la Lega 2 divisa in almeno due classi **con classifiche separate** e due

titoli in palio. A livello d'esperienza della Lega 2 si può omettere la distinzione fra «Libera» e «Standard» e lasciare la «Super» e la «Club».

6) Le condizioni meteo di Rieti permettono senz'altro l'azzardo di fare due competizioni successive anzichè tutte insieme. e poichè la classe «Libera» comincia a scarseggiare di partecipanti, perchè non fare prima la «Lega 2» con la «Libera» e poi la «Standard»? Sarebbe originale ed interessante poter partecipare ad entrambi i Campionati di Lega 1.

7-8) Sì per la prima, no per la seconda domanda.

LA FAI non ha ancora sancito che esiste una competizione europea o continentale per i vari continenti. Quindi è tutto ufficioso e l'impegno assolutamente minore. Un mondiale a Rieti potrebbe essere fatto solo con forte apporto di personale organizzativo straniero, ma le autorità che ancora vogliono possedere le foto dei nostri piloni, oppure impiegano mesi per convalidare un brevetto straniero, imponendo enormi sacrifici agli interessati, come reagiranno? Mettiamo per favore prima a posto queste cose, per carità. A Rieti quest'anno, fra piloti ed aiutanti e direttori, quanti sapevano almeno l'inglese? E nei ministeri, nello stesso Aeroclub d'Italia?

Orsi e Barazzetti del Valzanello

- 1) No comment.
- 2) Ottima, come la edizione precedente.
- 3) Livello buono, in particolare quello degli stranieri.
- 4) No in quanto non tutti i presidenti di Aeroclub sono anche piloti attivi e comunque non sempre conoscono i piloti del proprio sodalizio.
- 5) Siamo favorevoli all'assegnazione del titolo di Campione italiano della Classe Club, con handicap in modo che possano partecipare tutti gli alianti.
- 6) Sì, riteniamo che possa essere fatto tanto prima quanto dopo; riteniamo an-

che che il Centro nazionale possa essere in grado con le proprie forze di organizzare una gara (semplice).

7) Non riteniamo necessario, si può allargare l'invito a più stranieri durante il nostro Campionato (tenere presente i mezzi e le persone disponibili).

8) Orsi dice: no.

Barazzetti dice: sì, se con mezzi adeguati e personale.

Ndr.: Per una migliore identificazione consultare il fondo classifica!

Bob Monti



1) La mia partecipazione a Rieti '74 aveva due obiettivi, il volo in coppia con Leo Brigliadori e il risultato finale.

Il primo obiettivo è stato raggiunto anche se Rieti non è la gara ideale per esprimere il massimo affiatamento (già ottimo ad Hanweide '74) per diverse ragioni delle quali la principale è la conoscenza fra tutti i piloti che porta a parecchie distrazioni dovute essenzialmente alle varie chiamate radio.

Per quanto riguarda il risultato finale non posso certo ritenermi soddisfatto. Mi ha colpito soprattutto il dispiacere di moltis-

simi amici appena atterrato nell'ultima prova con la quale ho sprecato stupidamente il lavoro delle dieci gare precedenti.

Difficoltà particolari non mi pare ce ne siano state e come al solito, salvo l'indovinatissima prova dei 500, sono stati quasi sempre assegnati temi troppo facili e corti.

2) L'organizzazione è stata, come del resto lo scorso anno, ottima trattandosi di un campionato nazionale e non ho riscontrato grosse lacune salvo forse la non brillante messa a punto delle comunicazioni tra il traguardo e la finestra.

3) I risultati complessivi sono stati a mio avviso falsati in maniera abnorme per una semplice ragione: una gara non è selettiva e non dà il reale valore dei concorrenti quando il tema della giornata non copre almeno l'80% delle ore volabili. Non è concepibile che in giornate con 6-7 ore di veleggiamento vengono assegnati temi di 3 ore. A Rieti negli ultimi 2 anni si sarebbe potuto assegnare il tema ogni giorno senza riposo, ma non ha nessun valore dare 12 o 13 gare per nulla impegnative e oltretutto con grossi problemi di affollamento della linea di traguardo e interferenze tra le varie classi, quando basterebbe allungare i temi con il risultato di una maggiore diluizione dei concorrenti lungo il percorso.

Comunque gli eventuali affollamenti al traguardo d'arrivo non dovrebbero presentare grossi rischi data la superficie dell'aeroporto di Rieti e soprattutto se potremo avere ancora la direzione operativa a livello di Egidio Galli.

4) Non sono d'accordo su un eventuale benessere o veto del Presidente dell'Ente di appartenenza. Ritengo che l'unico mezzo per assicurare una partecipazione di piloti qualificati al campionato sia di creare delle gare regionali limitate a uno o più fine settimana.

Gare che anche se a basso livello organizzativo stimolino i piloti ad una preparazione adeguata per evitare d'essere esclusi dal campionato.

Questo tipo di selezione viene già attuata in diversi paesi e in particolare in Svizzera con ottimi risultati.

5) Classe Club vecchio problema che a mio parere è molto più importante di quanto la maggioranza ritenga.

Come è articolata l'attività sportiva in Italia, cioè basata su un'unica gara (Rieti), scoraggia moltissimi ottimi piloti, che non hanno la possibilità d'avere una macchina competitiva al punto di disertare la stessa.

Risultato che ci si sta avviando sempre più ad un volo a vela d'élite, non si utilizzano tutte quelle macchine di proprietà dei vari Club che per le loro prestazioni sarebbe ridicolo usare in Lega 1.

Istituendo la Classe Club appare evidente l'automatica eliminazione della Lega 2, in quanto essendo quest'ultima classe nata per preparare i nuovi piloti alle gare è prevedibile che la maggioranza degli stessi utilizzano più facilmente le macchine dei Club sulle quali si sono formati senza attendere d'avere la possibilità di sborsare le, ormai proibitive, grosse cifre per avere l'orchidea in plastica.

Senza dubbio anche la classe Club deve assegnare il titolo di Campione Italiano.

6) In linea di massima potrebbe svolgersi contemporaneamente al Campionato di Standard e Libera, sempre che venga eliminata la Lega 2.

7) Sarebbe veramente un peccato non sfruttare le favolose risorse meteo di Rieti con una gara a livello europeo (Coppa del Mediterraneo?). Nessun Paese può vantare nella prima quindicina di agosto condizioni così costanti e varietà orografiche. Non è detto che si debbano fare due gare diverse cioè Coppa e Campionato, se si riuscisse ad organizzare una pre-selezione regionale, in modo da limitare ad una quarantina i piloti italiani tra standard e libera più inviti ad altrettanti stranieri, si avrebbe una partecipazione che da sola qualificherebbe la gara a livello europeo.

Naturalmente non si chiamerebbe più Campionato Italiano ma ciò non toglie che si possa assegnare ugualmente i titoli con stralci di classifica.

8) A parte certe frasi poco felici apparse sui Comunicati stampa di Rieti '74 (eppure portavano la data agosto 1974 e non 1934) sulla superiorità dei piloti germanici, ritengo che per noi sarebbe una del-

le poche occasioni per ben figurare in un Campionato Mondiale. Ma a parte il risultato ne ricaveremmo grandi vantaggi propogandistici sulle condizioni reatine e visto che i pochi piloti stranieri venuti a Rieti se ne sono innamorati, figuriamoci

il centinaio di piloti con relative squadre di un mondiale.

Organizzativamente i problemi da risolvere sarebbero molti, visto però gli ultimi due nazionali, si può ben sperare in una degna soluzione.

Quel bel Campionato!

*Distorti da quel caldo strato
Sembravan gli alianti
Un immenso bucato,
Camicie giganti
Distese sul prato
Le maniche in fuori
Già pronte ed asciutte
Per nuovi sudori,
Il torrido raggio
Di quella calura
Beffò col miraggio
La nuova avventura
Di quel Campionato
Fremente e tirato,
Con l'ala smagliante
E la fusoliera
Molteplice schiera
Nel ciel si lanciò.*

*Non si era mai osservata
Una mischia 'sì fitta e serrata,
Nei duelli leali
A colpi di ali
Vergani lottò col Tedesco
In modo così gigantesco
Che sino alla prova sesta
Rimase alla testa,
Contese alla sorte ma invano
Rimase secondo e Campione Italiano!
Se fù scabroso quest'anno
Competere con l'Alemanno
Così, soltanto il Lombardo
Gli fè' da baluardo,
Pugnando con grinta ed ardore
Il posto d'onore
Il Leo conquistò,
In Standard Campione
Con molta emozione
Lo si proclamò.*

*In lega seconda
La lotta bruciò furibonda
Con Toschi, Trentini e Grazioli
Con trionfi e con duoli,
Sul campo Reatino
Il buon Vicentino
Con stabile calma
Conquista la palma.*

*Degli altri, dei molti rimasti
Rimane ancor molto da dire:
La gara assai lunga, i contrasti,
Vedemmo lottare e soffrire,
Che dire a chi ebbe avversa
La sorte e la gara già persa?
Di Motta, di Cibic e di Barazzetti
Che ebber gli alianti a pezzetti?
Che dire di quella masnada
Di "crapapelada"?
Maestri, Dudù e Bucceri
Simpatici veri,
Di altri e degli squadristi
Che qui si son visti
In azione?
L'organizzazione?
E bravi anche loro,
Diciamolo in coro!*

*Il sole tramonta sui monti Sabini,
Le stelle accendono i loro lumini,
Sul campo ormai vuoto e ingiallito
Il bel Campionato è finito,
Fra luci velate ed astrali
Si sente un profumo aleggiare,
Son forse i primati Mondiali
Che Adele ci seppe donare!*

Edoardo il tabellista

Il lamento di Federico

(n.d.r.: nostro amico tipografo)

Caro Scavino, quest'anno, quando mi hai avvicinato alla fine della premiazione, con il registratore in mano, per «intervistar-mi», non Ti ho voluto rispondere e Ti ho promesso di scrivere. Non pensare che io non apprezzi questa abitudine dell'intervista, abitudine ormai divenuta tradizione, anzi l'essere intervistato da Te per «Volo a Vela» mi onora e lusinga. Non ho risposto perchè quest'anno, più degli altri, non volevo sciupare con poche parole affrettate l'occasione che Tu mi offrivvi e volevo, prima di rispondere, meditare un poco sull'esperienza meravigliosa che Rieti '74, come i nove Rieti da me precedentemente disputati, senza interruzione, dal 1965 ad oggi, ha costituito per me. Ed ora eccoTi le mie impressioni.

1) L'organizzazione

Perfetta, ancora migliore di quella del '73. Gli uomini giusti al posto giusto, nessun intoppo, nessuna crisi. La dura prova imposta dalla partecipazione di quasi ottanta concorrenti è stata superata in bellezza. Nulla quindi da dire se non per elogiare incondizionatamente e ringraziare tutti.

2) I briefings

Troppo prolissi i briefings dei giorni pre-gara. Chi è giunto con qualche giorno di anticipo ha dovuto subire — pena l'esclusione dal volo — la ossessiva ripetizione, ad uso dei concorrenti arrivati successivamente, per più giorni, di discorsi ormai ovvii e scontati.

3) I traini

Sono, come tutti, grato ai trainer che, con il loro lavoro, rendono possibile il Campionato e il volo a vela. Non posso però dimenticare di avere subito grossi, reiterati e gratuiti spagheti per decolli effettuati a velocità assai prossime alle minime di controllo. Il problema si risolve dimostrando ai trainer nuovi che la bassa velocità e le tirate, lungi dal permettere un più rapido guadagno di quota, ottengono l'effetto contrario e rendono assai più insicuro il traino per l'aliante e per il trainer.

Anarchia assoluta in fatto di luogo e quota di sgancio. Ho visto traini a 900 metri e sganci a oltre 10 Km da P.ta Romana. La prassi è pericolosa, antisportiva e genera grande nervosismo in chi la vede o la subisce.

4) La scelta dei temi di gara

Quest'anno, purtroppo, alla C.S.O. è mancata la fortuna, non certo la capacità che tutti le conoscono. La scelta, senza fortuna, è stata spesso sbagliata, per eccesso o per difetto. In ogni caso la regolarità sportiva non ha sofferto, il tema, giusto o sbagliato che sia, è eguale per tutti.

Nell'augurare alla C.S.O. un pronto ritorno della fortuna, vorrei sottolineare che una scelta sbagliata non è e non deve essere considerata una tragedia e pertanto va accettata e riconosciuta senza drammi, soprattutto riconosciuta, perchè in certi casi il negare costituisce solo mancanza di riguardo all'intelligenza generale. Drammatizzare serve solo a mettere la C.S.O. in una situazione psicologica favorevole a nuovi errori.

Il tema, fissato sempre prima delle 10, non è mai stato cambiato. Ciò significa che, a meno che la C.S.O. non possieda la sfera di cristallo, qualche cambiamento, forse, non sarebbe stato nocivo ed avrebbe aiutato la fortuna.

Non ritengo che il cambiamento del tema, purchè preannunciato come possibile al briefing, deciso almeno 30' prima dell'inizio delle partenze e comunicato per altoparlante con tutti i dati, possa costituire un problema per i piloti.

5) L'ora di inizio delle partenze

Potrebbe esserne tentato l'anticipo ricorrendo al metodo, già impiegato, della civetta. Quest'anno ho avuto la sensazione che, in qualche giornata, l'inizio delle partenze coincidesse puntualmente con l'inizio delle condizioni di aggancio; che, in qualche altra, invece, ciò non sia avvenuto dal momento che fin dallo sgancio si trovavano troppi tre metri per pensare che tutti fossero neonati.

6) La scelta dei piloni

Penso che i piloni debbano, senza eccezioni, essere costituiti da località ben visibili, avvistabili dalla direzione di arrivo e non poste in zone troppo sfavorite da un punto di vista meteorologico. In quest'ordine di idee, piloni quali Rocca Casale, che si vede male, Quadreggiana, che dalla direzione di provenienza non si vede affatto e Gola di Popoli, posta in fondo ad un infernale Venturi naturale, dovrebbero essere evitati e accuratamente.

7) Il controllo fotografico

La serietà, la diligenza e la passione del team del controllo fotografico mi hanno convertito al sistema del Tecnocrate Torinese, sistema che, per la verità, non mi piaceva affatto, come non ho mancato di dire anche a voce alta. Devo riconoscere che la conversione è stata favorita dal riconoscimento di una mia foto, per la quale avevo perso la speranza, pur avendo la certezza morale di non averla mancata. Ciò mi ha permesso di concludere il Campionato senza alcuna penalizzazione mentre l'anno scorso solo la tenacia di un concorrente mi ha privato della vittoria nella classifica del «negativo ignoto». Permane la perplessità sulla necessità, imposta dal sistema, di fotografare, in alcuni casi, da posizioni innaturali, p.es. dall'interno del triangolo.

Non va infine dimenticato, almeno a mio parere, che la foto è solo un mezzo e non il fine.

8) Il riposo: ovvero il giorno del Signore

Ringrazio la C.S.O. (spero all'unanimità, certamente a maggioranza) per avere concesso il giorno 14 agosto il riposo e soprattutto per avere avuto il coraggio di motivare la decisione citando l'affaticamento psico-fisico dei concorrenti ed evitando la facile ipocrisia delle cattive condizioni meteo. Coraggio perchè la decisione e la motivazione sono state aspramente criticate da alcuni sebbene l'affaticamento fosse evidente e reso palese da sintomi non equivoci.

Il problema del riposo è importantissimo e merita di essere attentamente considerato e discusso.

Quest'anno ha pesato, oltre che l'abito mentale di alcuni concorrenti di cui par-

lerò appresso, anche il desiderio di battere a tutti i costi il record, stabilito nel '73, di 11 gare in 13 giorni. Per battere questo record sarebbe stato necessario disputare 8 prove in giorni consecutivi. Voglio dire, e ad alta voce, che questo record non significa nulla e può interessare semmai, ma ne dubito, solo l'Ente del Turismo.

Il 14 agosto la ragione ha prevalso non senza dubbi e polemiche e, per fortuna il record non è stato battuto, altrimenti l'anno prossimo qualcuno avrebbe voluto, meteo permettendo, 13 gare in 13 giorni.

Il Regolamento deve prevedere una giornata di riposo obbligatoria e irrinunciabile, indipendentemente dalle condizioni meteo, dopo cinque giorni consecutivi di gare.

Così la C.S.O. avrà mezzo di opporsi alle pressioni di coloro che vogliono i primati a tutti i costi, anche quei primati che non hanno senso.

Così la C.S.O. avrà mezzo di opporsi alle pressioni di quei concorrenti che, nella convinzione più o meno fondata dell'«oggi-vinco-io-e-mi-rifaccio» (e di questi Signori ce n'è almeno uno al giorno) vorrebbero trasformare il Campionato in un «jeu de massacre» condotto fino alla presunta (se non sperata) consumazione psico-fisica degli avversari, nella presunta convinzione della propria tenuta.

Non si canti il solito ritornello dell'«Estero». E' falso che all'estero il volo a vela sia gara di resistenza se è vero, come è vero, ciò che Piero Morelli ci ha detto nel discorso conclusivo e cioè che mai all'estero, nè in sede di Mondiali, nè in sede di Nazionali, tante gare sono state disputate in così pochi giorni. Personalmente sono stufo di sentir tirare in ballo l'estero ogni volta che mancano gli argomenti e non ritengo, in linea di principio, che ciò che si fa all'estero debba essere, per ciò solo, necessariamente perfetto.

Il volo a vela agonistico non deve diventare, almeno a mio parere, l'espressione della resistenza fisica condotta all'estremo, ma deve restare l'espressione cosciente di capacità tecniche e di razionalità da parte di piloti non menomati dalla stanchezza.

D'altronde se si vorrà insistere nel considerare una eccezionale resistenza fisica (eccezionale perchè in nessuno sport si gareggia sei giorni di fila per 4/5 ore al giorno) come elemento essenziale del gioco, non si potrà fare a meno di introdurre quei controlli medici che — per spiacevoli e macchinosi che siano — già in altri sports dilettantistici o professionistici, nei quali la resistenza fisica è determinante o solo importante, sono di uso comune.

Volendo disputare un maggior numero di gare, senza sacrificare il riposo e senza prolungare la durata del Campionato, suggerirei di trasformare in giornate di gara le giornate di prova.

Le giornate di prova, infatti, non hanno alcuna funzione nè per i concorrenti, nè per la C.S.O., dal momento che non vi sono innovazioni che le giustifichino.

9) La funzione del Campionato Italiano

Da alcuni anni ormai alcuni membri del limitato gruppo di piloti aspiranti all'investitura per i Mondiali, sembrano considerare — quando apertamente non dichiarano di considerare — quale funzione unica ed esclusiva del Campionato quella di designare gli Azzurri e di permettere un miglioramento del livello della Nazionale.

Questi Signori sembrano assai infastiditi dal fatto che al Campionato partecipino oltre 70 piloti dei quali 65 almeno non possono aspirare alla maglia azzurra e, in alcuni casi dichiaratamente, preferirebbero che questi 65 piloti se ne andassero altrove a fare il volo a vela della domenica senza disturbare la sacra cerimonia dell'investitura.

Tengo a dire di essere certo che questa opinione non è di tutti gli azzurrabili e neppure della loro maggioranza.

A mio avviso, però, il fatto più notevole di questo Campionato non è che un pilota abbia volato a 125 Km/h, ma piuttosto il fatto che, sia pure in una giornata eccezionale e con un tema troppo facile, venti piloti hanno girato su un triangolo di 250 Km. con alianti di 15 metri, a oltre 90 Km/h.

Il Campionato è l'unica gara in Italia ed è pertanto per quei piloti che hanno le ferie solo in agosto — e sono la maggioranza — l'unica occasione per miglio-

rare sensibilmente il loro standard di volo. Questa funzione primaria del Campionato di favorire un **incremento qualitativo collettivo** è ancora più essenziale dal momento che non esistono in Italia scuole di performance.

Sarebbe pertanto più che un errore un delitto togliere alla stragrande maggioranza dei piloti italiani l'occasione offerta da Rieti in agosto in vista degli interessi di pochi «top pilots».

Sarebbe più che un errore un delitto allontanare dal Campionato Italiano (che deve restare il Campionato degli Italiani) anche un solo pilota italiano per far posto agli stranieri, mostri sacri o meno, almeno fino a quando non si instauri un perfetto regime di reciprocità.

La cosa peggiore sarebbe infine che il Campionato Italiano venisse trasformato — le voci già corrono — in una specie di aperitivo analcolico di una c.d. Coppa Europa (o del Mediterraneo, fa lo stesso) dalla quale la maggioranza dei volovelisti italiani (molti dei quali qualificatisi quest'anno o l'anno scorso) sarebbe esclusa onde permettere la tenzone ad alto livello fra mostri sacri nostrani e stranieri in temporanea importazione. Il tutto, colmo della beffa, organizzato con molti dei pochi soldi stanziati per il volo a vela.

10) Senza titolo

Fra le domande che Tu mi rivolgi una, di solito, riguarda il giudizio del concorrente sulla sua prestazione. Non credo nel mio caso il mio giudizio sia molto interessante e pertanto lo risparmio a Te e ai lettori. Posso solo fare una promessa: l'anno prossimo cercherò di migliorare.

11) Il Presidente

Mi giunge ora il Tuo questionario al quale credo di avere già, in gran parte, risposto.

La domanda n. 4, però, mi stupisce e. Te lo confesso, mi spaventa un poco. Se Tu la rivolgi vuol dire che qualcuno ha pensato alla possibilità di condizionare la partecipazione del singolo concorrente al placet del «Presidente dell'Ente di appartenenza» o addirittura di attribuire al sullodato il «diritto di veto». Il tutto naturalmente, e come potrebbe essere altrimenti, al dichiarato scopo di «salva-

guardare il livello qualitativo dei piloti e confermare una adeguata preparazione». Ancora una volta il Progresso (P maiuscola) a giustificazione dello stupro della libertà.

Già l'avvisaglia si è avuta quest'anno con la furtiva introduzione in sede di briefing della figura del Capogruppo, figura che rammenta esperienze, per me solo elementari, in epoche, ormai lontane, nelle quali i sassi avevano il vizio di fischiare. Ed ora ecco il placet del Presidente. Il livello qualitativo si difende imponendo per tempo, (almeno 8 mesi prima) prove di qualificazione oggettive e eguali per tutti, per severe che possano essere, non rimettendo all'arbitrio di qualcuno, più o meno qualificato, il diritto altrui di partecipare.

La libertà si difende abolendo inquadramenti e gerarchie, non creandone di nuovi a soddisfare non sopite libidini stivalische, attive o passive.

12) La Lega 2

Non rispondo alle domande n. 5 e 6 del Tuo questionario. Su questo argomento sono qualificati a rispondere gli interessati e cioè i piloti di Lega 2 di oggi e magari di domani.

13) I Mondiali a Rieti

Abbiamo una organizzazione quasi perfetta. E' giusto e umano che chi ha il merito di averla creata, chi ha l'orgoglio di farne parte, ed anche qualche inevitabile mosca cocchiera, desiderino utilizzarla per i mondiali.

Dal momento che me lo chiedi posso dirti di essere favorevole ai Mondiali a Rieti a patto che non siano fatti a scapito del volo a vela nazionale.

Ti ringrazio per l'ospitalità e Ti sono grato per l'iniziativa di interpellare con il questionario gli interessati.

Paolo Edoardo Agresta

Post scriptum:

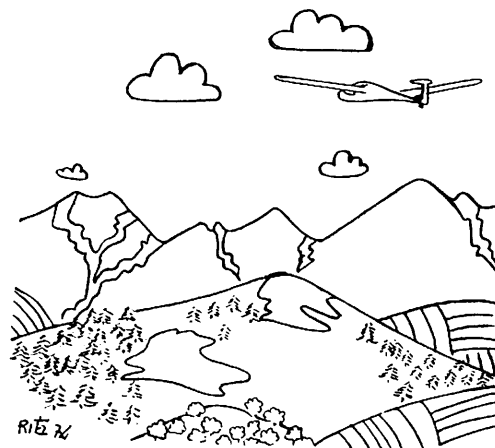
Il Campionato per me comincia quando aggancio il rimorchio e parto da Milano. Ogni anno, quando vengo fermato dalla Stradale, quando vengo buttato fuori dall'Autostrada (quest'anno due volte), e quando sono costretto a fare discussioni

pseudogiuridiche con casellanti e motopoliziotti, libretto e patente nella sinistra, portafogli nella destra, non posso evitare di rivolgere pensieri irriveribili ai responsabili di questa situazione.

I pensieri sono diretti all'Ae.C.I. fra i cui compiti vi sarebbe quello di affrontare e risolvere questo problema. Risolverlo non vuol dire peggiorarlo con i famigerati permessi per il trasporto eccezionale, vuol dire fare affermare in sede legislativa che il trasporto degli alianti è trasporto normale.

L'Ae.C.I., a giustificazione dell'utilità della sua esistenza, dovrebbe avere la forza di ottenere ciò. Dobbiamo invece alla luminosa mente che ha pensato ai permessi se oggi, anche nei più sperduti caselli, gli addetti, alla vista di un aliante, si eccitano fino all'orgasmo e fuoriescono dalle guardiole con la faccia dell'arme e armati di timbri e bollettari. Dobbiamo alla luminosa mente se il tapino che ha la dabbenaggine di mostrare il permesso (invece di servirsene per fare pacchetti) paga un pedaggio più che triplo. Il tutto mentre si aboliscono i già simbolici contributi per spese.

Penso sia bene si sappia che i volovelisti, o almeno molti di essi, io compreso, apprezzerebbero un intervento risolutore assai più di quanto non apprezzino gli usuali trionfalistici discorsi che puntualmente ogni anno vengono loro ammaniti nel corso dell'immarcescibile rito del «Signore e Signori».



Intanto crescono quelli di Lega Tre



Caro Scavino, approfitto di questa settimana dolomitica, dove però non dispongo di macchina da scrivere, per fare l'articolo che mi hai richiesto. Farò il possibile per scrivere in modo chiaro per evitarmi il giusto rimprovero di non averti inviato un testo dattiloscritto.

Ho pensato che l'argomento strettamente legato al Campionato non sia più di vera attualità e ritengo invece che sia il caso di affrontare una tematica più vasta.

Detto tra noi, lo spunto mi è venuto dalla considerazione che i nostri cervelli migliori (vedi Morelli) si sono «sprecati» in inutili ricerche perfezionistiche (vedi sistema fotografico) anzichè dedicarsi ai veri problemi del nostro volo a vela, ma non soltanto nostro, che sono la divulgazione del nostro sport e lo studio di formule che allarghino il numero dei giovani che vi possono accedere. Nè si può pensare ad un volo a vela consentibile a pochi beneficati simpatici che vivono all'ombra di qualche mecenate.

Sono certo di trovare in te la migliore comprensione e che se la mia voce sarà un seme, esso fruttificherà nel terreno della Tua rivista (NDR: nostra rivista). Se così non fosse, è facile fare la Cassandra e predire cattive fortune per il volo a vela italiano.

Tanti cari saluti.

P.S. - Sono appena rientrato a Milano e trovo la tua lettera. Insisto nel non voler battere a macchina l'articolo e ti chiedo ancora scusa.

Per quanto riguarda la Lega 2 avevo già espresso per iscritto a Serra le mie opinioni, che in sintesi sono queste:

- Lega 2 soltanto con handicap e quindi niente più club (l'handicap deve essere non moderatore ma valido).
- Non mi sembra valida l'assegnazione del titolo di Campione italiano alla Lega 2 a meno che non diventi una vera Lega Juniores, ma non mi sembra ancora possibile nè utile.
- Se andasse in porto il discorso dei 13 metri allora si potrebbe fare tutto un altro programma.

Leonardo Briigliadori

VOLO A VELA DA NABABBI

Rieti '74 resterà nella storia come il Campionato più splendido: tempo meraviglioso, organizzazione efficiente, buon livello dei concorrenti arricchito da un paio di veri fuoriclasse stranieri, medie mai viste, 76 alianti di pura razza per un valore di quasi un miliardo.

Tutto questo è certamente una buona cosa, come è una gran buona cosa pensare di fare finalmente i Mondiali in Italia: era ora, infatti, che si capisse che abbiamo tutte le condizioni per fare bella figura in un mondiale, avendo ora anche una équipe di organizzatori affiatata e valente. Occorrono soltanto un po' di milioni, ma non si vorrà far credere al resto del mondo che il volo a vela italiano è povero dopo una passerella come questa!

Dopo aver acquistato 4 dei 10 Kestrelloni esistenti al mondo e così via? O no? Vuoi dire che il volo a vela italiano sia veramente povero invece? Risposta: Il volo a vela italiano è il volo a vela più ricco di contraddizioni esistente al mondo; è un volo a vela da nababbi se guardiamo al parco alianti e alla facciata esteriore di qualche club; è un volo a vela in piena crisi se andiamo un po' in profondità e consideriamo per esempio la didattica. Quest'anno saranno fatti assai meno brevetti dell'anno passato, alcuni Aero Clubs sono in piene difficoltà. Non bisogna farsi ingannare dagli acquisti di

alianti in plastica fatti quest'anno: in gran parte sono dovuti alla definitiva sostituzione di alianti di vecchio tipo dando fondo ai risparmi di famiglia nel timore che se li mangiasse l'inflazione. Ma il numero dei nostri alianti non va ancora molto oltre il centinaio se escludiamo i pezzi da museo che ammuffiscono negli hangars. E ciò perchè i piloti sono troppo pochi.

La recessione che ha colpito la nostra economia sta per colpire il nostro volo a vela che d'altra parte non ha mai conosciuto un vero momento di splendore. Eppure, data la nostra dimensione, potremmo ancora evitare questo e addirittura invertire la tendenza se cominciassimo a meditare su alcune questioni fondamentali. Le mie opinioni sono queste:

1) Il volo a vela italiano, ma anche mondiale, è ancora alla ricerca della massima prestazione assoluta e per questo motivo si tende all'aliante sempre più grande e si snobbano gli alianti di prestazione inferiore.

E' una posizione di **immaturità** che oggi tutti gli sport che si avvalgono di un mezzo meccanico hanno da tempo superato. E' come se oggi si pensasse ancora ai records assoluti di velocità in automobile. E' ora che la FAI ritorni allo spirito che fece nascere la classe standard perchè altrimenti ne soffrirà tutto il volo a vela mondiale.

2) E' quasi incredibile che in 20 anni il volo a vela italiano non abbia saputo esprimere, o quasi, un nome nuovo nel volovelismo sportivo. Evidentemente ciò dipende da grosse colpe nel campo della selezione. Diciamo, anzi, che non è mai esistita una selezione guidata. C'è sempre stata invece la selezione legata alla disponibilità di quattrini.

3) Lo sport italiano è generalmente tutto in crisi se si escludono alcune specialità dove, per merito di alcuni uomini intelligenti e appassionati, si è capito cosa occorre fare per avere successo, come ad esempio nello sci. E, si badi bene, i quattrini della pubblicità allo sci sono venuti dopo che i Thoeni sono divenuti Campioni del Mondo.

Nel nostro sport non mancano nè gli uomini intelligenti, nè i quattrini a quanto pare; si tratta di avere le idee giuste.

4) E' assolutamente inutile e stupido affermare che noi italiani siamo dei brocchi e rimproverarci che gli stranieri sono più bravi. Questa è la verità, ma la colpa di chi è? E' sempre della selezione. Questa dovrebbe articolarsi in due momenti: — nel lungo periodo deve portare all'aumento del numero dei brevetti e alla creazione di un vero **servizio nazionale di propaganda volovelistica**;

— nel breve periodo deve operare sulla ristretta massa di giovani che sono a disposizione, neobrevettati o poco più, e metterli nella condizione di esprimersi il più rapidamente possibile.

Si deve evitare di ripetere errori del tipo commesso 12 anni fa, quando un ragazzo italiano faceva un 4° posto ai Mondiali ma non gli fu dato poi nessun aiuto perchè lui o qualche altro giovane potessero dedicarsi di più al volo a vela. Quel ragazzo dovette anzi attendere 7 anni prima di poter disporre di un aliante competitivo ed altri 2 per vedere la competitività riconosciuta dal titolo italiano alla classe Standard. Noi italiani da buoni ultimi, davamo questo riconoscimento alla classe dei giovani, la Standard solo nel 1971. Come permettere ai giovani di esprimersi?

Nella mia esperienza ho visto che l'unico sistema per insegnare alla gente a correre è quello di «farla correre» e particolarmente in uno sport che non implica particolari preparazioni atletiche. Prendiamo, perciò, i 30 giovani sotto i 25 anni più promettenti e buttiamoli nelle competizioni dando loro le macchine per poterlo fare.

E siccome gli alianti attuali costano troppo, prendiamo il «pallino in mano» e — a dispetto della stupidità della FAI — facciamo i nostri piloti primavera, su alianti da 13 metri, peso inferiore ai 150 Kg, costo inferiore ai 4 milioni.

Bisogna farne 30 e darli a questa gente e poi a quelli che verranno al posto di quelli che saranno eliminati perchè giudicati insufficienti. Vincoliamo questi giovani al nostro sport e facciamo gare solo per alianti da 13 metri.

A parte l'esempio del Salto esistono sicuramente le possibilità per fare un buon aliante da 13 metri, magari anche 12.

E' utopia? Allora lasciamo che il giovane volovelista italiano medio, dopo il brevetto vada alla scuola militare, poi — nella migliore delle ipotesi — all'Alitalia, se no in un ufficio a tirar la carretta per 10 anni, e poi che si sposi e abbia solo i soldi per sfamare la famiglia. In ogni caso lo avremo perso per l'agonismo finchè, quando avrà i capelli grigi, a 40-50 anni, forse lo rivedremo con il suo Libelle.

Oppure contiamo soltanto sul fatto che i campioni ci provengano dai figli di buona famiglia. Mi sembra un po' poco. Non ci si può rassegnare al fatto che il nostro meraviglioso sport resti al livello di divulgazione del golf o, peggio, che si voglia farlo rimanere a questo livello; ma nel golf il fatto di restare ristretto a pochi è istituzionalmente voluto.

Ora si parla di Mondiali in Italia, ma attenti a non buttar via questa occasione: se i Mondiali non si inseriscono in un programma ben strutturato di espansione della base volovelistica, sarebbe inutile organizzarli.

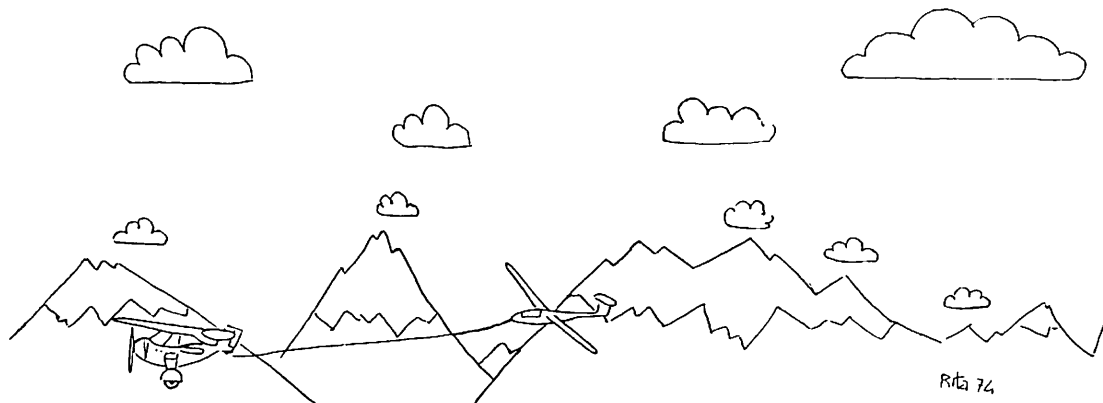
5) E veniamo infine alla stampa (ivi compresa RAI-TV), che finora a contribuito in modo assai efficace a far permanere il nostro sport al livello infimo in cui si trova. Certo non c'è da aspettarsi nulla

di buono da un tipo di informazione sportiva simile a quella che ha descritto il recente Campionato italiano: una RAI che sistematicamente ignora la classe Standard per non si sa quale misteriosa deviazione nel circuito delle informazioni provenienti dalla organizzazione della Gara. L'assenza totale di notizie sui quotidiani che si rispettano, **non fa onore** nè al giornalismo, nè al volo a vela.

Su queste stesse colonne, l'anno scorso, ho scritto che la colpa del disinteresse della stampa è colpa nostra e che occorre dare alla funzione informativa almeno la stessa importanza della Commissione Sportiva e dei Trainatori.

Se non si è ancora capito questo è meglio non andare oltre nei programmi. Se lo si capirà, nel piano di sviluppo sopra auspicato, l'informazione dovrà avere un ruolo preminente, fondamentale. Il mio discorso non ha molte pretese e tanto meno quella di essere già un vero programma; è certamente però una chiara presa di posizione che dissente da quanto si è finora fatto in campo agonistico, ed è soprattutto un grido di allarme che in sintesi conclusiva può essere questo: «Presidenti degli Aero Clubs Volovelistici, state attenti che a furia di non fabbricare campioni, fra un po' non avrete più neanche allievi!».

Leonardo Brigliadori



Il novizio contestatore... ecc... ecc... ecc...



Caro Scavino, grazie innanzitutto per il questionario, che mi facilita il compito nella stesura di considerazioni sul Campionato Nazionale 1974, richiestemi quale inglorioso partecipante della Lega 1 classe «Standard» (l'aliante già inglorioso e rimasto tale anche se munito di un nuovissimo impianto di water-ballast, era il Libelle n. 40).

A) Domande riferite al Campionato nazionale 1974

1) Mi tocca subito rispondere alla domanda più pungente: considerazioni sui miei risultati.

Il 24° posto in classifica generale si qualifica da solo, anzi fa subito venir voglia di cambiare discorso...

... se alla prima gara mi davano 300 punti in più per la velocità anziché il 24° posto forse il 19°...

... se Alvaro mi insegnava prima la tecnica per fotografare il pilone anziché solo 103 Km dietro al Peter...

... se ... se...

... se mia nonna aveva le ruote...

Già il famoso discorso dei se...: pare che a farlo siano sempre gli ultimi in classifica.

Ebbene sembrerà strano ma, anche se fra gli ultimi, sono discretamente soddisfatto della mia prima prestazione in Lega 1: ho superato per la prima volta la barriera dei 300 Km, ho percorso un cir-

cuito di 250 Km a 94,817 Km/h di media, ho seguito (e in entrambi i casi con la complicità di Serra) Neubert dal Terminillo all'Ocre, alla 3ª prova, e Peter da Rieti a Pescasseroli il giorno dei 500; ma soprattutto sono stato per almeno due ore l'eroe della Standard il giorno dell'8ª prova di Rieti - Umbertide - Rieti: qualche burlone aveva diffuso il messaggio «40 cinque minuti all'arrivo» ed era riuscito stranamente a trarre in inganno anche chi il circuito avrebbe potuto chiuderlo davvero.

Grazie Signora Nettelispach! Pare che una sua innocente dichiarazione all'arrivo a Perugia abbia contribuito il giorno 11 agosto a rafforzare quella mia posizione di leader.

Considerazioni sulle difficoltà incontrate: dopo quelle di ordine finanziario, vengono subito le difficoltà legate alla mia modesta resistenza alla fatica. Ritenendo però di non dover ancora abbandonare il volo a vela, per gli stessi motivi che mi hanno spinto a rinunciare al canottaggio, desidererei ricordare che:

- Leonardo Briigliadori, riferendosi al Campionato '73, su queste pagine già dall'ottobre scorso metteva in guardia la Commissione Sportiva sul numero eccessivo di gare;
- lo stesso Prof. Morelli ha citato come un record le 11 gare di Campionato rispetto alle 13 disponibili (Australia 11 su 15);
- il numero di scassature (9 non riparabili di cui 3 o 4 nel solo giorno 13) non debbono anch'esse costituire oggetto di record!

Trascrivo il consiglio di Leonardo '73: «C'è andata bene! Ma attenzione che 11 prove impegnative in 13 giorni sono un limite per dei professionisti allenati. Noi siamo dilettanti reduci da un anno di lavoro; qualche concorrente può forse inavvertitamente rinunciare alla sua migliore prestazione abbandonandosi ad una con-

dotta di gara più filosofica e turistica; ma qualche altro più duro può non cedere a questo salutare e inconscio richiamo alla moderazione e andare oltre i suoi limiti di sicurezza».

Il regolamento prevedeva l'obbligo di partecipazione nella Lega 1 ai piloti con un minimo di 250 ore di cui almeno 20 negli ultimi 7 mesi: dato il ritmo di gara di quest'anno senz'altro molto elevato ritengo si debbano correggere questi limiti.

2) L'argomento del funzionamento dell'organizzazione e la segnalazione di eventuali lacune è molto delicato specie se trattato da me, che ero sul punto di presentare reclamo scritto.

A questo proposito posso però dire, in tutta sincerità, che per me determinate persone della Commissione Sportiva Operante sono insostituibili: — se si intende fare i Campionati del mondo in Italia bisogna sbrigarsi, perchè se viene a mancare qualcuno di questi individui salta questa possibilità.

E questo lo dico con la massima serietà anche se mi è spiaciuto alla 1ª gara di 277,6 Km dover ritagliare molto tardi il traguardo di partenza per un disguido alla finestra e dover agganciare uno zero a 180 m di quota sul cementificio di Spoleto alle 19,15 per arrivare a Rieti alle 19,55 fuori tempo massimo.

Mi ha spiegato l'Ing. Ferrari che era inutile chiedere, dopo, una revisione dell'ora di arrivo: semmai visto che il regolamento (art. 18-3) niente definisce sul limite dell'ora di arrivo, i piloti non dovevano accettare una limitazione posta non per regolamento ma per altri motivi.

E dopo aver citato questa piccola lacuna della organizzazione che l'anno scorso ha toccato in partenza il Monti e quest'anno me, in parte il Massoni e marginalmente pochi altri, sono qui a chiedere pubblicamente scusa a 2 persone:

— al Galli per non essermi presentato in tempo alla partenza dell'ultima gara obbligando così altri a sportarmi l'aliante: non mi dovrà più succedere.

E qui una proposta valida per chi a mezzogiorno non fosse ancora ben sveglio dai recuperi notturni (vedi il mio caso appena citato): esaminare la proposta già

avanzata dal servizio bar per l'installazione di un self-service.

— Al Prof. Morelli per una mia presa di posizione sul nuovo sistema di premiazione che non prevede più la lettura delle classifiche finali con i nomi di tutti i concorrenti.

A differenza degli anni scorsi è successo infatti che i piloti che non l'hanno richiesta non hanno ricevuto la medaglietta ricordo: è una piccolezza ma so per certo che altri piloti oltre a me avrebbero gradito questo atto così come giustamente è stato fatto per la prima volta chiamando per nome tutti gli aiutanti e dando loro la medaglia ricordo (un grazie particolare al Sig. Maggiore Rovesti che per consolarmi mi ha dato quella della Gara Meteo).

A proposito dell'elenco di tutti i piloti mi è stato risposto che ai Campionati del mondo si premiano solo i primi 3 e che la classifica finale viene esposta in bacheca: adottiamo allora anche noi questo sistema, senza dilungarci in tanti discorsi, premi e complimenti e scoprire, dopo, di aver dimenticato del tutto i piloti da un certo posto in classifica in poi (vuol dire che il sistema abbastanza simpatico di chiamare in passerella tutti i concorrenti è meglio dimenticarlo).

Ho detto prima che trattavasi di una piccola cosa: spero che il Prof. Morelli non me ne voglia per aver espresso sinceramente questo parere. Continuo ad avere di lui la massima stima, così come quando all'interno dell'Aero Club di Torino sosteneva posizioni quasi disperate...

3) I risultati sono a dir poco eccezionali, se — tutti gli anni — le medie dei primi migliorano di 10 o 15 Km/h le medie che invece mi sembrano decisamente diminuite, — pur considerando i percorsi, più impegnativi, — sono quelle della Lega 2 (d'altronde coloro che avrebbero potuto farsi avanti nella Lega 2 erano passati obbligatoriamente nel pentolone della Lega 1).

Circa il livello qualitativo dei piloti partecipanti, da un esame delle classifiche finali ne deriva che (a parte Bigliadori con 10.159 punti e Vergani per la sfortuna), la media del punteggio dei piloti italiani è inferiore al 90% di quella dei

vincitori stranieri. Sono questi stranieri dei fuoriclasse come scriveva «Il Tempo» di Roma del 17 agosto oppure è vero quello che un giorno Peter diceva a me e a Cairoli al bar?

Cairoli - Signor Peter complimenti: lei va veramente forte!

Peter - Io forte?

Io - Vorra mica sostenere di andar piano?

Peter - Non dico questo, ma trattandosi dei primi giorni di gara e non conoscendo bene le zone, ritengo di tenere delle medie normali.

Io (non convinto) - So che lei non ha vinto il titolo di campione del mondo, ma in Australia sarà risultato senz'altro fra i primi...

Peter (con una certa aria di commiserazione) - Ma io non ho partecipato ai campionati di Waikerie: piloti tedeschi più bravi di me hanno avuto la precedenza...

4) Scusa Scavino: ma ritengo giustificata la quarta domanda solo se il presidente dell'Aero Club è un volovelista attivo e informato: mi sembra invece una domanda senza fondamento se riferita a un presidente anche validissimo che però non svolge attività sportiva.

Senza intervento di presidenti di Aero Club e a salvaguardia del livello qualitativo raggiunto da determinati politi, consiglieri quindi per la Lega 1 un sistema più rigoroso per l'accettazione (almeno 400 ore totali, 30 ore o più nell'anno controllabili); per il declassamento un punteggio minimo non riferito solo a tre prove ma alla classifica finale del campionato precedente, pur mantenendo invariati i criteri di passaggio dalla Lega 2 alla Lega 1.

Si avrebbe così la certezza di una Lega 1 qualitativamente in ordine, mentre renderei quasi obbligatorio uno «stage» a Rieti per quei piloti che affronteranno per la prima volta la Lega 2.

In questo caso sarebbe lo stesso Centro Nazionale di Volo a Vela nella figura del validissimo Com.te Zoli che dovrebbe formulare un giudizio sulla validità di queste nuove leve: formidabile mi era sembrata la formula usata dal compianto Ing.

Moretti per iniziare i nuovi ai Campionati: l'istruttore accompagnava gli allievi dei corsi di «performance» su un biposto direttamente in gara.

B) Lega e Classe Club

L'eventuale sostituzione della Lega 2 con la Classe Club mi sembra impossibile: vedrei eventualmente una Lega 2 fatta solo di alianti club con altrettanti handicaps.

Non assegnerei a quest'ultima il titolo di campione italiano perchè i piloti di questa classe sarebbero sempre dei principianti.

Secondo me nessun pilota arrivato ai primi posti in classifica della Lega 1 (standard o libera) tornerebbe a correre con una macchina club in condizioni alle quali non è più abituato (spiegazione del questionario rimasto del tutto ignorato).

Caro Scavino, ci chiedi di discutere il problema nell'ambito del «Club»: ammetto che ci si riesca, vedo già completamente disinteressati gran parte dei piloti partecipanti a gare e proprietari di alianti cosiddetti super. Se togli loro il gusto della gara ad alto livello, togli loro parecchio dell'interesse per il volo a vela sportivo.

Inoltre non capisco come un eventuale campionato nazionale di questa classe possa svolgersi prima del campionato ufficiale visto che ciò comporterebbe per l'organizzazione un aggravio notevolissimo.

Dopo tutto questo, caro Scavino, ho però da proporti l'uovo di Colombo: perchè non limitare le prove del campionato italiano a 7 (nell'anno 1968 furono fatte solo 5 prove) riservando le ultime 3 a una sfida al K-6 Corral con alianti club, tra i primi 5 della standard, i primi 5 della libera, il primo assoluto della lega 2 e il primo di classe club della stessa lega? Oserei quasi dire che il vincitore di questo titolo oltre al titolo di campione italiano di classe club ha quasi diritto a quello di campione italiano in assoluto. A dimostrazione della validità dell'allenamento su macchine club, mi diceva Peter, che ancora ultimamente ha percorso con un Ka 6 E circa 800 Km.

Per la soluzione ora proposta gli alianti potrebbero essere reperiti fra i concorrenti di Lega 2 dello stesso club. In deroga al regolamento si potrebbe poi permettere agli altri concorrenti di provare a seguire i magnifici 12!

Si potrebbe esaminare la possibilità di far partecipare anche altri piloti in grado di procurarsi alianti club: l'ideale sarebbe di poi poter disporre tutti gli alianti con efficienze simili al Ka 6 E.

C) Competizione europea e Campionati mondiali

7) L'effettuazione di una impegnativa competizione europea secondo me incontrerà molti favori presso i piloti più bravi che ormai desiderano misurarsi con i migliori europei e troverà scontenti quelli che considerano Rieti la mecca del volo a vela e come un'ottima possibilità per fare del campionato italiano una magnifica serie di bellissimi voli.

Personalmente sono abbastanza d'accordo per questa competizione europea (sempre tenendo conto delle premesse di Scavino): viene da sé che nel mio e

in altri casi questa soluzione comporterebbe l'allontanamento dai campionati fino ad avere una preparazione adeguata a questo tipo di prova (sarebbe interessante però allo stesso tempo stabilire come si formeranno «nuovi» piloti di livello europeo, visto che Perotti mi spiegava che l'unico sistema per imparare a correre è correre).

8) Quest'ultima mi sembra la domanda da 100 milioni: ma perché farla ai piloti? E' chiaro che loro sono entusiasti: quale volovelista nel suo subconscio non ha sperato o spera di poter partecipare un giorno alla massima competizione? (Se non gli è mai balenata l'idea per me non è un buon volovelista sportivo).

La domanda secondo me va invece posta a chi questi campionati dovrà finanziarli e organizzarli: se però alla 14' edizione del Campionato Italiano di Volo a Vela non abbiamo ancora risolto il problema dei carrelli sulle strade e sulle autostrade, è logico pensare che l'Italia possa presentarsi candidata per l'organizzazione dei Campionati mondiali 1978?

Beppe Caimotto

Il paracadute può anche servire!

di CARMELO MOTTA

Rieti, 11 agosto 1974, ore 13,15 prova di campionato italiano di Volo a Vela, 1376esima ora di volo; passo bruscamente dal volo a vela al paracadutismo. Ora è trascorso del tempo e l'atmosfera magica dei campionati si sfuma nella memoria con la dolcezza dei ricordi più belli ed affascinanti, ma nitido e chiaro riaffiora il ricordo dei drammatici momenti vissuti e... la promessa fatta all'amico Scavino. Egli ha ragione: è nostro dovere scrivere affinché l'esperienza, anche se negativa, fatta da un pilota divenga esperienza comune.

In breve ecco i fatti:

— Traina Amato; l'SHK lo segue docile come sempre; siamo a due Km circa dal da forte e della durata di quasi un secondo, senza nessuna reazione dei comandi

e dell'aliante; picchio gradatamente sino a fondo corsa perchè sto guadagnando troppa quota rispetto al traino; esco dall'ascendenza e sono in aria tranquilla.

piele delle colline a Sud del campo; quota 500 m circa; visibilità perfetta; rari cumuli nel cielo azzurro; ascendenze incontrate, strette forti e turbolente.

Ora la mia attenzione è rivolta alle possibili zone di aggancio, ma il traino entra in ascendenza e guadagna repentinamente quota; lo seguo portandomi alla sua quota ed entro anch'io in ascendenza; come le altre è forte e turbolenta poi, inspiegabilmente, sento un rumore in co-Capisco che c'è qualcosa che non va!

La cloche è tutta a picchiare, ma l'assetto si mantiene leggermente cabrato e la velocità diminuisce. Penso che il traino sia

sotto, non voglio metterlo in difficoltà e mi sgancio: la cabrata diviene immediatamente più sensibile e rischio lo stallo. Mi balena nella mente Gorzelak (') ed apro tutti i diruttori: la velocità si stabilizza e l'SHK assume un assetto di volo normale (ma per diruttori chiusi); ho un attimo di tempo per considerare quanto sta accadendo. Perdo notevolmente quota; l'aliante prosegue nella sua direzione verso le colline. Provo a tirare la cloche a cabrare ed ottengo una risposta assolutamente inadeguata. Rimetto tutto a picchiare e rimango incerto sul da fare. Richiudo i diruttori e l'aliante assume un assetto più cabrato, li riapro e riprovo a tirare la cloche: stesso risultato. Il trim è già tutto a picchiare!

Non riesco a valutare entro quale angolo di planata posso manovrare coi diruttori. E' chiaro che la situazione di volo si è stabilizzata, ma la perdita di quota è intollerabile e le colline si avvicinano. Guardo il terreno sottostante per considerare la possibilità di un atterraggio con la sola manovra dei diruttori; impossibile!

La zona sottostante è caratterizzata da piccoli campi di stoppia segnati da filari di viti, piccoli campi di granoturco, lontano qualche casa; l'altimetro indica ormai poco più di 400 m.

Rimango un attimo inerte, ma il mio subcosciente ha deciso per il paracadute; l'SHK è condannato! Provo confusamente un forte senso di angustia, di impotenza e di collera.

Purtroppo obiettivamente è assurdo pensare alla possibilità di un atterraggio con pochi danni, sia per mancanza di spazio, sia per la difficoltà di valutare l'angolo di planata.

Sono calmo, le pulsazioni del cuore sono normali, stranamente però le mie sensazioni sono diverse; prima tutto sembrava avvenire in tempo reale, ora, dal momento in cui considero razionale l'idea «Paracadute», ho l'impressione che il tempo si dilati...

Le idee passano rapide nel cervello; penso a mia moglie ignara sul campo; penso alla voglia di vivere, alle ossa rotte; alle passeggiate micologiche, penso agli amici, ai dirigenti dell'A.C. Torino, penso al mio lavoro, alla Soc. di Assicurazione, all'inchiesta, alla possibilità che l'aliante nella discesa incontrollata possa investi-

re qualcuno, ed incredibilmente a tante altre cose; fra l'altro mi meraviglio di non aver paura.

Ora mi chiedo se sono proprio io che slaccio le bretelle, che sto per affidarmi al paracadute, che apro la capottina... L'aria fresca mi dà tono, svaniscono le angustie e mi trovo seduto su un aliante... spider.

La sensazione dopo tutto non è male, il vento non dà neanche fastidio...

Quanti hanno volato su un aliante spider? Avevo afferrato la capottina con forza pensando che il vento dovuto al moto relativo dell'aliante impedisse una agevole manovra, invece senza il minimo sforzo la metto di fianco a me e dolcemente l'abbandono nel vuoto al suo destino; poi a mia volta mi giro sul fianco sinistro appoggiandomi con la mano sul bordo del posto di pilotaggio e mi trovo a guardare la campagna, faccia a faccia.

Provo la sensazione di muovermi nell'acqua, sono senza peso ed i movimenti non richiedono sforzo.

La mano destra trova subito l'impugnatura del comando di apertura quasi fosse un gesto abituale; conto, uno, due, e tiro; non sento resistenza. Mi invade l'impressione di assistere alle sequenze rallentate di un film dai colori smaglianti; le sensazioni fisiche non sono rilevanti al punto che mi chiedo se si è aperto il paracadute: non ho avvertito nessuno strappo, ma la calotta bianca a spicchi è aperta sopra di me e mi sembra molto piccola, ma mi infonde coraggio e sicurezza.

Ora la mia posizione è verticale, ma sto ruotando su me stesso, la rotazione aumenta e non mi rimane che afferrare le corde e tenerle tirate di fianco sino a che la rotazione non si arresta.

Mi accorgo ora che il vento mi scarroccia notevolmente verso Rieti; poi sento distinto e vicino lo scroscio dell'SHK che impatta il terreno.

Un brivido mi pervade pensando alla possibilità di danni a persone; è un evento che ho considerato e nonostante la mia precaria situazione so che me ne farei una colpa.

Vedo distintamente sopravento a me, nel bel mezzo di un campo di stoppia, un lungo segno serpeggiante. (Mi renderò

conto molto tempo dopo che si tratta del cavo).

La mia attenzione è ora polarizzata su tutto quanto possa rappresentare un ostacolo su cui andare a finire; vedo i filari di vite sostenuti da piante e pali e sembra proprio che debba finire impalato! Protendo le gambe nella direzione della mia traiettoria rispetto al suolo e tocco a terra bruscamente, fuori tempo e senza riuscire a molleggiare sulle gambe.

Sono indenne salvo un leggero dolore alla coscia destra.

Ora il tempo sembra riprendere il suo ritmo normale; mi slaccio l'imbragatura del paracadute e la lancio al di là dei fili tesi del filare di viti oltre il quale vedo la calotta semiaperta del paracadute. Raccoglio frettolosamente calotta, corde, e imbragatura e mi precipito verso il relitto dell'SHK spinto dal desiderio di sapere cos'è successo; è nel campo vicino a circa 80 m.

Attorno vi sono già alcune persone; mi diranno che cercavano il pilota, ma con grande sollievo mi rendo conto che l'aliante non ha investito nessuno.

Mi schermisco dalle attenzioni dei presenti e mi dò da fare per raccogliere gli strumenti ed i documenti che giacciono sparsi attorno ai resti dell'abitacolo.

In un baleno arriva la Croce Rossa, ed il 113, via radio viene avvisata la Direzione di Gara.

Dispongo quanto ho potuto recuperare sul ciglio della strada e aspetto che venga qualcuno dall'aeroporto.

Sono circondato da gente che vuole sapere questo e quello; cerco di essere garbato perchè tutti sono gentili con me, ma ora comincio a pormi delle domande sulle cause che hanno determinato la mancata risposta della cloche.

Mi accorgo che nella fretta non ho provato la pedaliera, non ho aperto il paracadute di coda dell'SHK (avrebbe diminuito gli effetti deleteri dell'impatto al suolo), non ho cercato di vedere l'aliante che certamente evoluiva vicino; già troppo vicino; mi ha superato ed è arrivato al suolo prima di me!

I miei pensieri sono interrotti dall'arrivo del Maggiore Rovesti e del Prof. Pace; manate sulle spalle abbracci e sospirone di sollievo in fondo non è successo nulla di irreparabile.

Poi sul campo accoglienza di sapore trionfale; «congratulations, bravo, complimenti, racconta»; ...il Perotti addirittura atterra per constatare che il suo avversario (a scacchi) è tutto intero; lacrime della moglie; relazione all'Ing. Morelli interrotta dal Commissario di P.S. che mi vuole con se per il verbale sull'accaduto.

Cos'è accaduto? ma! (non so ancora che il cavo si è rotto ed ha raggiunto i piani di coda e si è impigliato nell'asta del contrappeso).

Durante gli accertamenti eseguiti dal Funzionario del R.A.I., De Orleans suggerisce l'ipotesi, che integrata da rilievi e constatazioni, risulterà la più attendibile; baricentro arretrato dato dal peso del cavo in coda e piani di coda in ombra aerodinamica.

Dopo le formalità presso gli uffici della P.S. di Rieti, ritorno al campo; ancora complimenti e felicitazioni per lo scampato pericolo. Non mi rendo conto di tanti complimenti; sono certo che, paura o no, chiunque in quella situazione se la sarebbe cavata; Rasini, Zanetti e Brigliadori insegnano.

A proposito di felicitazioni, un signore che aveva visto l'SHK sfasciarsi al suolo si è trasferito sul campo con una bottiglia di Wisky e la ferma intenzione di brindare con me; riesco a stento a convincerlo che sono astemio e che a parte le amarezze per l'accaduto sono in perfetta forma; alla fine tocca a mia moglie, non avvezza all'alcool, ingollare un mezzo bicchiere di Wisky.

Ma non è finita lì; il giorno seguente al Briefing mi verrà assegnato il terzo «asse del cesso» di questo campionato (2) ed alla cerimonia di chiusura mi verrà addirittura assegnata una bellissima coppa quale concorrente più sfortunato.

La parte positiva del bilancio della mia avventura è stata certamente l'atmosfera di simpatia e di solidarietà che mi ha circondato, e di ciò sono profondamente grato a tutti. In particolare mi tornano alla mente le parole semplici e gentili della signora Orsi: caro Motta mi dispiace.

(1) Il polacco Gorzelak partecipando ai campionati Italiani in fase di decollo, per noie ai piani di coda, si era trovato repentinamente in cabrata; apriva i diruttori evitando lo stallo; sganciava e prendeva terra pesantemente con soli danni all'aliante.

(2) Simpatica istituzione di questo campionato, riservata a coloro che in situazioni drammatiche se la sono cavata con... molta fortuna; Giorgio Orsi e Walter Vergani mi sono stati illustri predecessori.

Tre record mondiali e cinque nazionali stabiliti a Rieti nel periodo dei campionati

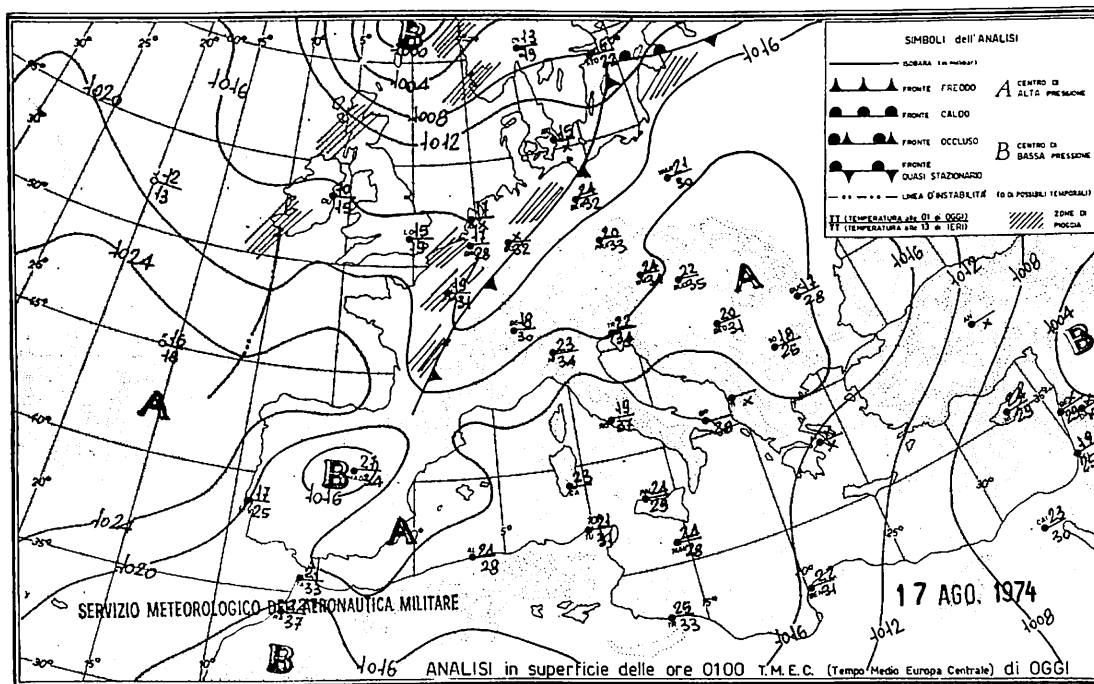
Anche quest'anno, dopo lo svolgimento dei Campionati, alcuni tra i più noti velivolisti italiani potendo prolungare il loro soggiorno sul teatro delle gare, hanno tentato di migliorare diversi primati di velocità sui triangoli di 100 e 300 Km, sia per alianti monoposto, sia per alianti biposto, maschili e femminili.

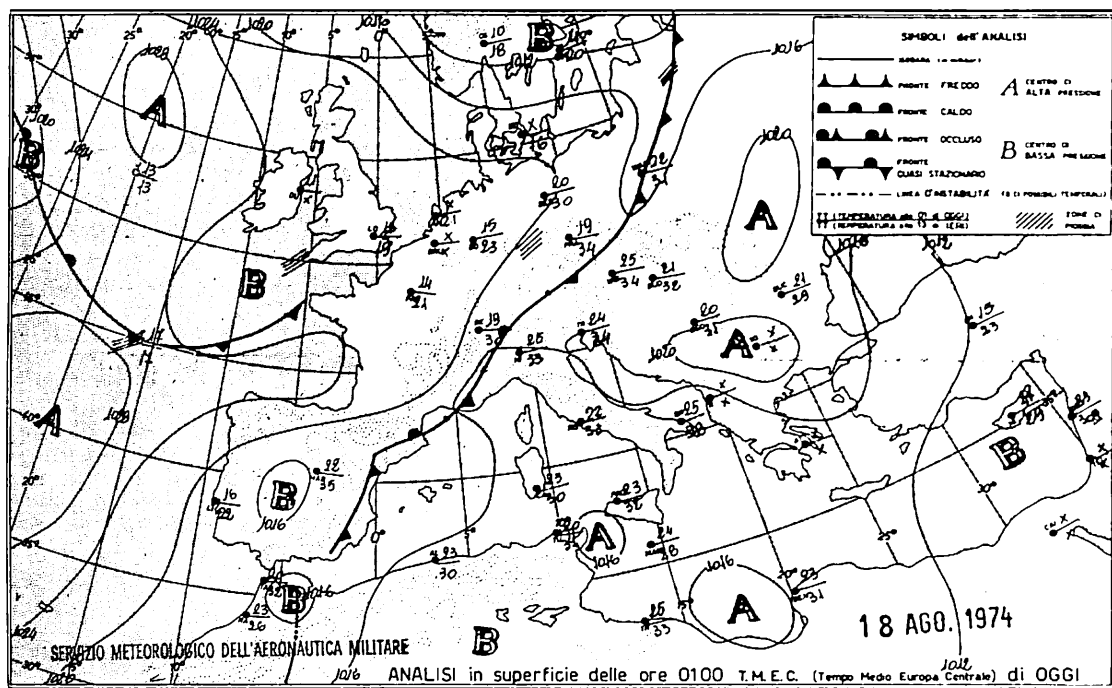
Confidando nel favore del tempo e nell'allenamento d'eccezione che questi piloti hanno accumulato durante lo svolgimento dei Campionati, subito dopo la chiusura delle gare e precisamente nei giorni 17 e 18 agosto, la signora Adele Orsi, unitamente a Walter Vergani e Roberto Monti, hanno compiuto alcuni tentativi di primati, il cui esito felice è stato favorito dalle favorevoli condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato la seconda decade di agosto.

La vasta area anticiclonica, che nei giorni di ferragosto ha interessato oltre al bacino del Mediterraneo anche le regioni

dell'Europa centrale e centro-orientale, ha continuato a dominare sulla nostra penisola ancora per alcuni giorni. Dalle figure 1 e 2, che riportano le analisi in superficie delle ore 0100/Z dei giorni 17 e 18 agosto, mostrano infatti come l'alta pressione che regna ancora nel Mediterraneo, riesca a contenere le perturbazioni che si muovono verso Nord-Est ai margini dell'anticiclone. I venti al suolo sono deboli vari, con rinforzi a regime di brezza. In quota, deboli o moderati dal 3° quadrante. A Rieti la temperatura al suolo è stata di 36,5° C il giorno 17, e di 34° C il giorno 18. Buona l'attività termoconvettiva su tutte le regioni dell'Italia centrale, dove sui rilievi sono apparsi anche formazioni cumuliformi con base di condensazione oltre i 2.000 metri.

Riportiamo ora l'elenco dei primati, includendovi per completezza anche quelli conseguiti negli allenamenti pre gare e durante lo svolgimento delle gare stesse.





1 agosto 1974 (allenamenti pre gare)

Pilota: Adele Orsi.

Primato mondiale femminile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 100 Km, lungo il percorso: Rieti - Città Reale - Meggiano - Rieti, Km 107,100, alla media di Km/h 125,589.

13 agosto 1974 (10^a prova Campionato)

Pilota: Adele Orsi.

Primato nazionale femminile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, lungo il percorso: Rieti - Gola di Popoli - Quadreggiana - Rieti, Km 310,200, alla media di Km/h 81,317.

13 agosto 1974 (10^a prova Campionato)

Pilota: Walter Vergani.

Primato nazionale maschile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, lungo il percorso: Rieti - Gola di Popoli - Quadreggiana - Rieti, Km 310,200, alla media di Km/h 87,723.

17 agosto 1974 (tentativo post gare)

Pilota: Adele Orsi e Patrizia Golin.

Primato mondiale femminile per aliante biposto, su circuito triangolare di 100 Km, lungo il percorso: Rieti - Città Reale - Meggiano - Rieti, Km 107,100, alla media di Km/h 101,758.

17 agosto 1974 (tentativo post gare)

Pilota: Walter Vergani.

Primato nazionale maschile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 100 Km, lungo il percorso: Rieti - Città Reale - Meggiano - Rieti, Km 107,100, alla media di Km/h 127,626.

18 agosto 1974 (tentativo post gare)

Pilota: Roberto Monti.

Primato nazionale maschile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, lungo il percorso: Rieti - Gola di Popoli - Quadreggiana - Rieti, Km. 310,200, alla media di Km/ora 102,838.

18 agosto 1974 (tentativo post gare)

Pilota: Walter Vergani.

Primato nazionale maschile per aliante monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, lungo il percorso: Rieti - Gola di Popoli - Quadreggiana - Rieti, Km. 310,200, alla media di Km/ora 102,847.

18 agosto 1974 (tentativo post gare)

Pilota: Adele Orsi e Franca Bellingeri.

Primato mondiale femminile per aliante biposto, su circuito triangolare di 300 Km, lungo il percorso: Rieti - Go-

la di Popoli - Quadreggiana - Rieti, Km. 310,200, alla media di Km/ora 97,741.

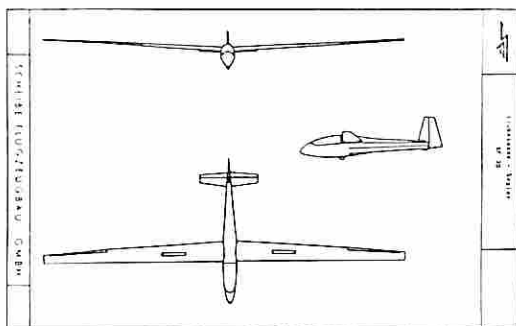
Come i lettori avranno rilevato dall'elenco dei primati che abbiamo riportato, Adele Orsi ha battuto ben tre record mondiali femminili di velocità: quello su triangolo di 100 Km per monoposti e biposti e quello di 300 Km per biposti.

Non occorre sottolineare l'importanza di questo avvenimento, grazie al quale l'Italia occupa tre posti onorevolissimi nell'Olimpo dei primati mondiali femminili. Queste imprese, così significative per il volo a vela italiano, costituiscono senza dubbio il migliore auspicio per le sorti future delle nostre ali silenziose.

P. R.

NOTIZIARIO

UN NUOVO ALIANTE DELLA CLASSE «CLUB»



La Scheibe-Flugzeugbau ha sempre avuto come scopo la creazione di aerei che rispondessero alle esigenze del volo a vela normale, qualcosa quindi di robusto ed economico. Non sorprende pertanto che la Scheibe abbia ora costruito un aliante espressamente per la classe Club, dove fino ad ora confluivano tipi nella maggior parte vecchi.

Il nuovo SF-30 Club-Spatz è stato derivato dallo SF-27A. L'ala ha struttura in legno e la superficie interamente in fibra di vetro e pertanto non richiede alcuna manutenzione. La fusoliera è in tubi d'acciaio e in gran parte rivestita in fibra di vetro. La capottina in Mecaflex è stata usata anche qui come nello SF-27 per la sua buona visibilità; per l'uso da «Club» è stata tuttavia costruita una versione cardinata più conveniente. Il sedile, anch'esso in fibra di vetro, è estremamente confortevole e meno inclinato che nello SF-27.

Sia l'equilibratore che il timone si compongono di una parte fissa e di una superficie di controllo mobile e sono costruiti come le ali.

La ruota di atterraggio è munita di freno ed il pattino di coda è a molla.

Il Club-Spatz è stato presentato per la prima volta durante la gara di motoalianti di Burg-Fuerstein, dove molti piloti hanno potuto provarlo.

Quando la competizione finì, Rudolf Wilsch di Nuremberg riuscì a compiere con il Club-Spatz due circuiti triangolari di 530 km ciascuno, ovviamente in giorni diversi.

L'aliante è facile da manovrare e risponde perfettamente alle esigenze della classe «Club». Teoricamente l'SF-30 dovrebbe raggiungere efficienza 36.



ALIANTI IN VENDITA

- Biposto «Ka 2 Rhönschwalbe» della casa Alexander Schleicher.
Anno di costruzione 1956. Proveniente dal Registro Aeronautico Nazionale elvetico. Marche civili I-BGMR.
Potenziale residuo certo: ore 200.
Scadenza Certificato di Navigabilità: 21 aprile 1975.
Strumentato. Mancante di radio. Prezzo trattabile: Lit. 1.000.000.
- Biposto «Mü 13-E Bergfalke» della casa Scheibe Segelflugzeugbau GmbH.
Anno di costruzione 1953. Proveniente dal Registro Aeronautico Nazionale tedesco. Marche civili I-BCPV.
Potenziale residuo certo: ore 800. Altre 1000 ore dopo grande revisione.
Scadenza Certificato di Navigabilità: 11 novembre 1974.
Strumentato. Mancante di radio. Prezzo fisso: Lit. 2.000.000.
- Monoposto «Zugvogel III B» della casa Scheibe Segelflugzeugbau GmbH.
Marche civili I-EVAI.
Dotazione: fodere, rimorchio trasporto omologato, telone copertura aliante su rimorchio, strumentato.
Prezzo: Lit. 3.500.000.
- Monoposto da competizione «ASW 15» della casa Alexander Schleicher.
Anno di costruzione 1974 (gennaio).
Dotazione: fodere impermeabili originali, anemometro, variometro, altimetro, indicatore virata e sbandamento, ruotino pivottante, rimorchio trasporto.
Prezzo, aliante nudo: Lit. 8.750.000.
Prezzo, aliante con tutta la dotazione: Lit. 9.500.000.
- Monoposto «A-3».
Prezzo: Lit. 4.500.000.
- Standard «Uribel D», costruzione SSVV anno 1969. Ore di volo dalla costruzione: 250. Nessuna avaria. Marche civili: I-RANI.
Dotazione: ballast, strumentazione base e fodere.
Prezzo: Lit. 3.500.000.

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21



Modesta e silenziosa ma fattiva e continua, l'attività della Glasfluegel Italiana che lavora sul campo di Valbrembo. Recentissimamente hanno portato a ter-

mine il 120° Kestrel e ben volentieri pubblichiamo la « foto ricordo » aggiungendo i nostri migliori auguri per una serena continuità di lavoro.

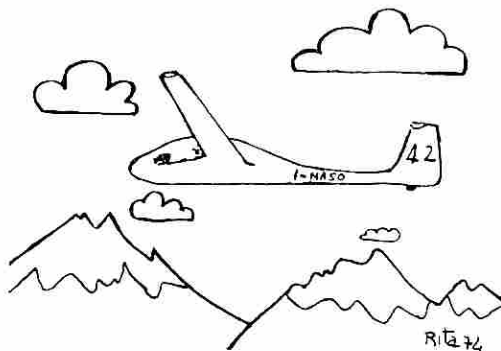
IN VENDITA

Diamant 18 m. con teli, contenitori per ballast, ruotino di coda e carrello a teli. Strumentato con Pirol 17, Venturi Althaus e Rico 126.

Scellini Austriaci 230 mila, eventualmente in cambio con Standard Cirrus, ASW 15 o LS-1.

Scrivere a:

Joachim von Kalckreuth
Schwedensteinstr. 27/a
8 MONACO - Germania Occ.



Federazione Aeronautica Internazionale

RIUNIONE DELLA C. I. V. V. - Parigi, 3 e 4 Ottobre 1974

RELAZIONE DEL DELEGATO A.e.C.I. PIERO MORELLI

La riunione della C.I.V.V. (4 ottobre) è stata preceduta come al solito da quella preparatoria del Bureau: Gehriger (Svizzer), Welch (Gran Bretagna), Ivans (USA), De la Martinière (Francia), Morelli (Italia). Invitato: Kaskia (Finlandia) per riferire sulla preparazione dei mondiali 1976.

REVISIONE DEL CODICE F.A.I.

Sez. 3 - Classe D

La nuova edizione uscirà con la data del 1° gennaio 1975 e conterrà sensibili variazioni rispetto all'edizione precedente (1 gennaio 1971).

E' stata abolita la norma che stabilisce che i traguardi di partenza e di arrivo devono essere all'incirca perpendicolari alle rotte di partenza e di arrivo, rispettivamente.

Piloni: devono essere fotografati non più dal prolungamento del lato di arrivo bensì dalla bisettrice esterna (come si faceva da noi una volta). Le norme di documentazione fotografica sono state variate: il nostro sistema di Rieti vi rientra, salvo che, nei tentativi di record, bisogna fotografare dalla bisettrice esterna (con la solita tolleranza di 45°).

Campionati Mondiali: il tempo X si applica anche dopo l'attraversamento del traguardo di arrivo: il pilota deve atterrare entro X' dal suo tempo di arrivo. Sono state introdotte tre categorie di penalizzazioni. E' stato modificato il Day Factor: il nuovo è: $F = 2 (n/N) - 0,5$ ove n è il numero di piloti che superano i 100 km netti. F non può essere minore di 0 (cioè negativo) nè maggiore di 1.

Record: sono stati introdotti tre nuovi record: velocità su triangolo di 750 e 1000 km, distanza su circuito triangolare. Per i triangoli fino a 500 km si applica la vecchia regola del 28%. Per i nuovi triangoli

(superiori a 500 km) si applica una nuova regola: ogni lato deve essere non inferiore al 25% e non superiore al 45% del percorso totale. Queste regole non si applicano ai triangoli effettuati ai fini dei voli d'insegna.

Insegne: resta valida la norma che un volo di distanza effettuato non completando un triangolo dichiarato, vale come distanza per l'insegna d'oro o di diamante a condizione che siano stati percorsi almeno 300 (o 500 km) e che l'atterraggio sia avvenuto con uno scostamento non superiore a 10 km dall'ultimo lato. Però, se invece del triangolo dichiarato si è effettuato un volo con atterraggio a distanza di almeno 300 (o 500 km), il volo conta come distanza libera ai fini dell'insegna. Se invece i 300 (o 500 km) sono stati volati come zig-zag, cioè è stato fatto il 1° pilone poi, di lì, distanza libera, il volo non conta per l'insegna. In sostanza, è stato confermato il principio che, se il pilota ha dichiarato un tema, questo non può essere variato durante il volo.

CLASSE LIBERA

Esaminati i risultati del questionario inviato la primavera scorsa agli A.C. nazionali, ai costruttori e ai piloti meglio classificati ai mondiali '74, si è deciso di non introdurre limitazioni di sorta. Ai mondiali, però, non sarà consentita l'intercambiabilità delle semiali esterne con possibilità di variare l'apertura alare.

CLASSE STANDARD

Il questionario ha fornito risposte assai disparate con una leggera prevalenza verso l'autorizzazione a permettere l'abbassamento degli alettoni insieme col flap. E' stato ribadito, a conferma della decisione presa lo scorso anno, che comunque le norme attualmente in vigore per la definizione dell'aliante standard non subiranno alcuna variazione fino al 31 dicembre 1977.

Tuttavia, data l'importanza di informare col massimo possibile anticipo i piloti e i costruttori sugli orientamenti della FAI in proposito, la prossima seduta della C.I.V.V. prenderà ampiamente in considerazione questo problema dedicandogli probabilmente un'intera giornata, dopo un intenso lavoro preparatorio nei prossimi mesi.

«HANG GLIDERS»

Dato l'enorme sviluppo di questa attività in molti Paesi (negli Stati Uniti volano attualmente circa 8000 esemplari), la FAI continua a seguire con interesse l'evoluzione di questa particolare forma di volo a vela e dichiara la sua disponibilità a fissare normative che ne disciplinino gli aspetti sportivi, qualora questo sia il desiderio degli stessi praticanti. Prossima riunione a Parigi nei giorni 13 (Bureau), 14 e 15 marzo 1975.

INFORMAZIONI PRELIMINARI

Date

Allenamenti 5-12 giugno. Gare 13-27, 1974.

Luogo gare

Räyskälä, campo di aviazione a 80 km a Nord-Ovest di Helsinki. Sono in corso lavori per migliorare la superficie del campo con dell'erba.

Tariffe d'iscrizione

Le tariffe non sono state ancora fissate ma saranno allo stesso livello di quelle australiane, corrette dall'inflazione.

Potrebbero essere le seguenti:
per ciascun aliante Fmk 4000 (in Australia 3000) - per ciascun membro della squadra per tre settimane Fmk 1000 (in Australia 750). L'inflazione è stata molto rapida da quando i prezzi per l'ultimo campionato sono stati pubblicati. I prezzi fissi verranno resi noti entro la primavera del 1975.

Numero dei partecipanti

80 aerei come massimo, di 2 classi: standard e libera.

Norme per le gare

Sono in corso di preparazione e verranno presentate alla C.I.V.V. all'inizio del 1975.

Servizio meteorologico

Il servizio meteorologico sarà predisposto dall'ufficio meteorologico governativo. Un meteorologo è inglese per cui non ci saranno problemi di lingua per quanto riguarda i bollettini meteorologici. La stazione meteorologica avrà tutte le attrezzature normali di corredo ed il sondaggio verrà effettuato anche al campo di Räyskälä.

Voli con nubi

Nessun volo verrà consentito in nube.

Frequenze radio

Gli organizzatori stanno tentando di usare le stesse frequenze di Waikerie. I risultati verranno resi noti con bollettini in seguito non appena sapremo la decisione presa dalle autorità.

Aerei per rimorchio

I rimorchiatori saranno di diversi tipi. Oltre a quelli finlandesi, avremo anche degli aerei dalla Svezia.

Noleggio di alianti

Sarà disponibile un limitato numero di alianti della classe standard. Dettagli seguiranno.

Sistemazione alberghiera

Come già annunciato, i piloti verranno sistemati in camere doppie all'aeroporto o in un centro sportivo a circa 6 km di distanza.

L'ampliamento di alloggi è iniziato con l'aiuto dello Stato. Altri membri dell'equipaggio troveranno alloggio in caravans sul campo d'aviazione.

Vitto

Verrà servito sul campo d'aviazione e consisterà in: colazione calda - sacchetto per la seconda colazione - cena calda. Verrà predisposto un bar per la vendita della birra.

Saune

Sono predisposte due saune vicino al campo oltre ad un servizio docce.

Come arrivare in Finlandia

Ci sono diversi collegamenti giornalieri fra la Svezia e la Finlandia (nel 1974 più di 10 navi traghetto al giorno). Per andare da Stoccolma a Turku ci vogliono

circa 12 ore e costa per la sola andata 34 FmK per persona, 34 FmK per la macchina personale e 102 FmK per rimorchio (indipendentemente dalla lunghezza). Questi prezzi sono validi fino al 31 maggio 1975. Il traghetto più corto per mare è da Kapellskar a Naantali. Ci vogliono circa 8 ore ed il prezzo è di 28 FmK per persona + 26 per la macchina + 78 per il rimorchio.

Guida in Finlandia

La guida è a destra e le norme del traffico sono normali. Il limite di velocità per macchine con rimorchio è di 70 km con rimorchio senza freni e di 80 km/ora per rimorchio con freni. Il prezzo della benzina a 100 ottani è di circa FmK 1.25 al litro.

Noleggio di macchine

Gli organizzatori non sono in grado di organizzare alcun servizio di noleggio macchine. Dovrete contattare una compagnia di autonoleggio quale la Hertz, Avis, Interrent ecc.

ATTIVITA' INFORMATIVE

I seguenti dettagli relativi al piano di attività informative connesse con i campionati mondiali di volo a vela del 1976 possono essere interessanti per i membri del C.I.V.V.

Informazioni a tutti gli aeroclubs membri della F.A.I.

— Tutti i più recenti sviluppi d'organizzazione, norme ecc., verranno inviati agli aeroclubs membri della F.A.I. tramite bol-

lettini «Countdown to Championships». All'inizio verranno inviati a tutti gli aeroclubs nazionali ma dopo il periodo di iscrizione preliminare l'invio sarà limitato a quegli aeroclubs che avranno mostrato interesse alla gara.

— La prima copia del bollettino verrà inviata nel mese di novembre e conterrà i risultati di un rilevamento sul tempo in Finlandia in rapporto al velo a vela effettuato la primavera scorsa (che d'altra parte è stato il meno favorevole di questi anni), informazioni generali sul viaggio per e in Finlandia per quanto riguarda i collegamenti aerei e con ferryboats, prezzi + un calendario di gare volovelistiche in Finlandia per il prossimo anno, che dovrebbe dare alle persone interessate ampie possibilità di prendere conoscenza con l'ambiente e le condizioni di vita finlandesi.

— Un importante canale d'informazione è la stessa C.I.V.V.

Informazioni per gli appassionati del volo a vela

Intendiamo usare la stampa connessa con il mondo dell'aviazione oltre ai bollettini per i volovelisti.

Informazioni durante il campionato

I due più importanti mezzi d'informazione che verranno usati saranno bollettini giornalieri ed informazioni dirette dei risultati a mezzo di affissioni. Si stanno studiando altri mezzi per migliorare le possibilità d'informazioni circa lo sviluppo delle gare in corso.

A cura di Piero Morelli